



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

**OKOLJSKO POROČILO
ZA CELOVITO PRESOJO VPLIVOV NA OKOLJE
ZA STRATEGIJO RAZVOJA PROMETA V
REPUBLIKI SLOVENIJI**

Izvajalec:



Ljubljana, julij 2015

Naslov projekta: **Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji**


Št. pogodbe: **2430-13-371726**


Skrbnik pogodbe: **Marjeta Vozelj, univ. dipl. inž. grad.**

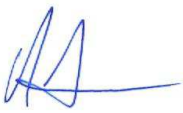

Datum izdelave: **julij 2014, dopolnitve: oktober 2014, april 2015, maj 2015, julij 2015**

Št. naloge: **1307-13 OP**

Naročnik: **Republika Slovenija
Ministrstvo za infrastrukturo
Langusova ulica 4
1535 Ljubljana**

Izvajalec: **AQUARIUS d.o.o. Ljubljana
Cesta Andreja Bitenca 68
1000 Ljubljana** 

Direktor: **mag. Martin Žerdin** 

Odgovorna nosilca: **mag. Martin Žerdin, univ.dipl.biol.** 
Leonida Šot Pavlovič, univ. dipl. biol. 

Sodelavci: **Natalija Libnik, univ. dipl. biol.
Barbara Jerman, univ. dipl. geog. in prof. zgod.
Katja Vrabič, univ. dipl. inž. geol.
Lea Pačnik, univ. dipl. biol.
Mojca Vrbajnsčak, univ. dipl. biol.**

Podizvajalec: **SIPPO, svetovanje in projektiranje na področju okolja, d.o.o.
Vegova ulica 8,
1000 Ljubljana**
mag. Radovan Tavzes, univ.dipl.inž.fiz.

Podizvajalec: **Epi Spektrum d.o.o.
Strossmayerjeva 11
2000 Maribor**
Boštjan Peršak, univ. dipl. fiz.

Odgovornost:

Odgovorna vodja izdelave:	mag. Martin Žerdin, univ.dipl.biol. Leonida Šot Pavlovič, univ. dipl. biol.
Poglavje:	Narava
Izdelali:	Natalija Libnik, univ. dipl. biol. mag. Martin Žerdin, univ.dipl.biol. Leonida Šot Pavlovič, univ. dipl. biol. Lea Pačnik, univ. dipl. biol. Mojca Vrbajnsčak, univ. dipl. biol.
Poglavje:	Voda
Izdelali:	Natalija Libnik, univ. dipl. biol. Leonida Šot Pavlovič, univ. dipl. biol. Katja Vrabič, univ. dipl. inž. geol.
Poglavje:	Tla in mineralne surovine
Izdelali:	Barbara Jerman, univ. dipl. geog. in prof. zgod. Leonida Šot Pavlovič, univ. dipl. biol. Katja Vrabič, univ. dipl. inž. geol.
Poglavje:	Kulturna dediščina in krajina
Izdelali:	Barbara Jerman, univ. dipl. geog. in prof. zgod. Leonida Šot Pavlovič, univ. dipl. biol.
Poglavje:	Prebivalstvo in materialne dobrine
Izdelali:	Leonida Šot Pavlovič, univ. dipl. biol. Barbara Jerman, univ. dipl. geog. in prof. zgod.
Poglavje:	Podnebni dejavniki
	Zrak
	Kakovost zraka (zdravje ljudi)
	Učinkovita raba in obnovljivi viri energije
Odgovorni vodja izdelave:	mag. Radovan Tavzes, univ.dipl.inž.fiz.
Poglavje:	Obremenitev okolja s hrupom (zdravje ljudi)
Odgovorni vodja izdelave:	Boštjan Peršak, univ. dipl. fiz.

KAZALO VSEBINE

1. NE TEHNIČNI POVZETEK	1
2. UVOD	23
2.1 Splošno	23
2.2 Opis poteka celovite presoje vplivov na okolje.....	23
3. PREDSTAVITEV STRATEGIJE RAZVOJA PROMETA V RS	26
3.1 Razlogi za pripravo Strategije razvoja prometa v RS.....	26
3.2 Ključna dejstva o Strategiji	26
3.3 Opis Strategije	27
4. ZAKONSKA IZHODIŠČA ZA OKOLJSKO PRESOJO	44
4.1 Upoštewane zakonodajne podlage	44
4.2 Presoja vplivov na varovana območja.....	47
5. PODATKI O STANJU OKOLJA V SLOVENIJI	49
5.1 Podatki o izhodiščnem stanju okolja	49
5.2 Prikaz varstvenih, varovanih, zavarovanih, degradiranih in drugih območij ter povzetek veljavnih pravnih režimov	87
5.3 Razvoj stanja brez izvedbe ukrepov Strategije razvoja prometa v RS	96
6. IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO	101
6.1 Določitev okoljskih ciljev Strategije	101
6.2 Metoda presoje vplivov na okolje	131
7. OCENA SKLADNOSTI CILJEV	139
8. PRESOJA VPLIVOV NA OKOLJE	147
8.1 Vrednotenje posledic izvedbe strategije in ocena posledic izvedbe strategije na uresničevanje okoljskih ciljev strategije.....	147
8.2 Kumulativni vplivi	166
8.3 Čezmejni vplivi	167
9 PRESOJA ALTERNATIV	171
10 USMERITVE IN OMILITVENI UKREPI	175
10.1 Tla in mineralne surovine.....	175
10.2 Zrak	177
10.3 Podnebni dejavniki	178
10.4 Voda	179
10.5 Narava	181
10.6 Zdravje ljudi	185
10.7 Prebivalstvo in materialne dobrine	189
10.8 Kulturna dediščina.....	190
10.9 Krajina.....	191
11 MONITORING	194
11.1 Tla in mineralne surovine.....	195
11.2 Zrak	195
11.3 Podnebni dejavniki	196
11.4 Voda	196
11.5 Narava	196
11.6 Zdravje ljudi	196
11.7 Prebivalstvo in materialne dobrine.....	197
12 OPOZORILA O POTEKU IZDELAVE OKOLJSKEGA POROČILA	198
13 ZAKLJUČEK CELOVITE PRESOJE VPLIVOV NA OKOLJE	199
14 VIRI	200

KAZALO PRILOG

Priloga 1.1: Opis ukrepov po posameznih področjih prometa (vir: Strategija razvoja prometa v RS, julij 2015, verzija 11.2)

Priloga 1.1 vključuje sledeče tabele:

Tabela 1: Opis ukrepov za področje železniškega prometa

Tabela 2: Opis ukrepov za področje cestnega prometa

Tabela 3: Opis ukrepov za področje mestnega prometa

Tabela 4: Opis ukrepov za področje vodnega prometa

Tabela 5: Opis ukrepov za področje zračnega prometa

Priloga 1.2: Podcilji in prometni ukrepi za dosego posameznega podcilja (vir: Strategija razvoja prometa v RS, julij 2015, verzija 11.2)

Priloga 2: Presoja alternativ (21 preglednic po posameznih podciljih)

Priloga 3: Dodatek za varovana območja

OKRAJŠAVE IN SIMBOLI

ARSO	Agencija Republike Slovenije za okolje
DARS	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
DRSC	Direkcija republike Slovenije za ceste
CLC	Corin land cover
CPVO	Celovita presoja vplivov na okolje
EEA	Evropska agencija za okolje
EIONET	Evropsko okoljsko informacijsko in opazovalno omrežje
EPO	Ekološko pomembno območje
ES	Evropski svet
EU	Evropska unija
EU-ETS	Sistem EU trgovanja z emisijami
GURS	Geodetska uprava Republike Slovenije
HT	habitatni tip
IBA	Mednarodno pomembno območje za ptice
IVZ	Inštitut za varovanje zdravja
JPP	Javni potniški promet
KD	Kulturna dediščina
MKO	Ministrstvo za kmetijstvo in okolje
MOP	Ministrstvo za okolje in prostor
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo
ReNPVO	Resolucija o Nacionalnem programu varstva okolja
NUMO	Načrt upravljanja morskega okolja
NUV	Načrt upravljanja voda
NVO	Nevladne organizacije
OP NEC	Operativni program doseganja nacionalnih zgornjih mej emisij onesnaževal zunanjega zraka
OP ROPI	Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture 2007-2013
OP TGP-1	Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov do leta 2012
OVE	obnovljivi viri energije
ReNPVO	Resolucija o nacionalnem programu varstva okolja
SPRP	Strategija prostorskega razvoja republike Slovenije
Strategija	Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji
RKD	Register kulturne dediščine
POO	Posebna ohranitvena območja
pPOO	Potencialna posebna ohranitvena območja
POV	Posebno območje varstva
PVO	Poročilo o vplivih na okolje
SPRS	Strategija prostorskega razvoja Slovenije
SOBR	Strategija ohranjanja biotske raznovrstnosti
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
TEN-T	Vseevropsko prometno omrežje
TGP	Toplogredni plin
VO	Vodno območje
VT	Vodna telesa
WHO	Svetovna zdravstvena organizacija
ZGS	Zavod za gozdove Slovenije
ZRSVN	Zavod Republike Slovenije za varstvo narave
ZVKDS	Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije

1. NE TEHNIČNI POVZETEK

1.1 Uvod

V Okoljskem poročilu, izdelanem oktobra 2014, je presojan osnutek Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji (oktober 2014, verzija 9.5). Po javni razgrnitvi je izdelan predlog Strategije razvoja prometa v RS (april 2015, verzija 11.0, maj 2015, verzija 11.1 in julij 2015, verzija 11.2). Vzporedno je dopolnjeno tudi Okoljsko poročilo.

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji je uvrščena med programe, ki imajo pomemben vpliv na okolje, zato je treba v skladu z Direktivo 2001/42/ES o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje, pred njenim sprejemom, v postopku celovite presoje vplivov na okolje presoditi posledice vplivov v Strategiji načrtovanih ukrepov na okolje in se opredeliti do tistih, ki so zaradi vplivov na okolje ter neskladnosti z okoljskimi cilji nesprejemljivi. Direktiva 2001/42/ES od držav članic zahteva, da se opredelijo in posvetujejo tudi o čezmejnih učinkih načrtovanja planov in programov.

1.2 Obrazložitev poteka celovite presoje vplivov na okolje

Ministrstvo, pristojno za okolje, je izdalo odločbo št. 35409-24/2012/14, na podlagi katere je treba ob pripravi Strategije, v skladu z Zakonom o varstvu okolja, izpeljati postopek celovite presoje vplivov na okolje, v okviru tega pa na podlagi Zakona o ohranjanju narave še postopek presoje sprejemljivosti vplivov na varovana območja.

Obseg Okoljskega poročila je določen v poročilu z naslovom Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji. Končno poročilo, v katerem so upoštevani predlogi nosilcev urejanja prostora, je bilo izdelano junija 2014.

Po pridobitvi pozitivnega mnenja ministrstva, pristojnega za okolje, ki vključuje tudi mnenja ministrstev in organizacij, ki so glede na vsebino programa pristojni za posamezne vidike varstva okolja, zdravja ljudi, kulturne dediščine in krajine ali za varstvo in rabo naravnih dobrin, se opravi javna razgrnitev okoljskega poročila in Strategije. V času javne razgrnitve se izvede tudi javno predstavitev, kakor tudi čezmejno presojo. V času javne razgrnitve se zberejo pripombe in mnenja javnosti, te se upoštevajo pri dopolnitvi Strategije in Okoljskega poročila ali pa se jih utemeljeno zavrne. S pridobitvijo odločbe o ustreznosti okoljskega poročila in sprejemljivosti Strategije se postopek celovite presoje vplivov na okolje zaključuje.

V času postopka celovite presoje vplivov na okolje je ugotovljeno, da bo izvajanje Strategije verjetno imelo pomembne čezmejne okoljske posledice. V skladu z Direktivo 2001/42/ES je ministrstvo pristojno za okolje že junija 2014 pričelo s postopkom čezmejnega posvetovanja po Protokolu o strateški presoji vplivov na okolje h konvenciji o presoji čezmejnih vplivov na okolje.

Po končani javni razgrnitvi so pripravljena Stališča do pripomb (marec 2015). Strategija razvoja prometa v RS je aprila 2015 dopolnjena v tekstualnem delu in pri prometnih ukrepih. Okoljsko poročilo je dopolnjeno skladno s popravki izvedenimi v Strategiji in sprejetimi stališči do pripomb.

Postopki posameznih faz celovite presoje vplivov na okolje, vključno s časovnico, so razvidni iz tabele 1.

Tabela 1: Predvidena časovnica celovite presoje vplivov na okolje

Zap.št.	Faza CPVO za Strategijo razvoja prometa v RS	Obdobje izvedbe posamezne faze
1	Preverjanje planov in programov	november 2013–januar 2014
2.	Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji	junij 2014
2.1	Pregled okoljskih ciljev in standardov ter zunanjih vplivov na izvedbo programa	december 2013–januar 2014
2.2	Določitev okoljskih ciljev presojanja ter kazalcev doseganja teh ciljev	december 2013–junij 2014
2.2	Vključitev ministrstva, pristojnega za okolje, in relevantnih nosilcev urejanja prostora v fazo vsebinjenje	marec–julij 2014
2.3	Pričetek postopka čezmejne presoje	junij 2014
3.	Okoljsko poročilo	julij 2014
3.1	Pregled podatkov o okolju ali delih okolja, na katera vpliva program	december 2013–junij 2014
3.2	Analiza vplivov na okolje	december 2013–julij 2014
3.3	Vrednotenje vplivov na okolje	junij–julij 2014
3.4	Predlog omilitvenih ukrepov in spremljanja stanja	junij–julij 2014
4.	Dopolnitev in razgrnitev Okoljskega poročila, pridobitev odločbe	december 2014
4.1	Pridobitev mnenja ministrstva, pristojnega za okolje, in relevantnih nosilcev urejanja prostora	september–oktober 2014
4.2	Dopolnitev Okoljskega poročila	september–oktober 2014
4.3	Javna razgrnitev in javna predstavitev	december–januar 2015
4.4	Čezmejno posvetovanje	december–marec 2015
4.5	Dopolnitev Okoljskega poročila	april 2015

1.3 Kratak opis Strategije razvoja prometa v RS

Strategija razvoja prometa v RS je izdelana z namenom:

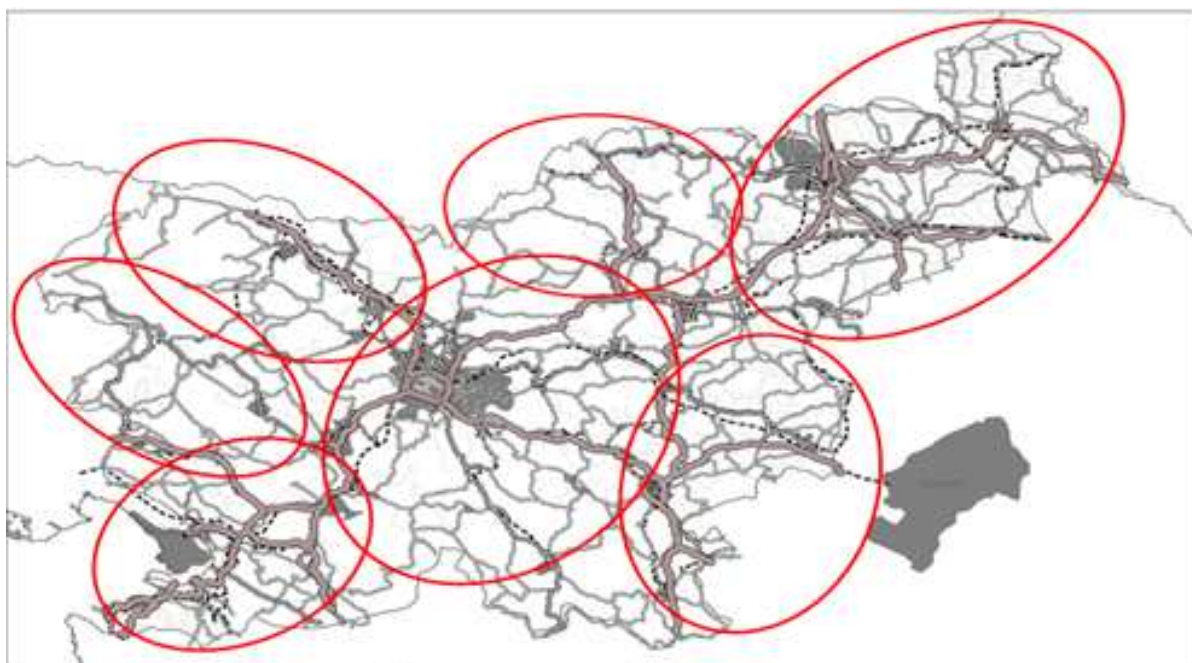
- opredeliti celovit razvoj prometa in prometne infrastrukture do leta 2030 (in dalje, če bo to potrebno zaradi celovitosti naloge);
- na podlagi tega zagotoviti redno in enakomerno financiranje prometne infrastrukture;
- zagotoviti podlago za črpanje EU sredstev v finančni perspektivi: 2014-2020.

Vizija prometne politike Republike Slovenije je definirana kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva. Zaradi celovite obravnave specifičnih problemov, povezanih s prometom in prometno infrastrukturo, so v Strategiji prometni ukrepi predvideni ločeno za sedem prometno-gravitacijskih območij, in sicer:

1. Severovzhodna Slovenija zajema statistični regiji Štajersko in Pomurje. Območje je dobro povezano z avtocestnimi povezavami tako na mednarodno (TEN-T) kot tudi regionalno omrežje. Železniška koridorja Pragersko–Maribor–Šentilj in Pragersko–Hodoš sta del jedrnega TEN-T omrežja, zato je potrebno zagotoviti ustrezno zmogljivost in skladnost s TEN-T standardi. Kohezijskemu središču Maribor je potrebno zagotoviti ustrezne multimodalne primestne in mestne povezave.
2. Jugovzhodna Slovenija zajema Spodnjeposavsko statistično regijo in del statistične regije Jugovzhodna Slovenija (Bela Krajina). Glavno težavo predstavlja dostopnost območja Bele Krajine do regionalnega središča Novo mesto in avtocestno omrežje (3. razvojna os).
3. Severozahodna Slovenija zajema Gorenjsko statistično regijo, pri čemer je območje Kranja in Škofje Loke močno povezano tudi z glavnim mesto Ljubljana. Glavno težavo predstavlja predvsem enotirna železniška proga Ljubljana–Jesenice, ki predstavlja ozko grlo za tovorni

promet in izboljšanje ravni uslug za potniški promet. Težave se pojavljajo tudi s primestno povezavo Škofje Loke do Ljubljane, turističnih središč Bohinja in Bleda in območja Cerknega.

4. Območje Goriške pokriva goriško statistično regijo, kjer glavno težavo predstavlja dostopnost doline reke Soče do regionalnega središča Nove Gorice in osrednje Slovenije (4. razvojna os).
5. Največji problem Koroške je dostopnost do avtocestnega omrežja, ki je slaba tako zaradi dosežene prepustnosti na nekaterih odsekih kot slabših karakteristik (3. razvojna os).
6. Na območju Primorske sta največja problema prepustnost koridorja Koper–Ljubljana za tovorni promet (predvsem obstoječe železniške proge) in povezave do turističnih središč in meje s Hrvaško.
7. Območje osrednje Slovenije presega samo območje statistične regije, saj zajema tudi Notranjsko, območje Kočevja (3A razvojna os), Zasavje in spodnjo Štajersko (Celje), kjer prometni tokovi večinoma gravitirajo proti Ljubljani. Glavno težavo tako predstavlja predvsem dostopnost do Ljubljane (ljubljski avtocestni obroč, primestne in regionalne povezave) in nizka raven usluge javnega prometa.



Slika 1: Prometno gravitacijska območja, za katera so določeni specifični problemi in ukrepi (Strategija, 2014)

Strategija zasleduje šest splošnih ciljev. Tem šestim ciljem so določeni štirje posebni cilji, ki konkretnije določajo, kaj je treba storiti, da bodo odpravljene ugotovljene težave. Za vsakega izmed posebnih ciljev so določeni podcilji, ki so specificirani vidiki in/ali območja, kjer je potrebno rešiti določene težave.

Splošni cilji prometne politike so:

- izboljšati mobilnost in dostopnost,
- izboljšati oskrbo gospodarstva,
- izboljšati prometno varnost in varovanje,
- zmanjšati porabo energije,
- zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev,
- zmanjšati okoljske obremenitve.

Posebni cilji in podcilji Strategije so:

- Posebni cilj št. 1: Izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami:
 - Podcilj 1a: Odprava zastojev na meji
 - Podcilj 1b: Izboljšanje dostopnosti mednarodnega medkrajevnega potniškega prometa (vključno s tranzitnim prometom)
 - Podcilj 1c: Izboljšanje dostopnosti mednarodnega medkrajevnega tovornega prometa (vključno s tranzitnim prometom)
- Posebni cilj št. 2: Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije:
 - Podcilj 2a: Severovzhodna regija
 - Podcilj 2b: Jugovzhodna regija
 - Podcilj 2c: Severozahodna regija
 - Podcilj 2d: Goriška
 - Podcilj 2e: Koroška
 - Podcilj 2f: Primorska
 - Podcilj 2g: Osrednjeslovenska regija
 - Podcilj 2h: dostopnost znotraj regij (do regionalnih središč)
- Posebni cilj št. 3: Izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih:
 - Podcilj 3a: Ljubljana
 - Podcilj 3b: Maribor
 - Podcilj 3c: Koper
 -
- Posebni cilj št. 4: Izboljšanje organizacijske in operativne strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema:
 - Podcilj 4a: Prilagoditev zakonodaje, pravil, standardov evropskim zahtevam in najboljša praksa
 - Podcilj 4b: Izboljšanje organizacijske strukture sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki
 - Podcilj 4c: Izboljšanje operativne strukture sistema
 - Podcilj 4d: Izboljšanje varnosti prometnega sistema
 - Podcilj 4e: Zmanjševanje/ublažitev vplivov na okolje
 - Podcilj 4f: Izboljšanje energetske učinkovitosti
 - Podcilj 4g: Finančna vzdržnost prometnega sistema

V Strategiji so za vsakega od 21. podciljev določene skupine ukrepov, ki se delijo na splošne ukrepe in ukrepe, ki zadevajo železnico, cesto, javni promet, zračni in vodni promet ter urbana središča. Za vsak ukrep je dodan opis in razlog navedbe ukrepa. Ukrepi niso prestavljeni na ravni konkretnih projektov, temveč na ravni ugotovljenih potreb (strateškem nivoju).

1.4 Metoda presoje vplivov na okolje

Za prikaz izhodiščnega stanja je bil opravljen pregled vseh razpoložljivih informacij za opredelitev stanja okolja. Opisi pomembnih značilnosti obstoječega stanja okolja so osredotočeni na tiste značilnosti okolja, ki so pomembne za strateško raven načrtovanja prometne politike, in na relevantna merila vrednotenja in kazalnike za spremljanje stanja.

Pomembni okoljski cilji so opredeljeni na podlagi:

- strateških dokumentov Republike Slovenije in prevzetih obveznostih določene v ratificiranih mednarodnih pogodbah ali predpisih Evropske unije,
- upoštevanja analize obstoječega stanja okolja in
- identifikacije okoljskih vplivov, ki jih lahko povzroči prometna infrastruktura.

V Okoljskem poročilu je preverjena skladnost ciljev in podciljev Strategije glede na okoljske cilje, notranja skladnost podciljev Strategije in notranja skladnost okoljskih ciljev Okoljskega poročila.

Ocenjevanje posledic izvedbe Strategije na posamezna področja okolja in okoljske cilje je izvedeno v skladu z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Uradni list RS, št. 73/05).

Opravljen je tudi vrednotenje posameznih skupin alternativnih ukrepov glede na skladnost z okoljskimi cilji. Presoja posameznih skupin alternativnih ukrepov je potekala na podlagi določitve povprečne ocene skladnosti s pomembnimi okoljskimi cilji Strategije za vsak posamezni ukrep prometne politike.

Na podlagi presoje so podane usmeritve in omilitveni ukrepi, ki jih je potrebno upoštevati pri dopolnitvi in izvajanju Strategije. Doseganje pomembnih okoljskih ciljev Strategije je opredeljeno s kazalniki. Predlagani so predvsem kazalniki, s katerimi se že meri stanje okolja v Sloveniji v sklopu omrežja EIONET-SI, ki je bilo vzpostavljeno zaradi poročevalskih obveznosti Slovenije do Evropske okoljske agencije.

1.5 Cilji varstva okolja

V Okoljskem poročilu je izvedena presoja za sledeča področja okolja in pripadajoče okoljske cilje:

Tla in mineralne surovine	
Okoljski cilj 1	Zagotoviti trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal.
Okoljski cilj 2	Preprečiti izkoriščanje naravnih virov z uporabo najmanj 70 % recikliranih materialov iz gradbenih odpadkov, ki nastajajo pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture.
Zrak	
Okoljski cilj 3	Zagotoviti doseganje dolgoročnih ciljev za letne količine izpustov onesnaževal v zrak, ki so za promet določene v Operativnem programu doseganja nacionalnih zgornjih mej emisij onesnaževal zunanjega zraka.
Podnebni dejavniki	
Okoljski cilj 4	Prilagoditi prometno infrastrukturo podnebnim spremembam in zmanjšati letne količine izpustov toplogrednih plinov pod ciljne vrednosti, ki so za promet določene v Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v obdobju do leta 2020.
Voda	
Okoljski cilj 5	Omejiti učinke pritiska prometne infrastrukture na površinsko vodo, podzemno vodo, somornice, obalno morje in vire pitne vode.
Narava	
Okoljski cilj 6	Zagotoviti povezanost populacij in ohranjanje biotske raznovrstnosti.
Okoljski cilj 7	Varovati območja z naravovarstvenim statusom pred posegi z bistvenimi vplivi.
Zdravje ljudi	
Okoljski cilj 8	Na območjih čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka bistveno prispevati k zmanjšanju letnega števila čezmernih dnevni obremenitev zunanjega zraka z delci, ki ne sme biti večje od 35 v koledarskem letu.
Okoljski cilj 9	Zmanjšati obremenjenost okolja s hrupom zaradi prometa in približati ravnem, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija.

Prebivalstvo in materialne dobrine	
Okoljski cilj 10	Izboljšati socialno kohezivnost, prometno varnost in trajnostno mobilnost.
Kulturna dediščina	
Okoljski cilj 11	Ohranjanje obsega in značilnosti objektov in območij kulturne dediščine.
Krajina	
Okoljski cilj 12	Zagotoviti ohranjanje izjemnih krajin in krajinskih območij s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni ter kakovostne krajinske slike.

1.6 Ocena skladnosti ciljev

Z oceno skladnosti se ugotovijo nasprotja ali medsebojna sodelovanja, ki obstajajo med različnimi cilji, kakor tudi izraziti konflikti interesov zastavljenih ciljev.

Rezultati ocenjevanja skladnosti ciljev Strategije glede na okoljske cilje kažejo, da nobeden od ciljev Strategije v osnovi ni neskladen z okoljskimi cilji.

Rezultati ocenjevanja notranje skladnosti podciljev Strategije kažejo, da nobeden izmed podciljev Strategije ni ocenjen kot neskladen drug z drugim, kar pomeni, da ukrepi za doseganje podciljev Strategije vedno pozitivno prispevajo k doseganju drugega cilja, če med ciljema obstaja povezava.

Rezultati ocenjevanja notranje skladnosti okoljskih ciljev kažejo, da nobeden od okoljskih ciljev ni ocenjen kot neskladen drug z drugim, kar pomeni, da ukrepi za doseganje okoljskih ciljev vedno pozitivno prispevajo k doseganju drugega okoljskega cilja, če sicer med dvema okoljskima ciljema obstaja povezava.

1.7 Podatki o izhodiščnem stanju okolja

Tla in mineralne surovine

Gozdovi so prevladujoča kategorija dejanske rabe tal (59,2 %) v Sloveniji. Po dejanski rabi tal gozdom sledijo trajni travniki s 17 % površine, njivam pripada 9 %, pozidanim in sorodnim zemljiščem pa dobrih 5 % površine države. Ostale kategorije rabe zavzemajo manj kot 2 % površja. V letu 2014 so kmetijska zemljišča po dejanski rabi zavzemala okoli 33 % površine. Površina t.i. gospodarskih gozdov znaša 1.076.078 ha, varovalnih gozdov 98.947 ha in gozdnih rezervatov 9.501 ha.

Gradnja, rekonstrukcija in vzdrževanje objektov prometne infrastrukture proizvaja večje količine odpadkov, ki jih je treba oddati v postopke okolju prijazne predelave. Pri gradnji nove oziroma nadgradnji obstoječe prometne infrastrukture nastaja od odpadkov največ odpadnega zemeljskega izkopa.

Zrak

Cilje izboljšanja kakovosti zraka opredeljuje evropska zakonodaja (direktiva NEC) ter Protokol o zmanjšanju zakisovanja, evtrofikacije in prizemnega ozona. Obvladovanje in zmanjševanje izpustov v zrak je tudi cilj Nacionalnega programa varstva okolja, ki vsebuje več operativnih programov s podobnimi cilji. Zaradi manjših izpustov bi bilo posledično manj prizemnega ozona, zakisovanja in evtrofikacije. Cestni promet je eden od glavnih virov emisije NO_x, v urbanem okolju pa je emisija delcev PM_{2,5} iz prometa ključna za onesnaženost zunanega zraka na teh območjih.

Novela Operativnega programa doseganja nacionalnih zgornjih mej emisij onesnaževal zunanega zraka, ki jo bo treba pripraviti po sprejemu nove Direktive o nacionalnih zgornjih mejah emisij, bo za promet, tako kot tudi za druge sektorje, opredelila zmanjševanja emisij onesnaževal za obdobje 2020–

2029 in za obdobje po letu 2030, pri čemer morajo biti izpolnjeni indikativni cilji zmanjševanja emisij onesnaževal iz predloga nove Direktive.

Indikativni cilji zmanjševanja emisij onesnaževal so za promet naslednji:

- emisija dušikovih oksidov se v obdobju 2020–2029 zmanjša najmanj za 39 % glede na leto 2005,
- zmanjševanje emisije dušikovih oksidov po letu 2030 ne more biti manjše od 71 % glede na leto 2005,
- emisija delcev PM_{2,5} se v obdobju 2020–2029 zmanjša najmanj za 25 % glede na leto 2005 in
- zmanjševanje emisije delcev PM_{2,5} po letu 2030 ne more biti manjše od 70 % glede na leto 2005.

Podnebni dejavniki

Slovenija je izpolnila svojo obveznost iz Kjotskega protokola in v obdobju 2008–2012 emisije TGP zmanjšala za več kot 8-odstotkov, glede na izhodiščne emisije, pri čemer je upoštevano tudi povečanje ponorov emisij zaradi upravljanja z gozdovi ter izvajanje EU-ETS. V izhodiščnem letu 1986 so bili izpusti TGP v Sloveniji 20,35 milijona ton CO₂ ekv, 8 % zmanjšanje pa pomeni, da slovenski izpusti v obdobju 2008–2012 v povprečju niso presegli 18,73 milijonov ton ekvivalenta CO₂ na leto.

V strukturi emisij toplogrednih plinov za leto 2011 ima največji delež CO₂ (82,9 %), katerega glavni vir je proizvodnja električne energije in toplote, sledi promet. CH₄ predstavlja 10,1 %, glavna vira sta kmetijstvo in ravnanje z odpadki. N₂O prispeva 5,7 %, glavni vir je kmetijstvo. Emisije F-plinov (HFC, PFC in SF₆) predstavljajo 1,3 % vseh emisij, glavni vir so industrijski procesi.

Med emisijami iz sektorjev, za katere velja Odločba 406/2009/ES o prizadevanju držav članic za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, da do leta 2020 izpolnijo zavezo Skupnosti za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, je imel v letu 2011 največji delež sektor prometa: 49,5 %, sledita raba goriv v gospodinjstvih in storitvenih dejavnostih s 17,0 % in kmetijstvo s 16,5 %.

Voda

Na območju Slovenije imamo dve vodni območji: vodno območje Jadranskega morja in vodno območje Donave. Vodno območje Donave zavzema 81 % površine Slovenije, slaba petina površja pa pripada vodnemu območju Jadranskega morja. Osnovni hidrogeografski enoti delimo po osrednjih rekah na porečja Mure (Pomurje), Drave (Podravje) in Save (Posavje) s Kolpo (Pokolpje) ter povodje Soče (Posočje) in povodje jadranskih rek.

Ocena ekološkega stanja površinskih voda kaže, da vodna telesa površinskih voda – vodotokov v 38 % ne dosegajo dobrega ekološkega stanja. Dobro kemijsko stanje površinskih voda je bilo določeno za dobrih 95 %, slabo kemijsko stanje pa za slabih 5 %. Po zadnjih podatkih ARSO je bilo v državni monitoring podzemnih voda vključenih 21 vodnih teles. Za vodna telesa podzemnih voda Savinjska kotlina, Dravska kotlina in Murska kotlina je bilo določeno slabo kemijsko stanje, za ostala vodna telesa pa dobro. Vodovarstvena območja v Sloveniji pokrivajo približno 4.491 km². To je približno ena petina slovenskega ozemlja. Vodonosniki z najvišjo ranljivostjo se v večjem obsegu pojavljajo na Krasu in v predelu Gorenjske (razpoklinski in kraški vodonosniki) ter na območju rečnih nanosov Drave in Mure (aluvijalni vodonosniki). Slovenska obala je dolga le 46,6 km. Teritorialno morje Republike Slovenije meri nekaj več kot 300 km². Največji in najpogostejši vir onesnaženja morja predstavljajo nenadna razlitja nafte in njenih derivatov iz pomorskega tovornega prometa. Poplave ogrožajo več kot 3000 km² oziroma slabih 15 % površine ozemlja. Kar polovica poplavnih območij je v porečju Save, 40 % v porečju Drave in 4 % v Posočju.

Narava

Slovenija ima kljub majhni površini izredno visoko vrstno pestrost, z velikim številom vrst na majhnem prostoru. V svetovnem merilu se lahko ponaša z eno najvišjih podzemeljskih biotskih pestrosti in je z 58 % površinsko zastopanostjo z gozdovi (vrstno zelo dobro ohranjenih) ena najbolj gozdnatih evropskih držav.

Med najpomembnejšimi mehanizmi ohranjanja rastlinskih in živalskih vrst ter njihovih habitatov je ustanavljanje zavarovanih območij, območij Natura 2000 in EPO. Območja se med seboj prekrivajo, tako 13,3 % ozemlja Slovenije pokrivajo zavarovana območja, 67,7 % ekološko pomembna območja, 37,2 % ozemlja pa je uvrščeno v območje Natura 2000. Vzpostavljena je tudi evidenca in varstvo naravnih vrednot, površina katerih znaša 13,2 % površine države. Območja v Sloveniji, uvrščena med Ramsarska mokrišča so: Cerknjsko jezero z okolico, Sečoveljske soline in Škocjanske jame. Škocjanske jame so zaradi svojega izjemnega pomena vpisane na Unescov seznam.

V Sloveniji imamo še vedno velike gozdne komplekse, ki imajo izjemno vrednost zaradi redkosti, kompleksnosti in ekosistemske vloge. Za zagotavljanje možnosti premikanja arealov vrst (velike zveri in ostali veliki sesalci) in s tem povečane verjetnosti njihovega preživetja, je prehodnost v teh gozdovih ključnega pomena. Veliki gozdni kompleksi v južnem delu Slovenije so vključeni v ekološko pomembno območje: Osrednje območje življenjskega prostora velikih zveri. Odsek AC Ljubljana–Postojna v obstoječem stanju pomeni resno grožnjo nemotenemu prehajanju velikih zveri (rjavi medved, volk, ris), na to temo je bilo opravljenih že več študij.

Zdravje ljudi

Kakovost zraka

V Sloveniji predstavlja največji problem onesnaženje zraka z delci ter ozonom v poletnem času. Meritve PM₁₀ kažejo občasna preseganja mejnih vrednosti na celotnem ozemlju Slovenije, še posebej pa v notranjosti, kjer v zimskem obdobju nastajajo dolgotrajne temperaturne inverzije. Analiza virov PM₁₀ kaže, da je vzrok onesnaženja z delci večinoma cestni promet, predvsem v prometno bolj obremenjenih urbanih središčih (Ljubljanska kotlina), v slabo prevetrenih kotlinah pa so vzrok onesnaženja tudi izpusti iz kurilnih naprav ter industrijskih virov (Zasavska in Celjska kotlina). K onesnaženju zaradi ozona, ki je izrazitejše na Primorskem, bistveno prispeva daljinski transport iz Padske nižine v Italiji.

Najvišje povprečne letne koncentracije delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter največ dni s preseženo dnevno mejno koncentracijo PM₁₀ je bilo v obdobju 2005–2012 na merilnih postajah v mestih, ki so pod vplivom izpustov iz prometa. Na podeželju so koncentracije PM₁₀ bistveno nižje. Naravno ozadje, ki označuje prispevek delcev, ki je stalno prisoten v okolju, je izredno nizko.

Obremenitev s hrupom

Obremenjenost urbanega in naravnega okolju s hrupom v Sloveniji narašča, kar je predvsem posledica naraščanja prometa na mednarodnih in regijskih prometnih koridorjih ter v ubranih središčih. V splošnem je obremenjenost v urbanih okoljih večja kot v podeželskem in naravnem okolju. Najpomembnejši povzročitelj okoljskega hrupa je cestni promet, obremenjenost okolja je povečana tudi ob železniškem omrežju, v manjši meri ob letališčih.

Stopnja obremenitve okolja s hrupom ob infrastrukturnem omrežju je povzeta po podatkih obratovalnih monitoringov hrupa ob avtocestnem ter državnem cestnem in železniškem omrežju. V letih 2013 in 2014 je bil izveden obratovalni monitoring hrupa za celotno cestno omrežje v upravljanju DARS d.d. in za pomembne državne ceste v upravljanju DRSC. Obratovalni monitoring hrupa za državne ceste je bil izdelan za skupno 637 km cest; obratovalni monitoring za avtocestno omrežje za 607 km cest, pri obeh pa so upoštevane prometne obremenitve v letu 2011. Rezultati obratovalnega monitoringa hrupa ob cestnem omrežju kažejo naslednje:

- ob cestnem omrežju v upravljanju DARS je glede na mejne vrednosti preobremenjenih skupno 2.882 stavb, v katerih je prijavljenih 17.454 prebivalcev, glede na kritične vrednosti pa 979 stavb s 7.239 prebivalci.
- ob cestnem omrežju v upravljanju DRSC je glede na mejne vrednosti preobremenjenih 9.032 stavb z 62.510 prebivalci, glede na kritične vrednosti pa 4.570 stavb z 29.270 prebivalci.

Ob avtocestnem omrežju praktično polovica vseh prebivalcev s preseženimi kritičnimi vrednostmi živi na območju ob ljubljanski obvoznici. Odseki državnih cest z največ preobremenjenimi prebivalci potekajo v naseljih Maribor, Ljubljana, Celje, Velenje, Jesenice in Domžale.

Analiza stanja ob železniškem omrežju, v kateri je obravnavano stanje ob 1.298 km glavnih prog, je bila izdelana v letu 2010 na podlagi prometnih obremenitev železnic v letu 2008. Ob glavnih železniških progah je na območju Slovenije glede na mejne vrednosti preobremenjenih 7.474 stavb z 38.603 prebivalci, glede na kritične vrednosti pa 4501 stavb s 23.409 prebivalci. Občine z največ preobremenjenimi prebivalci ob železniškem omrežju so Ljubljana, Jesenice in Litija ter Laško, Borovnica, Ptuj, Brezovica in Krško.

Rezultati obratovalnega monitoringa hrupa v okolici Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana kažejo, da obremenitev s hrupom v okolici letališča ne presega predpisanih mejnih vrednosti hrupa, zaradi zmanjševanja prometa v zadnjih letih pa se manjša tudi obremenjenost okolja s hrupom.

Sanacija hrupa ob državnem infrastrukturnem omrežju se izvaja na podlagi operativnega programa varstva pred hrupom, ki je bil sprejet v letu 2012. V skladu z Operativnim programom so že izvedeni ali so v izvedbi obsežni protihrupni ukrepi ob AC omrežju in ob najbolj obremenjenem odseku železniškega omrežja. Predvidena je tudi sanacija preobremenjenih območij ob državnem cestnem omrežju.

Obsežni protihrupni ukrepi ob cestnem in železniškem omrežju so bili izvedeni že v preteklosti. Največ ukrepov je bilo izvedenih ob avtocestnem omrežju, v manjši meri ob državnih cestah, v zadnjih letih pa poteka izvedba ukrepov tudi ob državnem železniškem omrežju. Ob AC omrežju je tako izvedenih približno 133 km protihrupnih ograj in 47 km protihrupnih nasipov, ob državnih cestah približno 11 km protihrupnih ograj, ob državnem železniškem omrežju 25 km protihrupnih ograj. Pasivna protihrupna zaščita ob AC in državnem cestnem omrežju je bila izvedena pri 430 stavbah, ob železniškem omrežju pri 690 stavbah.

Prebivalstvo in materialne dobrine

Izgradnja omrežja avtocest in hitrih cest v preteklih letih je poleg dobre cestno-prometne povezanosti s sosednjimi državami tudi bistveno izboljšala povezanost regij in dostopnost z osebnim motornim prometom znotraj Slovenije. Slabšo dostopnost imajo le redkeje poseljena območja kot so predvsem Posočje in Cerkljansko, Kočevska in Bela krajina.

Javni potniški promet v skupnem prometnem sistemu predstavlja le manjši delež in na regionalni ravni ne omogoča hitre, udobne in cenovno ugodne mobilnosti. V Sloveniji se povprečno z javnim potniškim prometom opravi le okoli 8 % potovanj. Vzrok za razmeroma majhno rabo javnega potniškega prometa je tudi v razmeroma slabi in nekonkurenčni ravni usluge.

Leta 2012 je bilo v Sloveniji 22.035 prometnih nesreč, od tega 130 s smrtnim izidom. Od tega je bilo na nivojskih prehodih prek železniških prog 32 prometnih nesreč, od tega 5 s smrtnim izidom. Na slovenskih cestah se vsako leto zgodi več kot 1.000 prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji.

V Sloveniji je zgrajenih oziroma je v gradnji okoli 50 km državnih kolesarskih poti. Na ravni države ne obstaja dokument, ki bi kategoriziral državne kolesarske poti in določal kje in kako naj bodo urejene.

Kulturna dediščina

V Registru kulturne dediščine Ministrstva za kulturo je zavedeno 32.035 enot dediščine. Število registriranih enot kulturne dediščine se v zadnjih letih povečuje, predvsem število enot registriranih arheoloških najdišč.

Trije spomeniki (Plečnikove Žale, Partizanska bolnišnica Franja, Spominska cerkev sv. Duha na Javorci) imajo znak Evropske dediščine, še dva (prazgodovinska kolišča na Igu na Ljubljanskem

barju, dediščina živega srebra v Idriji) sta vpisana na Unescov Seznam svetovne dediščine v kategoriji kulturne dediščine.

Krajina

V Sloveniji razlikujemo pet osnovnih krajinskih območij, ki jih predvsem opredeljuje podnebje: alpske krajine, krajine predalpskega sveta, krajine panonskega sveta, krajine kraškega sveta notranje Slovenije ter primorski svet. Poseben status imajo izjemne krajine in krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalnem nivoju. Opredeljuje jih Strategija prostorskega razvoja Slovenije, in sicer 93 območij izjemnih krajin ter 60 krajinskih območij prepoznavnih značilnosti. Stanje slovenskih krajin se na določenih območjih odlikuje po pestrosti, visoki stopnji naravne ohranjenosti in ohranjenosti kulturnih sestavin krajine. Na drugih območjih pa so opazna tudi mnoga razvrednotenja, kot so na primer ne sanirani ali slabo urejeni kamnolomi in gramoznice ter glinokopi, pretirano regulirani vodotoki, neustrezni gradbeni posegi v obliki velikih vkopov in nasipov, neustrezno izvedene uravnave zemljišča ter fragmentacija zaradi prometne infrastrukture.

1.8 Presoja vplivov na okolje

1.8.1 Ocenjevanje posledic izvedbe Strategije na okolje in na okoljske cilje

Tla in mineralne surovine

Ukrepi prometne politike trajno vplivajo na gospodarjenje z gozdnimi in kmetijskimi zemljišči. Največji vplivi med izvedbo so pričakovani pri posegih na cestnem in železniškem omrežju, medtem ko bodo posegi na vodnem in zračnem omrežju lokalno omejeni. Izgradnja prometne infrastrukture z zasedbo tal povzroča obsežne ireverzibilne vplive, ti se po posegu izrazijo kot sprememba rabe tal. Na rekonstruiranih odsekih bodo trajno uničena kmetijska zemljišča/gozd le v ožjem pasu ob že obstoječi trasi, pri novogradnjah pa bodo kmetijska zemljišča/gozd trajno uničena v širini cestnega oz. železniškega telesa in vzdrževalnega pasu. Prav tako imajo nove prometnice trajen vpliv na razdrobljenost zemljišč (fragmentacijo), kmetijsko proizvodnjo, lesno proizvodno in na vse funkcije gozda. Kratkotrajni (reverzibilni) vplivi, ki se lahko izrazijo v času gradnje, vključujejo negativne vplive na dostopnost do kmetijskih zemljišč ali gozda, poškodbe kmetijskih zemljišč (gaženje) in škodo na pridelkih zaradi gradbišča, onesnaženje tal ipd. V primeru urejanja pristanišč v okviru celinskih plovnih poti je možen kratkotrajen vpliv na erozijo brežin, v času plovbe pa je možen trajen vpliv valovanja na erozijo brežin.

Gradnja nove ter rekonstrukcija obstoječe prometne infrastrukture je vir nastajanja večjih količin odpadkov ter hkrati pomeni tudi pritisk na rabo naravnih virov. Odpadki pa ne nastajajo samo občasno v času gradnje ampak tudi stalno zaradi vzdrževanja prometne infrastrukture. Vpliv zaradi nastajanja odpadkov je trajen in v marsikaterem primeru glede naravnih virov ireverzibilen, zato je treba ta negativen vpliv z ukrepi na področju ravnanja z odpadki zmanjšati.

Zrak

V času gradnje ali rekonstrukcije prometne infrastrukture izpusti onesnaževal obremenjujejo okolje kratkoročno, vplivi teh izpustov pa so večinoma reverzibilni. Med obratovanjem prometne infrastrukture pa so pomembni izpusti v cestnem, zračnem in vodnem prometu. Praviloma velja ocena, da prehod iz cestnega na železniški ali vodni promet zmanjšuje pritisk na onesnaženost zraka.

Z izvajanjem ukrepov za doseganje ciljev Strategije se pričakuje pozitivne vplive zaradi zmanjševanja izpustov onesnaževal predvsem zaradi prehoda tovornega in delno tudi potniškega cestnega prometa na železniški promet. K pozitivnim vplivom zaradi zmanjševanja izpustov onesnaževal bodo prispevali tudi drugi ukrepi Strategije, predvsem tisti, ki so usmerjeni k zmanjševanju prometnih zastojev in večji uporabi javnega cestnega in železniškega prometa .

Podnebni dejavniki

Izgradnja in uporaba nove prometne infrastrukture ima trajen vpliv (reverzibilen) na emisijo toplogrednih plinov, ki so največji krivec za podnebne spremembe. Ker so trenutno najpomembnejši

vir energije v prometu fosilna goriva (nafta), je promet drugi največji vir emisije toplogrednih plinov (za energetiko). Ukrepi Strategije v železniškem prometu imajo v splošnem pozitiven ali nevtralen vpliv na blaženje podnebnih sprememb. Emisije toplogrednih plinov iz cestnega prometa pomenijo precejšnje tveganje za blaženje podnebnih sprememb. Izvajanje splošnih ukrepov Strategije, ki spodbujajo javni potniški promet, ter uporaba energetske bolj učinkovitih cestnih vozil bosta pripomogla, da bodo emisije toplogrednih plinov iz cestnega prometa srednjeročno stagnirale in se do leta 2030 tudi zmanjšale. V zračnem prometu je pričakovati porast emisije toplogrednih plinov zaradi izvajanja gradbenih del, morebitno povečanje emisije toplogrednih plinov zaradi povečanja obsega zračnega prometa pa v celotni bilanci Slovenije ne predstavlja pomembnega deleža. Podobno kot za zračni promet velja tudi za vodni promet: delež emisije toplogrednih plinov iz ladijskega prometa v celotni bilanci emisije toplogrednih plinov ni pomemben.

Ker se na strateškem nivoju razvoja prometne politike ukrepi s področja prilagajanja podnebnim spremembam obravnavajo kot splošni ukrepi, se morajo ukrepi iz skupine splošnih ukrepov razširiti z izdelavo smernic, metodologije in postopkov za ravnanje pri zbiranju informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za izboljšanje odpornosti prometne infrastrukture.

Voda

Vplivi na površinsko vodo, podzemno vodo, somornico, obalno morje in vire pitne vode so značilni za čas novogradenj in rekonstrukcije prometne infrastrukture in tudi po izgradnji. Večinoma so omejeni lokalno, v primeru nesreč večjega onesnaženja pa tudi regionalno in čezmejno. V času gradnje so vplivi praviloma kratkoročni, večinoma reverzibilni (npr. vpliv na kakovost vode). Po izgradnji so vplivi praviloma manj obsežni, a trajno ireverzibilni (npr.: vpliv na morfologijo vodotoka, hidrološke razmere, retenzijske površine). Nenadzorovano spiranje nevarnih snovi s prometnic lahko vpliva na kakovost površinskih voda (kopalne vode) in podzemne vode (vpliv na pitno vodo). Trajni vplivi na okoljski cilj so možni predvsem pri izvedbi novih koridorjev na cestnem in železniškem omrežju. Plovba, zlasti z motornimi plovili, predstavlja motnjo v vodnem in obvodnem okolju, predvsem zaradi emisij hrupa (ter v manjši meri onesnažil), valovanja, turbulenc in gibanja samega.

Narava

Vplivi na fragmentacijo habitatov in biotsko raznovrstnost so značilni za čas novogradnje ali rekonstrukcije prometne infrastrukture in tudi po izgradnji. Večinoma so vplivi opazni lokalno, v primeru obsežnejšega posega pa lahko tudi regionalno in čezmejno (npr. migracija velikih zveri). V času gradnje so vplivi praviloma kratkotrajni in večinoma reverzibilni (npr. večja obremenjenost območja gradbišča s hrupom, povozi živali z delovno mehanizacijo ipd). Po izgradnji so vplivi, zaradi spremenjene rabe tal, večinoma trajni in ireverzibilni (npr. prekinitev migracijskih poti predvsem zveri, jelenjadi, srnjadi, dvoživk, netopirjev; povečana obremenjenost območja s hrupom zaradi prometa; postavitve ovire v okolje - električni vodi; uničenje habitata, ipd). Posledice plovbe po celinskih vodah so lahko plašenje živali (ribe, ptice, dvoživke, ostale vodne živali) in posledično zmanjšanje biodiverzitete, uničevanje vodnega in obvodnega rastlinja ter obrežnih habitatov, erozija bregov in resuspenzija sedimenta (kalnost vode).

Infrastrukturni posegi v naravnem okolju pomenijo trajno izgubo habitata in negativno vplivajo na naravno razširjenost habitatnih tipov ter habitatov rastlinskih in živalskih vrst, njihovo kvaliteto ter povezanost populacij. V primeru, da se poseg umešča na območja z naravovarstvenim statusom pa so vplivi lahko še posebej obsežni in uničujoči, ker lahko trajno degradirajo stopnjo naravne ohranjenosti ter varstvene cilje zavarovanih območij, Natura 2000 območij, EPO in naravnih vrednot.

Zdravje ljudi

Kakovost zraka

Izpostavljenost onesnaženemu zraku ima velik negativen vpliv na zdravje ljudi. Ocenjuje se, da v svetu zaradi onesnaženega zraka prezgodaj umre 2 milijona ljudi na leto. Največ težav pri doseganju ustrezne kakovosti zunanjega zraka v Sloveniji je pri doseganju predpisanih mejnih vrednosti za delce.

V preteklih letih so bila prekomerna preseganja predpisanih mejnih vrednosti za PM₁₀ zabeležena v skoraj vseh mestnih občinah.

Promet je poleg kurišč na trdna goriva največji vir onesnaževanja zunanjega zraka z delci. Delci imajo lahko številne negativne vplive na zdravje: povzročajo in slabšajo astmo, povzročajo aterosklerozo, slabšajo obstoječe bolezni dihal, srca in ožilja, povzročajo raka, itd.. Smrtnost je v mestih, kjer je onesnaženost z delci velika, v primerjavi z mesti, ki imajo relativno čist zrak, povišana za 15–20%.

Emisija delcev se bo začasno povečala na območjih, kjer se bodo izvajali ukrepi rekonstrukcije ali nove gradnje prometne infrastrukture (reverzibilen vpliv). Zaradi izvedbe ukrepov Strategije pa je pričakovati, da se bo emisija delcev iz cestnega prometa trajno zmanjševala, predvsem zaradi odpravljanja prometnih zastojev, boljšega vzdrževanja cestnih površin ter rabe energetsko učinkovitejših cestnih vozil.

Obremenitev s hrupom

Praktično vsi ukrepi prometne politike posredno ali neposredno vplivajo na obremenjenost okolja s hrupom. Povečani vplivi na obremenjenost okolja s hrupom so pričakovani med izvedbo in obratovanjem posegov na infrastrukturni in omrežju.

Vplivi med gradnjo bodo kratkotrajne narave in bodo praviloma reverzibilni. Vplivi med obratovanjem bodo dolgotrajni. Novi prometni koridorji praviloma pomenijo povečano obremenjenost okolja neposredno ob koridorjih, hkrati pa zaradi preusmeritve prometnih tokov pozitivno vplivajo na zmanjšanje obremenjenosti okolja ob obstoječih prometnicah, katerih okolica je praviloma gosto poseljena.

V Strategiji so predvideni ukrepi za zmanjšanje hrupa v zakonsko predpisanih mejah. Izvedba protihrupnih ukrepov bo potrebna predvsem na območju večjih urbanih središč ter ob prometnih koridorjih železniške infrastrukture. Ukrepi prometne politike bodo posredno razbremenili obstoječe cestno omrežje, zaradi česar se bo obremenjenosti okolja s hrupom na območju pomembnejših prometnih vozlišč ob AC omrežju ter na območju urbanih središč (Ljubljana, Maribor, Celje, Koper) zmanjšala. Na razbremenitev cestnega omrežja v večjih urbanih središčih bodo najbolj vplivali ukrepi na železniškem omrežju in na področju javnega prometa.

Povečana stopnja obremenjenosti okolja je pričakovana v okolici letališč, še posebej v primeru povečanje gostote zračnega prometa. Od obravnavanih ukrepov sta s stališča varstva pred hrupom potencialno problematična predvsem ureditvi mariborskega in portoroškega letališča, saj sta obe letališči locirani v bližini stanovanjske pozidave in turistične dejavnosti.

Prebivalstvo in materialne dobrine

Strategija bo pozitivno vplivala na socialno kohezivnost, prometno varnost in trajnostno mobilnost. Izvedba ukrepov predvidenih v Strategiji bo zagotovila boljšo dostopnost oz. povezanost naselij z urbanih središči, izboljšala dostopnost do avtocestnega omrežja in vplivala na razvoj gospodarstva. Ureditev kolesarskih in pešpoti ter ureditev primernih dostopov do rekreacijskih središč bo posredno pozitivno vplivala na zdravje ljudi. S Strategijo so predvideni tudi ukrepi za ureditev plovbe po celinskih vodah, kar bo pozitivno vplivalo na varnost uporabnikov.

Predvsem za urbana območja je pomembno, da se z učinkovitim načrtovanjem prometne politike zmanjša poraba prostora namenjena za izgradnjo prometne infrastrukture, zmanjšajo se škodljivi vplivi onesnaženega zraka in hrupa na zdravje ljudi (z uvedbo učinkovitega javnega potniškega prometa), z boljšo dostopnostjo se skrajša tudi potovalni čas. Strategija zagotavlja tudi izboljšanje prometne varnosti, saj predvideva ureditev neustreznih križišč in železniških prehodov.

Kulturna dediščina

Največji vplivi na ohranjanje obsega in značilnosti objektov in območij kulturne dediščine so pričakovani pri izvedbi posegov na cestnem in železniškem omrežju, medtem ko bodo posegi na vodnem in zračnem omrežju neznatni oz. omejeni le na postavitev objektov (zgradb) na kopnemu.

Ker je na ozemlju RS veliko število enot kulturne dediščine (32.035), obstaja večja verjetnost, da bodo novogradnje na cestnem in železniškem prometu posegale v območja kulturne dediščine, predvsem v kulturne krajine, zgodovinske krajine, območja naselbinske dediščine in njihova vplivna območja ter arheološka najdišča. Raba prostora v območjih bo z umestitvijo prometne infrastrukture trajno spremenjena, zato je potrebno izvesti ustrezne ukrepe za ohranjanje lastnosti območij kulturne dediščine. Poseg v prostor predstavlja s stališča ohranjanja arheoloških ostalin destruktiven akt (npr. izkopavanje), potrebno bo izvesti obsežnejše predhodne arheološke raziskave. Pred umeščanjem prometne infrastrukture je potrebno izvesti obsežnejše predhodne arheološke raziskave ter pri umeščanju prometne infrastrukture upoštevati njihove rezultate ter izvesti ukrepe za varstvo arheoloških ostalin.

Krajina

Opredelevanje vpliva na kakovost krajine izhaja predvsem iz vidnih značilnosti prostora in iz v prostoru prisotnih značilnih krajinskih prvin. Krajino najbolj obremenjujejo prometne povezave, ki posegajo v odprt prostor, v katerem so zaradi njegove večje ohranjenosti vplivi prometa opaznejši. Še posebej je vpliv velik v primeru izgradnje infrastrukturnega koridorja po območju izjemne krajine ali krajinskih območij prepoznavnih značilnosti ter krajinami z ohranjenimi naravnimi prvinami in izjemno uravnoteženimi kulturnimi prvinami, ki imajo velik simbolni pomen. Infrastrukturni objekti v prostoru postanejo prvina krajine in njen doživljajski prostor, zato mora biti njihova ureditev v skladu z obstoječimi tipi krajin.

1.8.2 Kumulativni vplivi

Kumulativni vplivi na okolje so v tem Okoljskem poročilu opredeljeni kot:

- kombinacija vplivov izvedbe ciljev in podciljev Strategije na različne vidike okolje,
- kombinacija vplivov na okolje, ki jih povzroča izvedba ciljev/podciljev Strategije skupaj z izvajanjem drugih programskih dokumentov RS.

Kumulativni vplivi ukrepov za doseganje ciljev in podciljev Strategije niso bili natančno ovrednoteni, ker so ukrepi Strategije pripravljani na strateškem nivoju in niso prostorsko in časovno umeščeni ter prav tako ne natančno opredeljeni. Ocenjevanje kumulativnih učinkov vplivov je z gotovostjo možno ovrednotiti šele v kasnejših fazah načrtovanja razvoja prometne infrastrukture

1.8.3 Čezmejni vplivi

Direktiva 2001/42/ES o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje od držav članic zahteva, da se opredelijo in se posvetujejo o čezmejnih učinkih načrtovanja planov in programov.

V času postopka celovite presoje vplivov na okolje je bilo ugotovljeno, da bo izvajanje Strategije verjetno imelo pomembne čezmejne okoljske posledice. V skladu z Direktivo 2001/42/ES je Ministrstvo za okolje in prostor že junija 2014 pričelo s postopkom čezmejnega posvetovanja po Protokolu o strateški presoji vplivov na okolje h konvenciji o presoji čezmejnih vplivov na okolje.

Tla in mineralne surovine

Čezmejnih vplivov ne bo, saj ukrepi narekujejo posege znotraj ozemlja Slovenije.

Zrak

Čezmejni vplivi zaradi transporta onesnaževal preko meja Republike Slovenije se bodo zmanjšali sorazmerno zmanjšanju emisij onesnaževal iz prometa zaradi izvajanja ukrepov Strategije. Trajen pozitiven vpliv na kakovost zraka bodo imeli predvsem ukrepi predvideni v podciljih 1a, 1b in 1c.

Podnebni dejavniki

Stopnja zmanjšanja emisije toplogrednih plinov iz prometa je usklajena z mednarodnimi zavezami Republike Slovenije, da prispeva svoj delež k blaženju podnebnih sprememb, zato bo čezmejni vpliv na podnebne dejavnike zaradi izvajanja ukrepov Strategije pozitiven. Trajen pozitiven vpliv na podnebne spremembe bodo imel predvsem ukrepi predvideni v podciljih 1a, 1b in 1c.

Voda

Možni so čezmejni vplivi na kemijsko stanje podzemnih in površinskih voda, vključno z morjem, v primeru da pride do onesnaženja vodnih tokov (npr. kontinuirano spiranje nevarnih snovi, ki so posledica prometne obremenitve, izlitje nevarnih snovi zaradi izrednega dogodka) v smeri sosednjih držav. Prav tako so možni čezmejni vplivi na ekološko stanje površinskih voda v primeru posegov, ki bi povzročili vplive na hidrološki režim površinskih voda čez mejo in tudi čezmejni vplivi na količinsko stanje podzemnih voda. Potencialni čezmejni vpliv na vode je možen predvsem pri izvedbi prometnih ukrepov R.1, R.6, R.7, Ro.2, Ro.17. M.1-M.4, M.6 predvideni v podciljih 1a, 1.b, 1.c, 2.c, 2.d, 2.f, 2.g, 3.a in 3.c.

Narava

Gradnja avtocest, hitrih cest in železnic, ki ne bi imele urejenih ustreznih prehodov za prostoživeče živali, bi lahko povzročile negativne vplive tudi v sosednjih državah (Hrvaška, Avstrija). Negativni vplivi so možni predvsem na velike zveri, katerih življenjski prostor je zelo obsežen, in ki migrirajo preko več držav (dinarsko – alpski prostor za medveda, risa in volka). Čezmejni negativni vpliv na povezanost populacij je možen pri izvedbi prometnega ukrepa R.1, pri podcilju 1.c, 2.f, 2.g, 3.a, 3.c

Zdravje ljudi

Kakovost zraka

Izvajanje ukrepov za doseganje ciljev Strategije bo na območju mejnih prehodov zmanjšalo zgostitve v cestnem in železniškem prometu in s tem zmanjšalo negativen vpliv na kakovost zraka na teh območjih. Trajen pozitiven vpliv na kakovost zraka bodo imeli predvsem podcilji 1a, 1b in 1c.

Obremenitev s hrupom

Potencialni čezmejni vpliv na povečanje obremenitve s hrupom je ocenjen pri treh ukrepih (R.1, Ro.21 in A.3), in sicer pri podciljih 1b, 1c, 2d, 2f, 2g, 2h, 3c.

Za ukrepe je treba pri pripravi prostorske in izvedbene dokumentacije zagotoviti vse potrebne omilitvene ukrepe, da čezmejnih vplivov na obremenjenost okolja s hrupom ne bo. Ob upoštevanju usmeritev in omilitvenih ukrepov čezmejnih vplivov ni pričakovati.

S stališča varstva pred hrupom bodo imeli pozitivni čezmejni vpliv ukrepi v okviru podcilja 1a in 1c, saj bodo izboljšali pretočnost mejnih območjih, ki je problematična predvsem v obdobju poletne turistične konice, posledično pa bo ob meddržavnih cestnih povezavah na obmejnih območjih manjša tudi obremenjenost okolja s hrupom.

Prebivalstvo in materialne dobrine

Na prebivalstvo in materialne dobrine bodo imeli trajen pozitiven vpliv podcilji 1a, 1b in 2f, saj bo z izvedbo ukrepov zagotovljena odprava ozkih grl v železniškem prometu, izboljšana prometna varnost v tunelu Karavanke in izboljšana mednarodna povezava s Hrvaško (R.2, R.3, R.6, R.7, R.8, Ro.1, Ro.2, Ro.18, A.1). Boljša povezanost letališča Portorož (podcilj 1b) bo pozitivno vplivala na razvoj turizma tudi na delu Hrvaške (A.3), a poslabšala kakovost bivalnega okolja (hrup letal).

Kulturna dediščina

Čezmejnih vplivov na ohranjanje obsega in značilnosti objektov in območij kulturne dediščine pri vseh podciljih ne bo, saj ukrepi narekujejo posege znotraj ozemlja Slovenije, območja varstva kulturne dediščine pa nimajo čezmejnega poteka.

Krajina

Možen je vpliv na vidno zaznavanje krajinske slike pri umeščanju prometne infrastrukture v obmejni prostor, v kolikor gre za umestitev infrastrukture večjega obsega v območje, ki je prostorsko dobro vidno iz sosednje države.(R.1). Podcilji, ki vsebujejo ukrep R.1 so: 1c, 2f, 2g, 3a in 3c.

1.9 Presoja alternativ

Rezultati presoje alternativ kažejo, da so skoraj vsi predvideni ukrepi zelo ali delno skladni z okoljskimi cilji, pri čemer bo za zmanjšanje okoljskih vplivov potrebno pri praktično vseh posegih zagotoviti vsaj osnovne omilitvene ukrepe, ki izhajajo iz zakonodaje. Posamezni ukrepi na železniškem, cestnem in zračnem omrežju so glede na obravnavane okoljske cilje ocenjeni kot pogojno skladni. Pogojno skladni ukrepi prometne politike so:

Železniški promet:

- R.1 Koper–Ljubljana,
- R.3 Ljubljana–Jesenice.

Cestni promet:

- Ro.9 povezava Koroške z avtocestnim sistemom,
- Ro.10 povezava Hrastnika z Zidanim Mostom,
- Ro.11 povezava Kočevja z Ljubljano,
- Ro.12 ljubljanski avtocestni obroč in priključni avtocestni kraki ter preureditve priključkov,
- Ro.15 povezava Škofje Loke/Medvod z Ljubljano,
- Ro.16 cestno omrežje okoli Maribora,
- Ro.18 povezava Ilirske Bistrice (HR) z avtocestnim sistemom.

Zračni promet:

- A.2 Letališče Edvarda Rusjana Maribor,
- A.3 Portoroško letališče.

Okoljsko najbolj ustrezna alternativa je javni promet, železniški in vodni promet sta okoljsko ustrežnejši alternativni od cestnega prometa, okoljsko najmanj ustrezna pa je alternativa zračnega prometa.

1.10 Usmeritve in omilitveni ukrepi

Za zagotavljanje doseganja okoljskih ciljev Strategije so opredeljene splošne usmeritve in omilitveni ukrepi, ki jih je potrebno vključiti v Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji. Za izvedbo je zadolžen izdelovalec in pripravljalec Strategije. Upoštevanje ukrepov preverja ministrstvo, pristojno za okolje, v času poteka postopka celovite presoje vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v RS.

V okoljskem poročilu so opredeljeni tudi specifični omilitveni ukrepi za posamezne prometne ukrepe znotraj posameznega podcilja. Potrebno jih je upoštevati v času načrtovanja posameznega prometnega ukrepa.

Najpomembnejše splošne usmeritve za načrtovanje prometne politike z vidika varstva okolja so:

- V Strategiji opredeljeni ukrepi so strateške narave in niso prostorsko umeščeni ali izdelani na projektnem nivoju, zato bo potrebno celovito presoj vplivov na okolje za posamezne infrastrukturne ukrepe izdelati v nadaljnjih fazah priprave projektne dokumentacije.¹
- Celovita presoja sprejemljivosti za posamezne ukrepe, ki bi lahko imeli pomembne vplive na varovana območja narave se mora izvesti na ravni podrobnejšega plana ali posega v skladu s 25.a

¹ Izjema so plani/posegi za katere je postopek celovite presoje vplivov že izveden.

členom Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja.²

- Za zagotavljanje trajnostnega in sonaravnega razvoja naj se pri izboru ukrepov daje prednost razvoju javnega, železniškega in vodnega prometa pred cestnim in zračnim prometom ter rekonstrukcijam pred novogradnjami.
- Potreba po umestitvi novih železniških in cestnih povezav naj se preveri v posebnih študijah (z vidika prostora, okolja, projektnih rešitev in ekonomske upravičenosti). Za izdelavo teh študij je potrebno zagotoviti verodostojne prometne podatke in sodelovanje izkušenih strokovnjakov za posamezna področja.

Usmeritve in omilitveni ukrepi - Tla in mineralne surovine

Izgradnja prometne infrastrukture z zasedbo tal povzroča obsežne trajne vplive, ki se po posegu izrazijo kot sprememba rabe tal. Za zagotavljanje trajnostnega gospodarjenja z zemljišči in trajnostne rabe tal upoštevati sledeče usmeritve:

- Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno zmanjšati na najmanjšo možno mero ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov ter območij gozdov z lesno proizvodnimi funkcijami na prvi stopnji poudarjenosti.
- Prometna infrastruktura naj se načrtuje na način, da se ne poveča stopnja verjetnosti pojavljanja zemeljskih plazov na širšem območju poseganja. Pri izgradnji pristanišč na celinskih vodnih poteh je potrebno preprečiti vpliv na erozijo brežin.

Gradnja nove ter rekonstrukcija obstoječe prometne infrastrukture so vir nastajanja večjih količin odpadkov ter hkrati pomeni tudi pritisk na rabo naravnih virov. Za preprečitev prekomernega izkoriščanja naravnih virov upoštevati sledečo usmeritev:

- Gospodarno ravnanje z mineralnimi surovinami podpreti z ukrepom, ki vzpodbuja zmanjšanje okoljskih obremenitev z uporabo recikliranih materialov pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture.

Usmeritve in omilitveni ukrepi - Zrak

Za zagotovitev doseganja dolgoročnih ciljev za letne količine izpustov onesnaževal v zrak je treba v ukrepih Strategije nameniti pozornost tistim ukrepom, ki bistveno vplivajo na emisije onesnaževal, in sicer predvsem, da se:

- pri načrtovanju in izvajanju ukrepov varstva okolja iz Strategije zagotovi, da je pri izvajanju storitev rednega nadzora stanja motornih vozil s tehničnimi pregledi dana velika pozornost pregledom izpušnih plinov,
- cestni vozni park v javnem prometu redno obnavlja in da se pri nabavi novih vozil zagotovi, da so ta v skladu s stanjem tehnike,
- omejuje dostop oziroma uporabo dostavnih lahkih tovornih vozil v mestnih središčih, če ne izpolnjujejo okoljskih standardov, ki veljajo za nova vozila,
- enaka pozornost kot spodbujanju uporabe javnega prometa v urbanih središčih namenja tudi drugim oblikam trajnostne mobilnosti (kolesarjenje, cone za pešce).

Ker so ukrepi Strategije večinoma lokalnega značaja, je priporočljivo, da se nekatere vključi tudi v Podrobnejše programe ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM₁₀, ki se jih pripravi na podlagi že sprejetih Odlokov o načrtih za kakovost zraka na območjih čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka.

Zmanjšanje zasebnega potniškega prometa bi morala biti ena od prioritet vseh večjih mest z velikim številom dnevnih migracij ljudi. Poleg ukrepov za zmanjšanje zasebnega potniškega prometa v mestih, ki temeljijo na internalizaciji okoljskih stroškov in se nanašajo na časovno omejevanje parkiranja in na visoke parkirnine, bi morali pričeti z izvajanjem strategij za izboljšanje javnega prometa; tako

² Izjema so plani/posegi za katere je presoja sprejemljivosti vplivov na varovana območja že izvedena.

mestnega kot lokalnega. Ljudje bi pogosteje uporabljali storitve javnega prometa, če bi bil le-ta cenovno ugoden in ne bi dodatno oteževal vsakodnevnega tempa. Navedeni ukrepi bodo prispevali k zmanjšanju emisij onesnaževal v zrak in s tem k doseganju nacionalnih zgornjih mej emisij onesnaževal zunanega zraka.

Usmeritve in omilitveni ukrepi - Podnebni dejavniki

Pri pripravi ukrepov za doseganje prometnih ciljev iz Strategije je treba, z namenom blaženja podnebnih sprememb, upoštevati tako imenovane indikativne cilje zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, ki so za posamezne sektorje navedeni v predlogu Operativnega programa ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v obdobju do leta 2020 s pogledom do leta 2030. Indikativni sektorski cilji zmanjšanja emisij toplogrednih plinov so za promet naslednji:

- hitro rast emisij je treba zaustaviti in zagotoviti zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za 9 % do leta 2020 glede na leto 2008 z uveljavljanjem ukrepov trajnostne mobilnosti,
- trend naraščanja emisij toplogrednih plinov iz prometa je treba obrniti tako, da se emisije toplogrednih plinov nadalje ne bodo povečale za več kot 18 % do leta 2030 glede na leto 2005, kar pomeni zmanjšanje za 15 % do leta 2030 glede na leto 2008,
- v ukrepe za doseganje ciljev iz Strategije je treba vgraditi vizijo nadaljnjega zmanjšanja emisij do leta 2050 za 90 %.

Za doseganje okoljske ciljne vrednosti, ki je za sektor prometa opredeljena v Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v obdobju do leta 2020 s pogledom do leta 2030, so posebej pomembni ukrepi za doseganje podciljev Strategije, ki so vključeni v posebni cilj št. 4 »Izboljšanje organizacijske in operativne strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema«, med katerimi je za blaženje podnebnih sprememb treba posebej izpostaviti ukrepe za:

- vzpostavitev polnilnih postaj za alternativna goriva,
- internalizacijo eksternih stroškov in
- izvajanje omejevalne politike parkiranja vozil v urbanem okolju.

Ukrepe Strategije je treba načrtovati na način, ki je gospodaren z viri, kar med drugim pomeni, da se zagotovi ustrezno obravnavanje občutljivosti prometne infrastrukture na podnebne spremembe ter naravne nesreče in nesreče, ki jih povzroči človek. Za vse ukrepe novih ureditev prometne infrastrukture je treba v smislu prilagajanja podnebnim spremembam:

- zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture na podnebne spremembe in
- na podlagi rezultatov analize izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture na podnebne spremembe.

Za doseganje okoljskega cilja v zvezi s prilagajanjem podnebnim spremembam upoštevati še sledeče:

- za prometno infrastrukturo v Sloveniji zagotoviti, da je dolgoročno manj občutljiva na posledice ekstremnih padavin zaradi poplav ali nenadne zasneženosti cestnih površin ter predvsem železniško omrežje, da ni občutljivo na pojav žleda,
- pri načrtovanju vsake nove gradnje ali razširitve obstoječega prometnega omrežja izdelati analizo občutljivosti prometne infrastrukture na navedene ekstremne vremenske pojave ter na podlagi rezultatov analize izdelati načrt ukrepov za trajno zmanjšanje posledic teh pojavov,
- zagotoviti, da izvajanje ukrepov za zmanjšanje občutljivosti prometnega omrežja na ekstremne vremenske pojave postane ena od osrednjih nalog upravljanja s prometnim omrežjem, pri čemer mora namen izvajanja teh ukrepov temeljiti predvsem na zmanjšanju škode, ki jo zaradi nezmožnosti uporabe na podnebne spremembe občutljivega prometnega omrežja utrpijo uporabniki tega omrežja, in
- med splošne ukrepe naj se v Strategiji doda ukrep o razvoju smernic, metodologije in postopkov za ravnanje pri zbiranju informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za zmanjšanje občutljivosti prometne infrastrukture na ekstremne vremenske pojave.

Usmeritve in omilitveni ukrepi - Voda

Z namenom omejevanja učinkov pritiska prometne infrastrukture na vire pitne vode in s tem preprečitev negativnih vplivov na kakovost pitne vode se je pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor potrebno izogibati umeščanju na vodovarstvena območja.

Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov na območja, ogrožena zaradi poplav in z njimi povezane erozije. V primeru poseganja v ta območja je treba dokazati, da se obstoječa stopnja poplavne ogroženosti širšega območja ne bo poslabšala. Navedeno usmeritev je potrebno upoštevati zaradi omejevanja pritiskov prometne infrastrukture na poplavno ogrožena območja in zagotavljanja, da se stopnja poplavne ogroženosti posameznih območij ne poveča.

Pri načrtovanju posegov na območjih izredno visoko, zelo visoko in visoko ranljivih vodonosnikov je potrebno preučiti in načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive tako v primeru gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi). Ob upoštevanju navedene usmeritve bo manjša verjetnost onesnaženja podzemne vode – zagotavljanje omejevanja učinkov pritiska prometne infrastrukture na podzemno vodo.

Prometna infrastruktura naj se ne umešča v priobalna in obalna zemljišča. Izjema je v skladu s 37. členom Zakona o vodah možna le na podlagi strokovne utemeljitve, da objekta ni mogoče umestiti drugam ne da bi to povzročilo nesorazmerno visoke stroške. Pri izračunu stroškov je zato potrebno upoštevati tudi stroške krnitve ekosistemskih uslug v primeru poseganja v priobalni pas. Ob upoštevanju navedene usmeritve bo izračun stroškov bolj korekten in tudi ustrezno uravnotežen. Z omilitvenim ukrepom bo preprečen vpliv na retenzijske površine, ekološko stanje vodotokov in na biodiverzitetu ob vodotoku.

Pri vodnem prometu naj se predvidi ukrepe, ki bode trajno zmanjšali negativne vplive na kakovost morja in celinskih voda. Z upoštevanjem usmeritve bodo učinki pritiska prometne infrastrukture na morje in celinske vode omejeni.

Pri izgradnji pristanišč, urejanju plovnih poti in plovbi po celinskih vodah je potrebno preprečiti predvsem vpliv na ekološko stanje voda, vodne organizme, erozijo in poplavno varnost. V okviru državnih in lokalnih predpisov je treba vzpostaviti ustrezne zakonske rešitve, vključno z vrsto dovoljenih plovil na motorni pogon za posamezen vodotok, način plovbe, varnost plovbe in nadzor nad plovnim režimom.

Usmeritve in omilitveni ukrepi - Narava

Za trajnostno ohranitev naravnega okolja in biodiverzitet naj se prednostno izbira variante, ki ne posegajo v naravno ohranjen prostor in imajo manjši vpliv na migracijske poti prostoživečih živali.

Za zagotavljanje varovanja območij z naravovarstvenim statusom je potrebno upoštevati sledeče usmeritve:

- Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov v območja naravnih vrednot. Z upoštevanjem usmeritve se bo ohranjalo zvrsti in lastnosti naravnih vrednot.
- Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov v zavarovana območja. V kolikor je poseganje vanje neizogibno in v kolikor to akt o zavarovanju posameznega območja dopušča, je potrebno upoštevati usmeritve, izhodišča in pogoje za varstvo zavarovanih območij narave, ki so podani z varstvenimi režimi v sprejetih aktih o zavarovanju.
- Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov v območja Natura 2000.

Čas izvajanja posegov je potrebno prilagodi življenjskim ciklom živali in rastlin. Z upoštevanjem ukrepa bodo motnje življenjskih ciklov živali in rastlin manjše, s tem je verjetnost doseganja ali

ohranjanja ugodnega stanja populacij večja. Verjetnost doseganja cilja ohranjanja biotske raznovrstnosti bo večja.

V primeru, da je elektrifikacija železniške proge načrtovana na območju preletnih in selitvenih poti ptic, je treba za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki predvideti ustrezne tehnične rešitve. Z upoštevanjem ukrepa bo manjša izguba posameznih osebkov ptic in s tem večja verjetnost doseganja ali ohranjanja ugodnega stanja populacij. Verjetnost doseganja cilja ohranjanja biotske raznovrstnosti bo večja.

Skladno s ciljem Resolucije o nacionalnem programu varstva okolja 2005–2012 je pričakovati povečanje obsega zavarovanih območij na območju Republike Slovenije. Zaradi navedenega naj se, v izogib možnim konfliktom in negativnim vplivom na doseganje okoljskih ciljev ohranjanja narave, izogiba umeščanju prometne infrastrukture v območja, ki so predlagana za zavarovanje.

Splošne ukrepe na cestnem in železniškem omrežju je potrebno dopolniti z ukrepom za ustrežnejšo zaščito posameznih skupin prostoživečih živali pred trki z vozili. V Strategije naj se doda nov ukrep z naslovom: Zagotavljanje migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnosti pred trki s prostoživečimi živalmi. Z ukrepom se bo omogočila povezljivost habitatov (ponovna vzpostavitev ali ohranjanje migracijskih poti) vrst in zagotovilo doseganje okoljskih ciljev, ki se nanašajo na področje varstva narave.

Pri izgradnji pristanišč, urejanju plovnih poti in plovbi po celinskih vodah je potrebno preprečiti vpliv na vodne organizme, floro in favno na brežinah in habitate vrst. Za plovne poti je potrebno izdelati strokovne podlage, v katerih bo preučen vpliv plovbe na floro, favno in habitate ter v odloke vključiti vse potrebne omilitvene ukrepe, ki sledijo iz strokovnih podlag.

Usmeritve in omilitveni ukrepi - Zdravje ljudi

Kakovost zraka

Za doseg ciljev odprave neskladnosti kakovosti zraka s predpisanimi standardi za kakovost zraka, ki se pojavlja občasno in na geografsko omejenem območju, običajno na območju mestnih občin zaradi velike gostote poselitve ter v Zasavju zaradi večjega obsega industrijskega onesnaževanja, je vlada RS na območjih prekomerne onesnaženosti zunanjega zraka sprejela odloke o načrtu za kakovost zraka na posameznem območju. Skladu s temi načrti bodo za ta območja izdelani Podrobnejši programi ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM(10). Pri izvajanju ukrepov Strategije bo potrebno te Programe upoštevati v celoti.

Pri pripravi prostorskih aktov za nove infrastrukturne posege ali za razširitev obstoječega prometnega omrežja je, za doseg cilja zmanjšanja onesnaženosti zunanjega zraka na vplivnem območju obravnavanega posega, potrebno upoštevati sledeče splošne usmeritve:

- v čim večji možni meri zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije onesnaževal (preprečevanje nastajanja zgostitev v prometu, zagotavljanje tekočega prometa pri zmernih potovalni hitrosti med 60 in 90 km/h, preusmeritve prometa),
- na območjih s čezmerno onesnaženostjo zunanjega zraka izvedba ukrepov za preprečevanje povečanja prometnih tokov na posameznih odsekih cestnega omrežja in uvajanje ukrepov za prepoved vstopa motornih vozil (predvsem tovornih), ki ne ustrezajo okoljskim standardom za nova vozila,
- izogibati se umeščanju ukrepov na območja poselitve, ki so na onesnaženost zunanjega zraka posebej občutljiva (stanovanjska pozidava, območja za zdravstveno dejavnost, turistična območja).

Obremenitev s hrupom

Obremenjenost s hrupom v Sloveniji je največja ob cestnem in železniškem omrežju, obremenitev je še posebej povečana v urbanih središčih in na območju pomembnejših prometnih vozlišč. V skladu z Zakonom o varstvu okolja je povzročitelj prekomerne obremenjenosti s hrupom dolžan zagotoviti ukrepe za zmanjšanje obremenitve okolja. Izvedba ukrepov je potrebna na območjih, kjer je okolje

čezmerno obremenjeno že v obstoječem stanju, omilitvene ukrepe pa bo potrebno izvesti tudi ob vseh s Strategijo načrtovanih novih prometnih koridorjih.

Pri umestitvi ukrepov na cestnem in železniškem omrežju v prostor bo potrebno zagotoviti splošne in tehnične rešitve, ki bodo zagotavljale, da obremenitev s hrupom zaradi prometa ne bo čezmerna. Vsi potrebni omilitveni ukrepi izhajajo iz zakonodaje in iz Operativnega programa varstva pred hrupom ter so usklajeni s programom prometne politike. V skladu z Operativnim programom in z zakonodajo s področja varstva pred hrupom morajo biti ukrepi varstva okolja pred hrupom ob prometnem omrežju prvenstveno usmerjeni na ukrepe za zmanjšanje emisije hrupa na viru, ukrepe za preprečevanje širjenja hrupa v okolje in po potrebi na ukrepe za zagotovitev ustreznih bivalnih razmer v preobremenjenih stavbah.

Pri pripravi prostorskih aktov za infrastrukturne posege je za doseg cilja zmanjšanja obremenjenosti okolja pred hrupom potrebno upoštevati sledeče splošne usmeritve:

- v čim večji možni meri zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije na viru hrupa (ukrepi na omrežju, vozni park, logistični ukrepi, začasne ali trajne preusmeritve tranzitnega prometa, zniževanje hitrosti vožnje na za hrup občutljivih območjih),
- na območjih s preseženo čezmerno obremenitvijo okolja izvedba ukrepov za preprečevanje in širjenje hrupa v okolju (protihrupne ograje in nasipi, pokrite galerije, ...) in za zagotavljanje bivalnih pogojev v stavbah (pasivna zaščita),
- izogibati se umeščanju infrastrukturnih posegov na mirna območja poselitve in /ali na območja, ki so v skladu z zakonodajo s področja varstva pred hrupom opredeljena kot za hrup bolj občutljiva (stanovanjska pozidava, območja za zdravstveno dejavnost, območja za vzgojno-varstveno in izobraževalno dejavnost, turistična območja),
- izogibati se umeščanju ukrepov na mirna območja na prostem (zavarovano območje v skladu s predpisi s področja ohranjanja narave).

Med ukrepi prometne politike so že vključeni vsi bistveni omilitveni ukrepi, ki zagotavljajo zmanjšanje emisije hrupa na viru in preprečevanje obremenjevanja okolja s hrupom, kar je v skladu z evropskim in slovenskim pravnim redom s področja varstva pred hrupom. Med splošnimi ukrepi prometne politike so stališča varstva okolja pred hrupom najbolj pomembni ukrepi, ki zagotavljajo zmanjšanje emisij hrupa kot so posodobitev voznega parka (železniški potniški in tovorni promet, javni promet, cestna vozila), posodobitev cestne in železniške infrastrukture in ukrepi za zmanjševanje obremenjenosti okolja s hrupom. Pomembni so tudi ukrepi, ki posredno vplivajo na preusmeritev prometnih tokov na daljinskih tranzitnih prometnih koridorjih (prioritetno na železniško omrežje) ter v urbanem okolju (javni promet). Praktično vsi splošni ukrepi prometne politike bodo pozitivno vplivali na zmanjšanje obremenjenosti okolja s hrupom cestnega in železniškega prometa.

Usmeritve in omilitveni ukrepi - Prebivalstvo in materialne dobrine

Skladno z Resolucijo o prometni politiki Slovenije (Uradni list RS, št 58/06) mora Strategija prometnega razvoja v RS slediti načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja in stremeti k zmanjševanju zunanjih prometnih stroškov. Prednost pri izboru naj se nameni ukrepom s katerimi bo zagotovljena boljša trajnostna mobilnost v daljšem časovnem obdobju.

Ukrep A.3 Portoroško letališče bo povzročil povečanje kapacitete letališča in omogočal pristajanje večjih letal, kar lahko vplivala na povečanje obremenjenosti širše okolice s hrupom (tudi čezmejen vpliv). V izogib poslabšanju bivalnega okolja naj se v sklopu ukrepa A.3 doda usmeritev, da se v nadaljnjih fazah načrtovanja preveri tudi možnost razvoja letališča Portorož z vidika zagotavljanja multimodalne povezave z drugimi večjimi letališči v širši okolici.

Posodobitev voznega parka, predvsem na račun nakupa novih vozil z manjšimi izpusti toplogrednih plinov (npr. elektrika, plin), je odvisna od finančnih zmožnosti posameznika. V ukrepih je potrebno predvideti tudi finančne vzpodbude za nakup vozil z okolju prijaznimi pogonskimi gorivi.

Splošne ukrepe na cestnem in železniškem omrežju je potrebno dopolniti z ukrepom, ki bo zagotavljal ustrezno dostopnost infrastrukture vsem uporabnikom. Ukrep naj bi vzpodbujal aktivnejše delovanje v smeri prilagajanja infrastrukture, da bi bila ta bolj dostopna za manj mobilne osebe kot na primer: ureditev dostopov iz pločnikov na cesto, uporaba invalidom prijaznih javnih prevoznih sredstev, ureditev javnih električnih polnilnic, prilagojene za uporabo invalidom na vozičkih in podobno.

Pri načrtovanju prometne politike naj se prednostno načrtuje izboljšanje prometnih povezav do manj razvitih statističnih regij (npr: podcilj 2b (ukrep Ro.4) in podcilj 2c (Ro.7), saj do teh območij ni možno izboljšati dostopnost s primestnim prometom. Ponovno naj se preuči ukrepe za doseganje podciljev 2a, 2b in 2d in po potrebi izvede popravke.

Usmeritve in omilitveni ukrepi - Kulturna dediščina

Razvoj prometne infrastrukture lahko vpliva na enote in območja kulturne predvsem z degradacijo krajinskih značilnosti okolice enot kulturne dediščine, poškodovanjem objekta kulturne dediščine, z uničenjem arheoloških ostalin v času izgradnje objektov, z vibracijami, ki lahko povzročajo poškodbe na stavbah kulturne dediščine. V izogib navedenim vplivom je potrebno upoštevati:

- Infrastrukturni koridorji naj se prednostno ne umeščajo v območja kulturne dediščine.
- Pred umeščanjem prometne infrastrukture je potrebno izvesti obsežnejše predhodne arheološke raziskave ter pri umeščanju prometne infrastrukture upoštevati njihove rezultate ter izvesti ukrepe za varstvo arheoloških ostalin.

Usmeritve in omilitveni ukrepi - Krajina

Za zagotovitev ohranjanja izjemnih krajin in krajinskih območij s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni ter kakovostne krajinske slike je potrebno upoštevanje sledečih usmeritev:

- Infrastrukturni koridorji naj se prednostno ne umeščajo v območja izjemnih krajin in krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni.
- Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, še posebej v primeru ko se posega v naravno ohranjena in z kulturno dediščino bogate krajinske enote.

1.11 Monitoring

Kazalniki za spremljanje vpliva Strategije na okolje so predlagani na podlagi izsledkov okoljske presoje. Prednostno so predlagani kazalniki, ki so merljivi in je hkrati v Sloveniji že vzpostavljeno spremljanje njihovega stanja. Stanje kazalnikov preverja pripravljalec Strategije (Ministrstvo za infrastrukturo) na pet let.

Predlagano je spremljanje sledečih kazalnikov:

- pokrovnost in raba zemljišča,
- izpusti plinov, ki povzročajo zakisovanje,
- izpusti delcev v zrak,
- izpusti predhodnikov ozona,
- izpusti toplogrednih plinov,
- potencialna ogroženost voda ob nastanku nesreč pri transportu nevarnih snovi,
- kemično in ekološko stanje morja,
- povozi prostoživečih živali,
- fragmentacija habitatov,
- izpostavljenost hrupu zaradi prometa,
- vlaganja v prometno infrastrukturo,
- obseg in sestava potniškega prevoza in prometa,
- število prometnih nesreč, žrtev in poškodovanih v cestnem in železniškem prometu.

1.12 Sklepna ocena

V okoljskem poročilu so skladno z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Uradni list RS, št. 73/05) opredeljeni, opisani in ovrednoteni vplivi izvedbe Strategije razvoja prometa v RS na okolje (tla in mineralne surovine, zrak, vode, podnebne dejavnike, ohranjanje narave, kulturno dediščino, krajino, zdravje ljudi ter prebivalstvo in materialne dobrine).

V splošnem velja ugotovitev, da so, z ustrežno umestitvijo posegov v prostor in izvedbo vseh potrebnih omilitvenih ukrepov, vse skupine ukrepov iz okoljskega stališča sprejemljive. Okoljsko najbolj ustrezna alternativa je javni promet, železniški in vodni promet sta okoljsko ustrežnejši alternativni od cestnega prometa, okoljsko najmanj ustrezna pa je alternativa zračnega prometa.

Izdelovalci okoljskega poročila ugotavljamo, da so vplivi izvedbe Strategije razvoja prometa v RS, ob upoštevanju usmeritev in omilitvenih ukrepov, za doseganje okoljskih ciljev sprejemljivi.

2. UVOD

2.1 Splošno

V Okoljskem poročilu je presojan osnutek Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju *Strategija*), ki jo je pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo, oktobra 2014 (verzija 9.5), dopolnitve: april 2015 (verzija 11.0), maj 2015 (verzija 11.1), julij (verzija 11.2).

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji je uvrščena med programe, ki imajo pomemben vpliv na okolje, zato je treba v skladu z Direktivo 2001/42/ES o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje, pred njenim sprejemom, v postopku celovite presoje vplivov na okolje presoditi posledice vplivov v Strategiji načrtovanih ukrepov na okolje in se opredeliti do tistih, ki so zaradi vplivov na okolje ter neskladnosti z okoljskimi cilji nesprejemljivi. Direktiva 2001/42/ES od držav članic zahteva, da se opredelijo in posvetujejo tudi o čezmejnih učinkih načrtovanja planov in programov.

2.2 Opis poteka celovite presoje vplivov na okolje

Ministrstvo, pristojno za okolje, je dne 4. 6. 2013 izdalo odločbo št. 35409-24/2012/14, v skladu s katero je treba ob pripravi Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji, na podlagi Zakona o varstvu okolja, izpeljati postopek celovite presoje vplivov na okolje, v okviru tega pa na podlagi Zakona o ohranjanju narave še postopek presoje sprejemljivosti vplivov na varovana območja.

Namen obeh presoj je preprečiti oziroma vsaj bistveno zmanjšati aktivnosti, ki imajo lahko bistvene škodljive vplive oziroma posledice na okolje in varovana območja, s čimer se uresničujejo načela trajnostnega razvoja, celovitosti in preventive. V postopku presoje vplivov na okolje se vplivi ugotavljajo na podlagi okoljskega poročila, ki ga mora zagotoviti pripravljavec programa, torej Ministrstvo za infrastrukturo. Postopek vodi ministrstvo, pristojno za okolje. V njem je zagotovljeno tudi sodelovanje vseh resorno pristojnih državnih organov in organizacij ter obveščanje in sodelovanje javnosti.

V okoljskem poročilu je definirano stanje okolja, opredeljeni so relevantni okoljski cilji, merila vrednotenja in kazalniki ter način upoštevanja omilitvenih ukrepov pri pripravi programa. Osnovo za opredelitev relevantnih okoljskih ciljev so predstavljali nacionalni in evropski strateški dokumenti. Izbrana so takšna merila vrednotenja in metode ugotavljanja ter vrednotenja vplivov izvajanja programa na okolje, da so lahko v čim večji meri ugotovljeni in ustrezno ovrednoteni pomembni vplivi programa na doseganje okoljskih ciljev.

V tem Okoljskem poročilu so skladno z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje opredeljeni, opisani in ovrednoteni vplivi izvedbe Strategije na okolje (tla in mineralne surovine, zrak, vode, podnebne dejavnike), ohranjanje narave, kulturno dediščino, krajino, zdravje ljudi ter prebivalstvo in materialne dobrine, prav tako so presojane skupine alternativnih ukrepov in čezmejni vplivi. Pri ugotavljanju kumulativnosti so upoštevani programi na državni ravni in kumulativni vplivi med različnimi vidiki okolja, kumulativnost s plani in posegi pa se bo presojala na hierarhično nižjih nivojih planiranja. Kot poseben dokument je priložen Dodatek za presojo sprejemljivosti na varovana območja.

V postopku celovite presoje vplivov na okolje je bilo v fazi vsebinjenja izdelano poročilo z naslovom "Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji". V temu poročilu so opredeljeni:

- okoljski cilji programa glede na značilnost programa, zlasti njegovo območje in vsebino;
- merila vrednotenja, ki lahko predstavljajo stopnje odstopanja od kazalcev stanja okolja, stopnje doseganja varstvenih ciljev ali druga merila, ki zagotavljajo ustrezno vrednotenje vplivov;

- relevantna okoljska področja, ki se jih presoja;
- metodologija ugotavljanja vplivov.

Predlog poročila "Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji" je izdelan februarja 2014 in posredovan v mnenje pristojnemu ministrstvu, ki je pridobilo mnenje relevantnih nosilcev urejanja prostora. Na poročilo je pridobljeno mnenje:

- Ministrstva za kmetijstvo in okolje, Direktorata za okolje, Sektorja za celovite presoje vplivov na okolje (mnenje št. 35409-24/2012/22, z dne 25.3.2014),
- Nacionalnega inštituta za javno zdravje (mnenje št. 354-15/14-2/219, z dne 13.3.2014),
- Agencije RS za okolje (mnenje št. 35001-103/2014, z dne 5.3.2014) in
- ZRSVN Osrednja enota (mnenje št. 8-II-97/2-O-14/TK, z dne 12.3.2014).

Poročilo je dopolnjeno v več fazah, v vmesnem času so izvedeni usklajevalni sestanki s Sektorjem za celovite presoje vplivov na okolje (dne 12.5.2014 in 29.5. 2014). Končno poročilo "Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji" je izdelano junija 2014.

V času postopka celovite presoje vplivov na okolje je bilo ugotovljeno, da bo izvajanje Strategije verjetno imelo pomembne čezmejne okoljske vplive. V skladu z Direktivo 2001/42/ES je Ministrstvo za okolje in prostor, že junija 2014, pričelo s postopkom čezmejnega posvetovanja po Protokolu o strateški presoji vplivov na okolje h konvenciji o presoji čezmejnih vplivov na okolje.

Postopki posameznih faz celovite presoje vplivov na okolje, vključno s časovnico, so razvidni iz tabele 2.

Tabela 2: Predvidena časovnica celovite presoje vplivov na okolje

Zap.št.	Faza CPVO za Strategijo razvoja prometa v RS	Obdobje izvedbe posamezne faze
1	Preverjanje planov in programov	november 2013–januar 2014
2.	Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji	junij 2014
2.1	Pregled okoljskih ciljev in standardov ter zunanjih vplivov na izvedbo programa	december 2013–januar 2014
2.2	Določitev okoljskih ciljev presojanja ter kazalcev doseganja teh ciljev	december 2013–junij 2014
2.2	Vključitev ministrstva, pristojnega za okolje, in relevantnih nosilcev urejanja prostora v fazo vsebinjenje	marec–julij 2014
2.3	Pričetek postopka čezmejne presoje	junij 2014
3.	Okoljsko poročilo	julij 2014
3.1	Pregled podatkov o okolju ali delih okolja, na katera vpliva program	december 2013–junij 2014
3.2	Analiza vplivov na okolje	december 2013–julij 2014
3.3	Vrednotenje vplivov na okolje	junij–julij 2014
3.4	Predlog omilitvenih ukrepov in spremljanja stanja	junij–julij 2014
4.	Dopolnitev in razgrnitev Okoljskega poročila, pridobitev odločbe	december 2014
4.1	Pridobitev mnenja ministrstva, pristojnega za okolje, in relevantnih nosilcev urejanja prostora	september–oktober 2014
4.2	Dopolnitev Okoljskega poročila	september–oktober 2014
4.3	Javna razgrnitev in javna predstavitev	december–januar 2015
4.4	Čezmejno posvetovanje	december–marec 2015
4.5	Dopolnitev Okoljskega poročila in oddaja na ministrstvo, pristojno za okolje	april 2015

Okoljsko poročilo je prvič posredovano v mnenje na ministrstvo, pristojno za okolje, konec julija 2014. Ministrstvo je pozvalo k pripravi mnenja relevantne deležnike urejanja prostora, in sicer Ministrstvo za kulturo, Zavod RS za varstvo narave, ARSO, Urad za upravljanje z vodami, Ministrstvo za zdravje in Zavod za gozdove Slovenije. Po pridobitvi mnenja navedenih deležnikov je ministrstvo, pristojno za okolje v dopisu št. 35409-24/2012/40, z dne 26.9.2014 izdalo zahtevo za dopolnitev okoljskega poročila. Na podlagi dopisa so izvedeni usklajevalni sestanki in dopolnitev okoljskega poročila. Na dopolnjeno okoljsko poročilo je ministrstvo, pristojno za okolje, dne 14.11.2014, izdalo mnenje o ustreznost (št. mnenja 35409-24/2012/45).

Po pridobitvi pozitivnega mnenje je okoljsko poročilo prevedeno v angleščino in posredovano v čezmejno presojo. Okoljsko poročilo je javno razgrnjeno od 15. december 2014 - 31. januar 2015. V času javne razgrnitve je 9.1.2015 organizirana tudi javna predstavitev Okoljskega poročila in Strategije razvoja prometa. Javne predstavitve so se udeležili predstavniki občin, regionalnih razvojnih agencij, nevladnih organizacij, ministrstev, upravljavcev infrastrukture, gospodarskih in obrtnih zbornic, strokovnih združenj, civilnih iniciativ in nekateri posamezniki. Poleg navedene predstavitve smo pripravljavci Strategije in OP sodelovali tudi na nekaterih predstavitev v občinah (npr. Idrija, Ormož), konferencah (npr. InfraKon), okroglih mizah (npr. Koalicija za trajnostno prometno politiko in Plan B) in na radiu Ognjišče.

2.3 Dopolnitev Okoljskega poročila po javni razgrnitvi

Po končani javni razgrnitvi so pripravljena Stališča do pripomb (marec 2015). Strategija razvoja prometa v RS je po javni razpravi dopolnjena v tekstualnem delu in pri prometnih ukrepih. Dopolnitev Okoljskega poročila obsega predvsem poglavja 7, 8, 9 in 10, in sicer s presojo vplivov za vodni promet, preverjene pa so tudi spremembe pri prometnih ukrepih za doseganje posameznih prometnih podciljev.

Izdelovalci okoljskega poročila smo pregledali vse dopolnjene prometne ukrepe in ugotovili, da je potrebno ponovno presojati ukrepa Ro13 in Ro.17, saj sta bistveno spremenjena. Med ukrepe so dodani trije novi v zvezi z vodnim prometom. To so ukrepi: M.6 Vzpostavitev celinske plovne poti v mednarodni kategoriji po reki Savi med Brežicami in Obrežjem, M.36 Določitev plovnih kategorij celinskih vodnih poti v Sloveniji v regionalnih kategorijah (I - III) na območjih rek in jezer z ustreznimi pogoji in M.37 Zagotovitev varnosti plovbe po celinskih plovni poteh z implementacijo EU IWW zakonodaje in pravil Mednarodne komisije za savski bazen v slovenski pravni red. Zaradi upoštevanja celinskih plovni poti je vrsta prometa "Pomorski promet" spremenjen v "Vodni promet", kar je popravljeno tudi v okoljskem poročilu. Dopolnitev prometnih ukrepov v Strategiji je vplivala na spremembe v okoljskem poročilu predvsem v poglavju 7. Ocena skladnosti ciljev, 8.1 Presoja vplivov na okolje, poglavju 9 Presoja alternativ (vključno s prilogo 2) in poglavju 10 Usmeritve in omilitveni ukrepi, dopolnjen pa je tudi povzetek.

V zvezi z železniškim hrupom ob ranžirni postaji Zalog je Okoljsko poročilo dopolnjeno v poglavju 8.1.6 in 10.6.2, prav tako Strategija pri ukrepu R.39.

Podatki o obstoječem stanju zraka za ozon so dopolnjeni v poglavju 5.1.2. V poglavju 10.2 so omilitveni ukrepi za kvaliteto zraka v mestnih središčih dopolnjeni s predlogom uvedbe okoljskih con (low emission zone), prav tako je s tem dopolnjen prometni ukrep Ro.45.

V povezavi s pripombami na javni razgrnitvi in omilitvenimi ukrepi v okoljskem poročilu so z vidika okolja bistveno dopolnjeni sledeči prometni ukrepi v Strategiji:

- R.39 Ukrepi za preprečitev, omilitven in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi),
- Ro.33 Ukrepi za preprečitev, omilitven in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino in ukrepi za izboljšanje prometne varnost (omilitveni ukrepi),
- Ro.45 Zniževanje emisij onesnaževal,

- U.40 Ukrepi za preprečitev, omilititev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi),
- M.6 Vzpostavitev celinske plovne poti v mednarodni kategoriji po reki Savi med Brežicami in Obrežjem,
- M.35 Ukrepi za preprečitev, omilititev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana (omilitveni ukrepi),
- M.36 Določitev plovnih kategorij celinskih vodnih poti v Sloveniji v regionalnih kategorijah (I - III) na območjih rek in jezer z ustreznimi pogoji.
- Specifični omilitveni ukrepi so vključeni v ukrepe R.39, Ro.33, U.40, A.2, A.3 in M.35.

Spremenilo se je tudi poimenovanje ukrepov R.39, Ro.33, U.40 in M.35.

Na podlagi pripomb je dopolnjeno poglavje 5.1.3 in 8.1.3 Podnebni dejavniki, in sicer v zvezi s prilagajanjem in blaženjem podnebnih sprememb. Dopolnitve so izdelane s pomočjo dokumentov, ki sta jih novembra in decembra 2014 pripravila MOP in Biotehniška fakulteta.

Julija 2015 je bilo poročilo dopolnjeno v poglavju 11. Monitoring, in sicer s kazalnikom za spremljanje kemičnega in ekološkega stanja morja. Dopolnitev je izdelana na podlagi pripombe, ki jo je posredovala Republika Italija.

3. PREDSTAVITEV STRATEGIJE RAZVOJA PROMETA V RS

3.1 Razlogi za pripravo Strategije razvoja prometa v RS

Pobudo za pripravo Strategije je dala Vlada Republike Slovenije, na 37. redni seji, dne 15. 11. 2012, ob obravnavi Informacije v zvezi s Predlogom uredbe o smernicah za razvoj vse-evropskega prometnega omrežja in Predlogom uredbe o vzpostavitvi inštrumenta za povezovanje Evrope, s sklepom št. 54948-24/2012/4, ko je naložila Ministrstvu za infrastrukturo, da pripravi usklajen načrt vlaganj v prometno infrastrukturo do leta 2020, z vizijo do leta 2030. S tem namenom je bila na MZI, aprila 2013, imenovana delovna skupina za pripravo Strategije o nacionalnem programu razvoja javne prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji do leta 2020 z vizijo do 2030.

Namen priprave Strategije je:

- opredeliti celovit razvoj prometa in prometne infrastrukture do leta 2030 (in dalje, če bo to potrebno zaradi celovitosti naloge),
- na podlagi tega zagotoviti redno in enakomerno financiranje prometne infrastrukture,
- zagotoviti podlago za črpanje EU sredstev v finančni perspektivi: 2014 – 2020 (t.i. predhodno pogojenost – ex-ante conditionalities).

3.2 Ključna dejstva o Strategiji

Strategija se nanaša na območje Republike Slovenije. Slovenija je z 20.273 km² površine ena manjših evropskih držav. Na severu meji na Avstrijo (dolžina meje 324 km), na zahodu na Italijo (235 km), na severovzhodu na Madžarsko (102 km) in na jugu in jugovzhodu na Hrvaško (546 km), kar je tudi zunanja meja Evropske unije. Slovenska obala Jadranskega morja na jugozahodu je dolga 47 km.



Slika 2: Prikaz Republike Slovenije in držav na katere meji

Tabela 3: Ključna dejstva o presojanem programu

Odgovornost: Ministrstvo za infrastrukturo

Ime programa: Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji

Datum izdelave: oktober 2014 (verzija 9.5), dopolnitve: april 2015 (verzija 11.0), maj 2015 (verzija 11.1), julij (verzija 11.2)

Postopek odločanja: predlog sprejme vlada

Namen programa: določi strateško vizijo razvoja prometne infrastrukture v RS

Razlog za pripravo: celovitost implementacije prometne politike

Predmet: izvajanje ukrepov evropske prometne politike

Obdobje načrtovanja: 2014 do 2020 z vizijo do 2030

Območje: Republika Slovenija

3.3 Opis Strategije

3.3.1 Sodelovanje z relevantnimi deležniki urejanja prostora

Za potrebe priprave Strategije je bilo organiziranih tudi več sestankov z nekaterimi najpomembnejšimi deležniki na področju prometa v RS (s predstavniki Slovenskih železnic, s predstavniki DARSA (avtoceste) in DRSCja (državne ceste), s predstavniki Aerodroma Ljubljana, Aerodroma Maribor, Aerodroma Portorož in predstavniki kontrole zračnega letenja, s predstavniki Luke Koper, s predstavniki MZI – Direktorat za promet, ki se ukvarjajo s področjem javnega potniškega prometa). Poleg predstavitev njihovih vizij razvoja prometa in prometne infrastrukture, so predstavili tudi svoje videnje glede nujnih investicij, ki jih je potrebno realizirati v RS.

3.3.2 Opis prometnega modela in rezultatov analize obstoječega stanja

Slovenski nacionalni prometni model predstavlja orodje za razmeroma objektivno vrednotenje učinkov strategij prihodnje prometne ureditve na ravni države. Prometni model sestavljata modela CETRA in PRIMOS. Oba modela je za potrebe priprave Strategije v letih 2004 – 2013 razvila družba PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.

Izidi napovedi, ki temeljijo na tem modelu, predstavljajo osnovo za prometno, okoljsko in ekonomsko vrednotenje različic. Po mnenju mednarodne stroke je ta model eden najsodobnejših in najprimernejših evropskih modelov za strateško vrednotenje. Prometni model sestavljajo notranji in zunanji prometni model ter modeli vplivov na okolje in prometno varnost.

Modeliran je potniški in blagovni promet. Vsi modeli so združeni v celoto in so strateškega značaja. Jedro obdelave nacionalnega prometnega modela so prometne razmere na območju Slovenije. Vendar na prometne razmere v naši državi vplivajo tudi zunanji dejavniki. Zato območje obdelave ne vključuje le območja Slovenije, temveč širši prostor. Model vplivov na okolje in prometno varnost pa je razvit samo za območje Slovenije. Modeliran je potniški in blagovni promet.

S prometnim modelom je izdelana analiza obstoječega stanja ("0" analiza). Ta predpostavlja, da na področju prometa v prihodnje ne bi izvedli nobenih aktivnosti razen, da bi ohranjali (vzdrževali) obstoječe stanje in dokončali investicije v teku. Rezultati modela so pokazali sledeče:

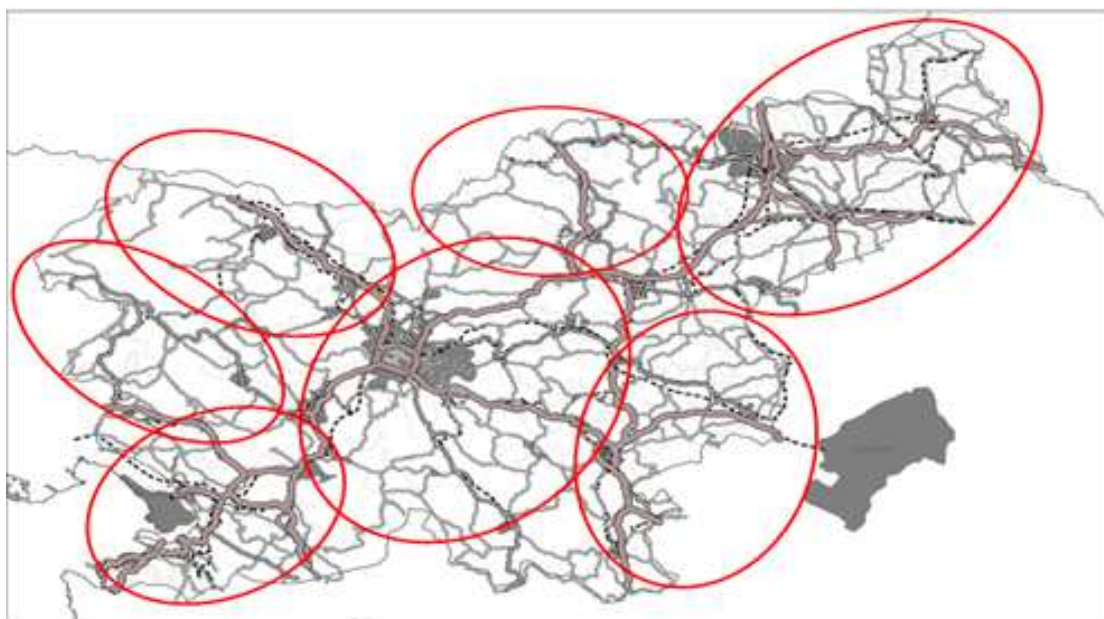
- promet z osebnimi vozili bi še naraščal, javni potniški promet pa upadal,
- povečeval bi se cestni tovorni promet na račun železniškega prometa,
- zmogljivost železniških prog bi bila skoraj povsod prekoračena,
- na cestah bi se srečevali z nenehnimi zastoji, predvsem na vpadnicah v glavno mesto,
- soočali bi se z velikim pomanjkanjem parkirišč za tovornjake,
- na železnicah ne bi dosegli standardov za jedrno TEN-T omrežje do leta 2030 kot zahteva Uredba EU na tem področju,
- dostopnost do regionalnih središč bi se podaljšala,
- onemogočili bi razvoj koprškega pristanišča zaradi pomanjkanja kapacitet na železnici,
- poslabšala bi se prometna varnost na vseh področjih prometa, predvsem pa varnost v cestnem prometu in
- povečali bi se tudi negativni vplivi prometa na okolje čez okvire sprejete na ravni EU in Slovenije (onesnaževala zunanje zraka, toplogredni plin CO₂, hrup, ...),
- kvaliteta življenja v mestih in na podeželju bi se poslabšala zaradi eksternih stroškov prometa (zastoji, nesreče, večje emisije TGP in hrupa, večanje stroškov za gorivo, zmanjševanje prostega časa).

Za vsako področje v »0« analizi so nato v Strategiji opredeljeni splošni problemi in predlog ukrepov. Na podlagi njih pa so bili v nadaljevanju določeni posebni cilji, podcilji in ukrepi.

Zaradi celovite obravnave specifičnih problemov, povezanih s prometom in prometno infrastrukturo, so v Strategiji ukrepi predvideni ločeno za sedem prometno-gravitacijskih območij, ki pokrivajo dvanajst statističnih regij, pri čemer ne predpostavljajo novih administrativnih oz. drugih regij. Njihov namen je predvsem opisati probleme, povezane s prometom in prometno infrastrukturo, in določiti ukrepe. Opis prometno-gravitacijskih območij (slika 3):

1. Severovzhodna Slovenija zajema statistični regiji Štajersko in Pomurje. Območje je dobro povezano z avtocestnimi povezavami tako na mednarodno (TEN-T) kot tudi regionalno omrežje. Železniška koridorja Pragersko-Maribor-Šentilj in Pragersko-Hodoš sta del jedrnega TEN-T omrežja, zato je potrebno zagotoviti ustrezno zmogljivost in skladnost s TEN-T standardi. Kohezijskemu središču Maribor je potrebno zagotoviti ustrezne multimodalne primestne in mestne povezave.

2. Jugovzhodna Slovenija zajema Spodnjeposavsko statistično regijo in del statistične regije Jugovzhodna Slovenija (Bela Krajina). Glavno težavo predstavlja dostopnost območja Bele Krajine do regionalnega središča Novo mesto in avtocestno omrežje (3. razvojna os).
3. Severozahodna Slovenija zajema Gorenjsko statistično regijo, pri čemer je območje Kranja in Škofje Loke močno povezano tudi z glavnim mesto Ljubljana. Glavno težavo predstavlja predvsem enotirna železniška proga Ljubljana-Jesenice, ki predstavlja ozko grlo za tovorni promet in izboljšanje ravni uslug za potniški promet. Težave se pojavljajo tudi s primestno povezavo Škofje Loke do Ljubljane, turističnih središč Bohinja in Bleda in območja Cerknega.
4. Območje Goriške pokriva Goriško statistično regijo, kjer glavno težavo predstavlja dostopnost doline reke Soče do regionalnega središča Nove Gorice in osrednje Slovenije (4. razvojna os).
5. Največji problem Koroške je dostopnost do avtocestnega omrežja, ki je slaba tako zaradi dosežene prepustnosti na nekaterih odsekih kot slabših karakteristik (3. razvojna os).
6. Na območju Primorske sta največja problema prepustnost koridorja Koper-Ljubljana za tovorni promet (predvsem obstoječe železniške proge) in povezave do turističnih središč in meje s Hrvaško.
7. Območje osrednje Slovenije presega samo območje statistične regije, saj zajema tudi Notranjsko, območje Kočevja (3A razvojna os), Zasavje in spodnjo Štajersko (Celje), kjer prometni tokovi večinoma gravitirajo proti Ljubljani. Glavno težavo tako predstavlja predvsem dostopnost do Ljubljane (ljubljski avtocestni obroč, primestne in regionalne povezave) in nizka raven uslug javnega prometa.

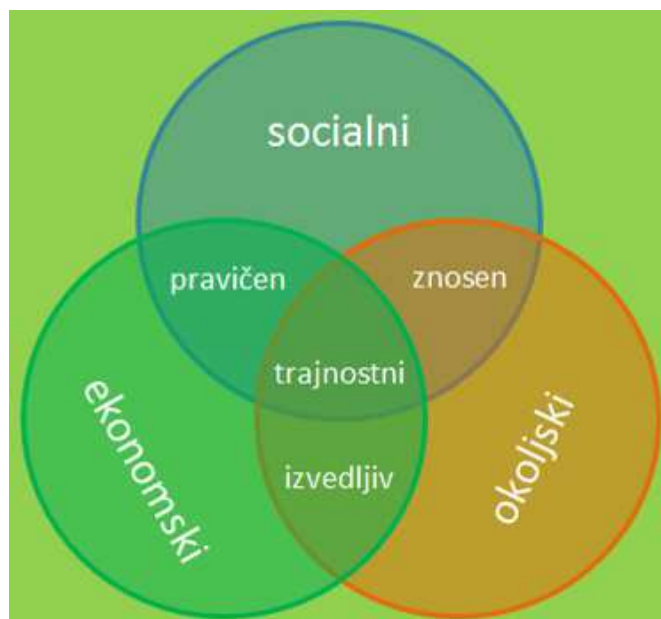


Slika 3: Prometno-gravitacijska območja (vir: Strategija, 2015)

3.3.3 Vizija razvoja prometa v Republiki Sloveniji

Vizija prometne politike je definirana kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva. Definicija izhaja iz osnovne dejavnosti prometa in transporta, ki predstavlja premeščanje oz. premikanje ljudi, blaga in informacij v prostoru in času. Beseda »zagotavljanje« pomeni, da bo država z ukrepi prometne politike zagotovila tako trajnostno mobilnost prebivalstva kot tudi trajnostno oskrbo gospodarstva. Beseda »trajnostna« se nanaša na učinkovito delovanje prometnega sistema, ki deluje v presečišču okoljskega, socialnega in ekonomskega vidika. Ukrepi, ki so v preseku okoljskega in ekonomskega vidika so izvedljivi, a ne nujno družbeno sprejemljivi, ukrepi v preseku socialnega in ekonomskega vidika so pravični, a ne nujno okoljsko sprejemljivi, ukrepi v

preseku okoljskega in socialnega vidika so znosni, a ne nujno ekonomsko sprejemljivi. Vizija prometne politike stremi k izvajanju takšnih ukrepov, da bo zagotovljena trajnostna mobilnost prebivalstva in trajnostna oskrba gospodarstva. Shematski prikaz vseh treh vidikov z medsebojnimi vplivi je prikazan na sliki v nadaljevanju.



Slika 4: Shematski prikaz vidikov trajnostnega razvoja (vir: Strategija, 2015)

3.3.4 Splošni cilji in ukrepi razvoja prometa in prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji

Na osnovi vizije so določeni osnovni cilji prometne politike, ki zagotavljajo uresničevanje vizije. Splošni cilji prometne politike so:

- izboljšati mobilnost in dostopnost,
- izboljšati oskrbo gospodarstva,
- izboljšati prometno varnost in varovanje,
- zmanjšati porabo energije,
- zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev,
- zmanjšati okoljske obremenitve.

Zadnji cilj (zmanjšati okoljske obremenitve) je ključno povezan tudi s ciljem zmanjšanja bremena bolezni zaradi neustreznega prometa, ki ga zasleduje Ministrstvo za zdravje. Zato bodo ukrepi, določeni na podlagi tega cilja, vključevali tudi področje zdravja.

Cilji so usklajeni s cilji TEN-T uredbe o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z „infrastrukturnim“ podsistemom vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (2011/275/EU).

Na osnovi zgoraj navedenih splošnih ciljev so določeni posamezni osnovni ukrepi na prvem nivoju, ki omogočajo doseg posameznih ciljev. Določeni ukrepi zagotavljajo izpolnitev več različnih ciljev, nekateri se med seboj dopolnjujejo, nekateri pa si konkurirajo, hkrati pa s tem povečujejo izpolnjevanje posameznega cilja.

Osnovni ukrepi so naslednji:

- o optimizacija sistema javnega potniškega prometa,

- o ozaveščanje javnosti in izobraževanje,
- o posodobitev obstoječe prometne infrastrukture,
- o novogradnja optimalne prometne infrastrukture,
- o zagotoviti ustrezno povezanost pristanišča z zaledjem,
- o širitev in tehnološka posodobitev pristanišča,
- o širitev in tehnološka posodobitev letališč,
- o razvoj logističnih centrov,
- o uvedba sodobnih prevoznih sredstev,
- o zagotavljanje tehnične ustreznosti prevoznih sredstev.

Povezanost ciljev in ukrepov je prikazana na sliki 5. Iz slike je razvidno, katere splošne cilje izpolnjuje posamezen ukrep. Tako npr. ukrep »novogradnja optimalne prometne infrastrukture« izpolnjuje vseh šest ciljev.

UKREPI \ SPLOŠNI CILJI	1 izboljšati mobilnost in dostopnost	2 izboljšati oskrbo gospodarstva	3 izboljšati prometno varnost in varovanje	4 zmanjšati porabo energije	5 zmanjšati stroške uporabnikov in upravljalcev	6 zmanjšati okoljske obremenitve
1 optimizacija sistema javnega potniškega prometa						
2 ozaveščanje javnosti in izobraževanje						
3 posodobitev obstoječe prometne infrastrukture						
4 novogradnja optimalne prometne infrastrukture						
5 zagotoviti ustrezno povezanost pristanišča z zaledjem						
6 širitev in tehnološka posodobitev pristanišča						
7 širitev in tehnološka posodobitev letališč						
8 razvoj logističnih centrov						
9 uvedba sodobnih prevoznih sredstev						
10 zagotavljanje tehnične ustreznosti prevoznih sredstev						

Slika 5: Matrika splošnih ciljev in ukrepov (vir: Strategija, 2015)

3.3.5 Določitev posebnih ciljev Strategije, podciljev in ukrepov

Strategije zasleduje šest splošnih ciljev. Tem šestim ciljem so določeni štirje posebni cilji, ki konkretnije določajo, kaj je treba storiti, da bodo odpravljene ugotovljene težave. Za vsakega izmed posebnih ciljev so določeni podcilji, ki so specificirani vidiki in/ali območja, kjer je potrebno rešiti določene težave. Strategija ima 21 podciljev.

Posebni cilji in podcilji Strategije:

- Posebni cilj št. 1: Izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami:
 - Podcilj 1a: Odprava zastojev na meji
 - Podcilj 1b: Izboljšanje dostopnosti mednarodnega medkrajevnega potniškega prometa (vključno s tranzitnim prometom)

- Podcilj 1c: Izboljšanje dostopnosti mednarodnega medkrajevnega tovornega prometa (vključno s tranzitnim prometom)

- Posebni cilj št. 2: Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije:
 - Podcilj 2a: Severovzhodna
 - Podcilj 2b: Jugovzhodna
 - Podcilj 2c: Severozahodna
 - Podcilj 2d: Goriška
 - Podcilj 2e: Koroška
 - Podcilj 2f: Primorska
 - Podcilj 2g: Osrednjeslovenska
 - Podcilj 2h: dostopnost znotraj regij (do regionalnih središč)

- Posebni cilj št. 3: Izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih:
 - Podcilj 3a: Ljubljana
 - Podcilj 3b: Maribor
 - Podcilj 3c: Koper

- Posebni cilj št. 4: Izboljšanje organizacijske in operativne strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema:
 - Podcilj 4a: Prilagoditev zakonodaje, pravil, standardov evropskim zahtevam in najboljša praksa
 - Podcilj 4b: Izboljšanje organizacijske strukture sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki
 - Podcilj 4c: Izboljšanje operativne strukture sistema
 - Podcilj 4d: Izboljšanje varnosti prometnega sistema
 - Podcilj 4e: Zmanjševanje/ublažitev vplivov na okolje
 - Podcilj 4f: Izboljšanje energetske učinkovitosti
 - Podcilj 4g: Finančna vzdržnost prometnega sistema

V nadaljevanju je tabela 4 v kateri so natančno opisani posebni cilji in njihovi podcilji.

V Strategiji so znotraj vsakega od 21. podciljev predvidene skupine ukrepov, ki se delijo na splošne ukrepe in ukrepe, ki zadevajo železnico, cesto, javni promet, zračni in vodni promet ter urbana središča. Za vsak ukrep je dodan opis in razlog navedbe ukrepa. Ukrepi niso predstavljeni na ravni konkretnih projektov, temveč na ravni ugotovljenih potreb (strateškem nivoju).

Ukrepi so opisani v prilogi 1.1 (tabele št. 1 - 5). V levem stolpcu tabel je označeno, na katero prometno sredstvo ali področje prometa se nanaša določen ukrep. Oznaka R pomeni železnico, Ro cesto, A zračni promet, M vodni promet in U urbano središče. Zeleno obarvane celice pomenijo, da ukrep gotovo dosega določen podcilj, rumeno obarvano pa, da doseganje cilja ni povsem gotovo. Ukrepi so številčeni po principu, da gre pri ukrepih med 1-10 za ukrepe na elementih omrežja, med 11-30 za ukrepe na omrežju in 30-> za organizacijske ukrepe.

V prilogi 1.2 so tabele, ki ponazarjajo podcilje in prometne ukrepe za doseg posameznega podcilja.

Tabela 4: Preglednica z opisom posebnih ciljev in njihovih podciljev (vir: Strategija, 2015)

CILJ (splošen in poseben)	OPIS
<p>SPLOŠEN NAMEN IN CILJI STRATEGIJE</p> <p>POSEBNI CILJI</p>	<p>Splošen namen načrta je doseči učinkovit in trajnostni sistem za prevoz ljudi in blaga na ozemlju Republike Slovenije. Za uresničitev tega namena se bodo pri vseh ukrepih, predlaganih v načrtu, upoštevali naslednji splošni cilji, ki so v skladu s pravili, standardi in uredbami Evropske unije, in sicer:</p> <ul style="list-style-type: none"> – izboljšati mobilnost in dostopnost; – izboljšati oskrbo gospodarstva; – izboljšati prometno varnost; – zmanjšati porabo energije; – zmanjšati stroške uporabnikov; – zmanjšati obremenjenost okolja.
<p>1 Izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami</p>	<p>Slovenija je pomembna tranzitna država za potniški in tovorni promet ter država izvora in cilja (za vse zadevne načine prevoza). Glavni cilj načrta je zagotoviti zadostno zmogljivost omrežja, ki bo ustrezalo tudi standardom TEN-T (hitrost, osna obremenitev, dolžina vlakov), in odpraviti glavne zastoje na mejah.</p>
<p>1a Odprava zastojev na mejah</p>	<p>Zastoji na mejah med turistično sezono (cesta proti HR, AT) in enotirne proge (AT, HU) ter operativne težave (IT) (železniška proga).</p>
<p>1b Izboljšanje dostopnosti mednarodnega potniškega prometa (vključno s tranzitnim prometom)</p>	<p>Težave z zmogljivostjo (območje Ljubljane za tranzitni promet, terminali letališča), ravnijo storitev (medkrajevni potniški vlaki) za tranzitni promet. Multimodalna dostopnost do glavnega omrežja</p>
<p>1c Izboljšanje dostopnosti mednarodnega tovornega prometa (vključno s tranzitnim prometom)</p>	<p>Težave z zmogljivostjo (koprsko pristanišče, železniška proga Koper–Ljubljana, železniško križišče Ljubljana), skladnost s standardi TEN-T (kjer so ti ustrezni in gospodarsko upravičeni). Težave obstajajo, zlasti z vse večjo pomembnostjo pristanišč NAPA (povečevanje pretovora). Multimodalna dostopnost do glavnega omrežja.</p>
<p>2 Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije</p>	<p>Ljubljana, Maribor in Koper so glavna gospodarska, politična in upravna središča. Regionalna središča zagotavljajo temeljne storitve v posamezni regiji. Zato je potrebno zagotoviti boljše povezanost vseh regij s temi tremi glavnimi državnimi središči (krajši čas potovanja, raven storitev za javni prevoz, boljše stanje cest, kjer je to potrebno), pa tudi zagotoviti ustrezne storitve in dostopnost znotraj posamezne regije z njenim regionalnim središčem.</p>

CILJ (splošen in poseben)	OPIS
2a Severovzhodna	Cilj načrta je izboljšati povezanost Pomurja z Mariborom. Severovzhodna Slovenija zajema statistični regiji Štajersko in Pomurje. Območje je dobro povezano z avtocestnimi povezavami tako na mednarodno (TEN-T) kot tudi regionalno omrežje. Železniška koridorja Pragersko-Maribor-Šentilj in Pragersko-Hodoš sta del jedrnega TEN-T omrežja, zato je potrebno zagotoviti ustrezno zmogljivost in skladnost s TEN-T standardi. Kohezijskemu središču Maribor je potrebno zagotoviti ustrezne multimodalne primestne in mestne povezave.
2b Jugovzhodna	Cilj načrta je izboljšati povezanost Bele Krajine (Črnomelj, Metlika) z Novim mestom in Ljubljano. Jugovzhodna Slovenija zajema Spodnjeposavsko statistično regijo in del statistične regije Jugovzhodna Slovenija (Bela Krajina). Glavno težavo predstavlja dostopnost območja Bele Krajine do regionalnega središča Novo mesto in avtocestno omrežje (3. razvojna os).
2c Severozahodna	Cilj načrta je izboljšati povezanost Bleda in Bohinja z Ljubljano. Severozahodna Slovenija zajema Gorenjsko statistično regijo, pri čemer je območje Kranja in Škofje Loke močno povezano tudi z glavnim mestom Ljubljana. Glavno težavo predstavlja predvsem enotirna železniška proga Ljubljana-Jesenice, ki je ozko grlo za tovorni promet in potrebno je izboljšati raven uslug za potniški promet. Težave se pojavljajo tudi s primestno povezavo Škofje Loke do Ljubljane, turističnih središč Bohinja in Bleda in območja Cerknega.
2d Goriška	Cilj načrta je izboljšati povezanost Bovca, Tolmina in Cerknega z Novo Gorico in Ljubljano. Območje Goriške pokriva goriško statistično regijo, kjer glavno težavo predstavlja dostopnost doline reke Soče do regionalnega središča Nove Gorice in osrednje Slovenije (4. razvojna os).
2e Koroška	Cilj načrta je izboljšati povezanost Koroške s Celjem in z Ljubljano. Največji problem Koroške je dostopnost do avtocestnega omrežja, ki je slaba tako zaradi dosežene prepustnosti na nekaterih odsekih kot slabših karakteristik (3. razvojna os).
2f Primorska	Cilj načrta je izboljšati povezanost Ilirske Bistrice (meja s Hrvaško) s Postojno in z Ljubljano. Na območju Primorske sta največja problema prepustnost koridorja Koper-Ljubljana za tovorni promet (predvsem obstoječe železniške proge) in povezave do turističnih središč in meje s Hrvaško.
2g Osrednjeslovenska	Cilj načrta je izboljšati povezanost znotraj osrednjeslovenske regije z Ljubljano. Območje osrednje Slovenije presega samo območje statistične regije, saj zajema tudi Notranjsko, območje Kočevja (3A razvojna os), Zasavje in spodnjo Štajersko (Celje), kjer prometni tokovi večinoma gravitirajo proti Ljubljani. Glavno težavo tako predstavlja predvsem dostopnost do Ljubljane (ljubljski avtocestni obroč, primestne in regionalne povezave) in nizka raven usluge javnega prometa.

CILJ (splošen in poseben)	OPIS
2h dostopnost znotraj regij (do regionalnih središč)	Cilj je povečati (predvsem s splošnimi ukrepi) dostopnost do regionalnih središč. Skladno s cilji prostorskega razvoja RS, bi vsakdo moral imeti možnost, da lahko v 45 minutah z JPP doseže eno izmed urbanih središč v Sloveniji, če to ni možno pa vsaj z osebnim vozilom.
3 Izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih	Ljubljana, Maribor in Koper so glavna gospodarska, politična in upravna središča. Zato je potrebno po eni strani zagotoviti dobro povezanost vseh slovenskih regij s temi tremi glavnimi državnimi središči (krajši čas potovanja, raven storitev za javni prevoz, boljše stanje cest, kjer je to potrebno); po drugi strani pa so to tudi središča treh pomembnih regij v Sloveniji in potrebno je zagotoviti tudi ustrezno povezanost znotraj njih. Poleg tega predstavlja Ljubljana križišče dveh pan-evropskih oz. TEN-T koridorjev (severozahod - jugovzhod in jugozahod - severovzhod oz. vzhod - zahod in sever - jug), Maribor vozlišče v celovitem TEN-T omrežju EU, v Kopru pa je edino slovensko pristanišče, ki predstavlja pomemben logistični center oz. izvor blaga za Slovenijo in centralno Evropo.
3a Ljubljana	Treba je omogočiti neovirani pretok železniškega in cestnega tranzitnega prometa na način, da bo negativnih vplivov na okolje čim manj. Izboljšana mora biti multimodalna dostopnost do mesta za mednarodni, medkrajevni in primestni potniški in tovorni promet s poudarkom na trajnostnem razvoju. Razvit mora biti trajnostni mestni prometni sistem. Treba je razviti sistem prestopnih točk, kjer bo mogoč udoben in hiter prestop med različnimi prometnimi sredstvi. Osrednja prestopna točka bo potniška postaja, ki bo stična točka mednarodnega, medkrajevnega, primestnega in mestnega prometa in kjer bo mogoč prestop med vsemi prometnimi sredstvi. Treba je vzpostaviti logistično središče, kjer bo mogoč pretovor med železniškim in cestnim prometom in kjer bo omogočen razvoj dopolnilnih dejavnosti.
3b Maribor	Treba je omogočiti neovirani pretok tranzitnega, zlasti železniškega prometa. Izboljšana mora biti multimodalna dostopnost do mesta za mednarodni, medkrajevni in primestni potniški promet ter tovorni promet s poudarkom na trajnostnem razvoju. Razvit mora biti trajnostni mestni prometni sistem. Razvit mora biti sistem prestopnih točk, kjer bo mogoč udoben in hiter prestop med različnimi prometnimi sredstvi. Treba je vzpostaviti logistično središče, kjer bo mogoč pretovor med železniškim in cestnim prometom in kjer bo omogočen razvoj dopolnilnih dejavnosti.
3c Koper	V smeri proti meji z Republiko Hrvaško je treba omogočiti neoviran pretok tranzitnega prometa, ki je problematičen zlasti v času turistične sezone. Bistveno je treba izboljšati železniško povezavo Koprca s svojim zaledjem. V območju obalne regije in znotraj mesta je treba zagotoviti trajnostni prometni sistem, ki bo zagotavljal tudi okolju sprejemljivo dostopnost. Omogočiti je potrebno nadaljnji razvoj pristanišča in logističnega središča, kjer je mogoč pretovor med ladijskim, železniškim in cestnim prometom in kjer bo omogočen nadaljnji razvoj dopolnilnih dejavnosti.
4 Izboljšanje organizacijske in operativne strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema	Eden od potrebnih korakov za izboljšanje učinkovitosti in trajnosti prometnega sistema je izboljšanje organizacijske in operativne strukture. Prometni sistem, ki je neustrezno organiziran, ki se neustrezno izvaja in vzdržuje, ne bo uspešen, ne glede na količino finančnih sredstev, namenjenih za njegov razvoj. Bolj trajnosten sistem ne pomeni le boljše uporabe finančnih sredstev, temveč tudi sistem, ki je varnejši in energetsko učinkovitejši ter ima manjši vpliv na

CILJ (splošen in poseben)	OPIS
	okolje in družbo.
4a Prilagoditev zakonodaje, pravil in standardov evropskim zahtevam in najboljša praksa	<p>Da bi v celoti dosegli cilje nove politike vseevropskega prometnega omrežja, je treba določiti enotne zahteve glede infrastrukture in vzpostaviti jasne standarde, ki jih mora dosegati infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja. To bo zajemalo tudi uporabo sistemov pametne mobilnosti, kot so sistem upravljanja zračnega prometa za prihodnost (SESAR), evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) in železniški informacijski sistemi, sistemi pomorskega nadzora (<i>SafeSeaNet</i>) in informacijski sistemi za upravljanje ladijskega prometa (VTMIS), inteligentni prometni sistemi (ITS) ter interoperabilne, med sabo povezane rešitve za naslednje generacije sistemov upravljanja multimodalnega prometa in informacijskih sistemov (tudi za zaračunavanje pristojbin in uporabnin). Učinkovitejše, bolj pregledno in finančno bolj vzdržno načrtovanje, upravljanje in izvajanje javnega prometa na podlagi pogodbe o izvajanju javne službe (PSC) skladno z Uredbo (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 prav tako spada pod ta vidik/vizijo. Za sprostitev potenciala zasebnega financiranja je prav tako treba izboljšati regulativni okvir in uvesti inovativni finančni instrument. Za omejitev časa, stroškov in negotovosti morata biti ocena in odobritev projektov učinkoviti in pregledni.</p>
4b Izboljšanje organizacijske strukture sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki	<p>Države so še vedno najpomembnejši subjekt, ki je zadolžen za oblikovanje in vzdrževanje prometne infrastrukture. Vendar so drugi subjekti, vključno s partnerji iz zasebnega sektorja, prav tako pomembni pri izvajanju multimodalnega vseevropskega prometnega omrežja in povezanih naložb, vključno z regionalnimi in lokalnimi organi, upravljalci infrastrukture, koncesionarji, ali upravitelji, obratovalci, upravljalci, ipd. pristanišč in letališč, navigacijskih služb zračnega prometa, itd. Z boljšim sodelovanjem med njimi bodo dosežene boljše kakovost in večja učinkovitost/uspešnost. Poleg tega se bosta z boljšim sodelovanjem z javnostjo izboljšala vključenost družbe in zagotovil razvoj prometnega sistema, ki izpolnjuje potrebe uporabnikov.</p> <p>Za izboljšanje trajnosti in kakovosti prometnih sistemov sta nujno potrebna izboljšanje organizacijske strukture prometnega sistema in reorganizacija strukture zadevnih deležnikov za optimizacijo njihovih sredstev.</p> <p>Za boljše spremljanje pomorskega prometa in krepitev pomorskega nadzora je potrebno okrepiti sodelovanje in izmenjavo informacij med organi, ki so udeleženi v operativni pomorski nadzor. Z ukrepi za krepitev tega sodelovanja in vzpostavitvijo skupnega okolja za izmenjavo informacij (kot so podatki o položaju ladij, podatki o tovoru, podatki iz senzorjev, karte in zemljevidi, meteorološki in oceanski podatki, itd) bo prišlo do zmanjšanja upravnih in operativnih stroškov dejavnosti pomorskega prometa, deležniki pa bi imeli na voljo ažurne in najboljše razpoložljive informacije o razmerah na morju. Izboljšana koordinacija bo omogočila boljšo izrabo tehničnih sredstev ter izmenjavo informacij in podatkov med posameznimi organi in sektorji, kot tudi čezmejno. S tem se bomo izognili podvajanju zbiranja podatkov in omogočili učinkovitejše delovanje pristojnih organov na morju.</p>

CILJ (splošen in poseben)	OPIS
4c Izboljšanje operativne strukture sistema	<p>Kakovost, dostopnost in zanesljivost storitev javnega prevoza bodo v naslednjih letih vedno pomembnejše, med drugim zaradi staranja prebivalstva in potrebe po spodbujanju javnega prometa. Primerna pogostost, udobje, lahek dostop, zanesljivost storitev in intermodalna integracija so glavne značilnosti kakovosti storitve. Zanesljivost informacij o času potovanja in možnih poteh je enako pomembna za neovirano mobilnost od vrat do vrat za potnike in tovor. Človeški viri so ključna komponenta vsakega visokokakovostnega prometnega sistema. Prav tako je splošno znano, da bo pomanjkanje delovne sile in usposobljenih delavcev v prihodnosti postalo resen problem za promet. Na drugi strani so izboljševanje operativnih ukrepov in strategija z učinkovitejšo uporabo prometa in infrastrukture z uporabo izboljšanih sistemov za upravljanje prometa in informacijskih sistemov (npr. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet) glavni cilji za zagotovitev trajnosti sektorja. Primerno vzdrževanje obstoječega prometnega omrežja, zmogljivosti in voznega parka je zelo pomembno za trajnost in kakovost prometnega sistema. V tem smislu je prednostni cilj vzpostavitev sistema za primerno vzdrževanje.</p>
4d Izboljšanje varnosti prometnega sistema.	<p>Eden od glavnih ciljev načrta je izboljšati varnost prometnega sistema/omrežja z ukrepi v celotnem omrežju, kot so preverjanje/ocena varnosti v cestnem prometu, ITS/TMS, umirjanje prometa, ukrepi za spodbujanje uporabe javnega prevoza itd.</p> <p>Na področju varnosti pomorskega prometa je zaradi dotrajanosti obstoječega nadzornega sistema in nezadovoljive razpoložljivosti radijskih komunikacij potrebno vzpostaviti center za nadzor in vodenje ladijskega prometa (VTS center). Upravičenost vzpostavitve VTS centra z ustrežno tehnično opremo in organizacijo službe nadzora je podprta tudi za zahtevami Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS.</p>
4e Zmanjševanje/ublažitev vplivov na okolje	<p>Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih ciljev načrta. Cilj strategije je zlasti zmanjšati izpuste toplogrednih plinov, povezanih s prometom (prometni sektor je eden od glavnih virov), in onesnaževanje ozračja. To bo doseženo s sklopom ukrepov na področju navad v zvezi z mobilnostjo (modalni premik k javnemu prevozu in okolju prijaznim načinom prevoza, npr. hoja in kolesarjenje) in izboljšanja tehnologije za vozila (učinkovitejša in čistejša). Preprečevanje, zmanjševanje in blaženje (potencialnih) vplivov na okolje je pomembno tako za obstoječo ter za novo infrastrukturo. Zaščita naravnih in grajenih okolij in pokrajin, preprečevanje izgube biotske raznovrstnosti in ekosistemskih storitev, zaščita dediščine in zagotavljanje zdravega okolja (zmanjševanje števila ljudi, ki jih motijo vplivi prometa, kot sta hrup in izpusti) so nujni pogoji za razvoj trajnostnega prometnega omrežja.</p>
4f Izboljšanje energetske učinkovitosti	<p>Boljše in energetsko učinkovitejše navade v zvezi z mobilnostjo so ena od prednostnih nalog evropskih smernic in načrta. Za doseg tega cilja je treba spodbujati učinkovitejšo uporabo prometnega omrežja, zlasti pa uporabnike spodbujati k uporabi javnega prevoza in okolju prijaznih načinov prevoza. Prav tako je pomembno spodbujati uporabo sodobnih, učinkovitejših in čistejših vozil, z upoštevanjem uporabe alternativnih goriv in z zagotavljanjem z viri gospodarnega ravnanja z izrabljenimi vozili.</p>

CILJ (splošen in poseben)	OPIS
4g Finančna vzdržnost prometnega sistema	Ena od prednostnih nalog Evropske unije je povečati finančno vzdržnost prometnega sektorja in zmanjšati potrebe po subvencijah, ki trenutno predstavljajo pomemben del proračuna držav. To povečanje finančne vzdržnosti bo doseženo z ukrepi na področju organizacije in delovanja, torej z učinkovitejšim upravljanjem omrežja (kar bo doseženo z boljšim načrtovanjem – kar bo privabilo več uporabnikov – in upravljanjem – npr. s pogodbo o izvajanju javne službe, ki bi dovoljevala tudi možno ponudbo storitev v prihodnosti, s čimer bi se odprla pot za prehod v tržna gospodarstva). Novi finančni instrumenti, na primer pobuda za projektne obveznice Evropske unije, lahko v večjem obsegu zagotovijo finančno podporo javno-zasebnemu partnerstvu.

3.3.6 Odnos Strategije do ostalih planov in programov

Resolucija o prometni politiki (Uradni list RS, št. 35/02 in 60/04)

Izvajanje Resolucije o prometni politiki je učinkovito le v povezavi z izvajanjem Strategije prostorskega razvoja Slovenije v smislu racionalnega in učinkovitega prostorskega razvoja. Razpršenost poselitve in gospodarstva (proizvodnje) odločilno vpliva na povzročanje prometnih tokov, na njihov potek in posledično na skupne transportne stroške.

Resolucija o prometni politiki najprej analizira dosednji razvoj prometne infrastrukture, kjer je Slovenija na področju razvoja železniške infrastrukture v obdobju po osamosvojitvi uspela zgraditi le neposredno železniško povezavo z Madžarsko. Ta projekt se je pokazal za izjemno pomembnega po vstopu obeh držav v Evropsko unijo, saj je ta železniška smer postala bolj konkurenčna. Poleg tega smo bili pred 20 leti priča preusmeritvi prometnih tokov na V. železniški koridor, medtem ko promet na X. koridorju le počasi oživlja, tudi zaradi neuskladenosti železniških uprav na tem območju (slika 6). Na ostalih delih železniške infrastrukture se je v glavnem ohranjalo obstoječe stanje in prevoznost.

Gradnja in vzdrževanje železniške infrastrukture predstavlja, poleg organizacijsko tehnološkega, ključen dejavnik uspeha v vse bolj odprtem, tržnem in konkurenčnem prostoru, v katerem so se znašle železnice, ki skoraj 60% tovora pridobijo prek koprškega pristanišča. Slednji je v zadnjih desetletjih nenehno povečeval pretovor in predstavlja ključno prometno vozlišče evropskega pomena.

Na področju razvoja državnih cest je država v zadnjih dvajsetih letih dajala prednost predvsem dograjevanju cest za daljinski promet, to je avtocest na vseevropskem cestnem omrežju, ter hitrih cest. Preostalo obstoječe omrežje državnih cest, kategorij glavnih in regionalnih cest, pa se je predvsem vzdrževalo in ohranjalo; v glavnem so se odpravljala ozka grla s ciljem: povečati prepustnost in varnost prometa. Opisani razvoj državne cestne infrastrukture je omogočil pospešen razvoj območij ob avtocestnem križu, medtem ko se navezanost in dostopnost ostalih območij na avtocestni sistem v tem obdobju ni izboljšala. Splošno stanje obstoječega omrežja državnih cest, kategorij glavnih in regionalnih cest, se je v tem obdobju celo poslabšalo. Opisano stanje je omejitveni dejavnik skladnega regionalnega razvoja območij Slovenije, ki ne ležijo ob avtocestnem križu. Območja zaradi slabe dostopnosti in s tem višjih transportnih stroškov postajajo lokacijsko nekonkurenčna, četudi imajo druge, za razvoj potrebne dejavnike (cenejša zemljišča, usposobljeno delovno silo ...).

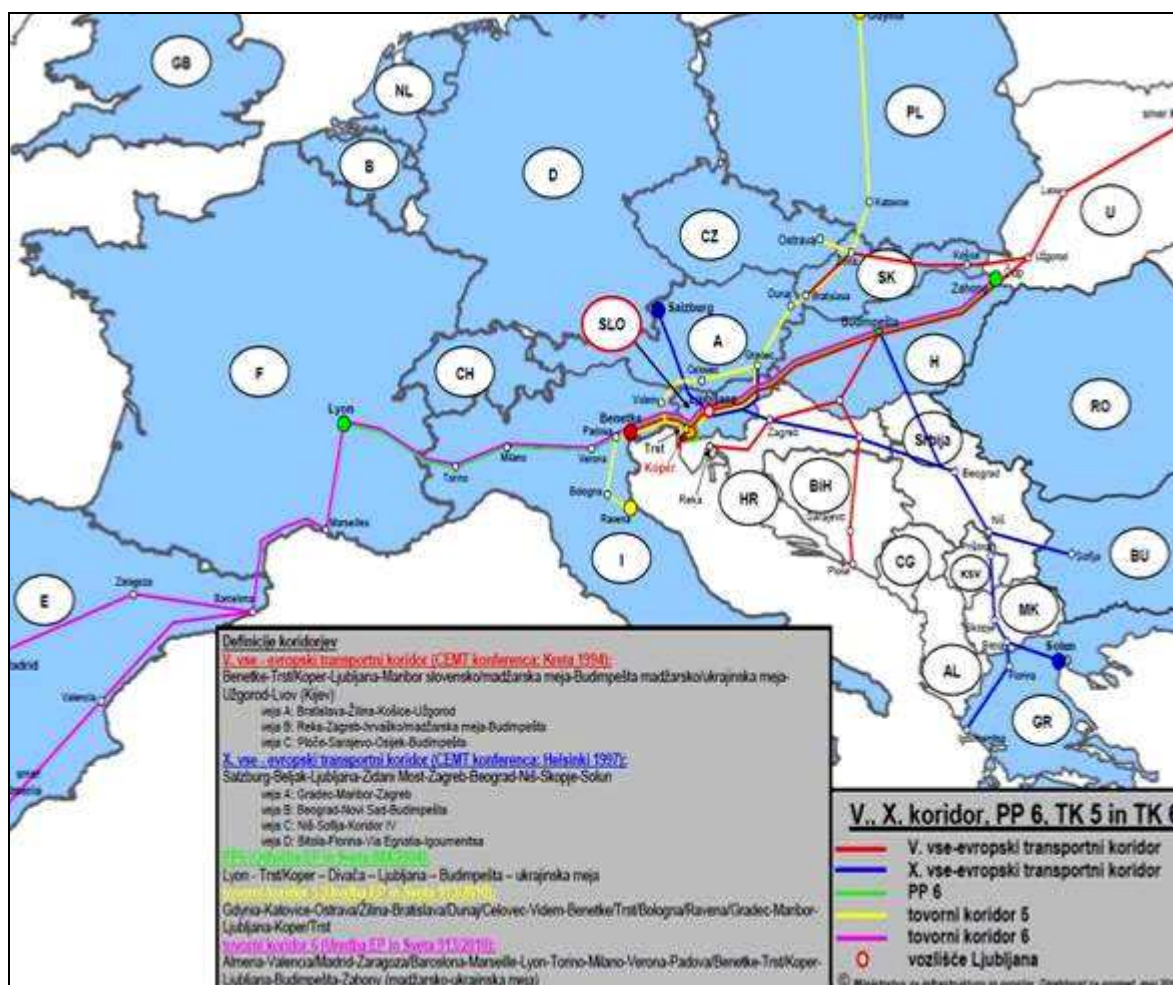
Ne smemo pozabiti tudi na slovenska letališča, ki pomembno prispevajo k razvoju predvsem potniškega, pa tudi tovarnega prometa.

Z zagotavljanjem ustrezne prometne infrastrukture in vzpodbudami pri vstopanju na nova tržišča bomo domačim logistom in prevoznikom omogočili konkurenčnejši nastop na transportnem tržišču EU in znatno pripomogli k ustvarjanju enotnega evropskega prometnega prostora kar je osnovni namen evropske prometne politike.

Resolucija o prometni politiki RS opredeljuje naslednje ukrepe s katerimi bomo dosegli cilje na področju prometne infrastrukture:

1. učinkovito prostorsko načrtovanje, ki dolgoročno zagotavlja učinkovito infrastrukturno povezanost med kraji;
2. razvoj javne železniške infrastrukture, ki bo omogočala izvajanje kakovostnih, zanesljivih in cenovno ugodnih storitev;
3. prevoz potnikov tako v primestnem in medmestnem kot tudi mednarodnem potniškem prometu ter storitev klasičnega in multimodalnega transporta tovora;
4. vzdrževanje avtocestnega sistema in drugih državnih cest kot razvojnih osi, s katerimi bodo slovenska razvojna središča ustrezno medsebojno povezana in navezana na avtocestni sistem;
5. gradnja in vzdrževanje letališke infrastrukture in spremljajočih objektov za potrebe spremljajočih aktivnosti;

6. gradnja in vzdrževanje ustrezne pristaniške infrastrukture;
7. ustrezno vzdrževanje in posodobitev obstoječe prometne infrastrukture ter razvoj novih prometnih povezav;
8. vzpodbujanje revitalizacije industrijskih železniških tirov povsod tam, kjer ekonomski in javni interes to opravičuje;
9. vlaganja v prometno infrastrukturo, ki zagotavljajo enakopravne pogoje za dostopnost začasno ali stalno telesno in senzorno oviranim osebam (invalidom, starejšim osebam, materam z otroki, nosečnicam ...);
10. izgradnja in vzdrževanje prometne infrastrukture za trajnostni promet, s katero se vzpodbujata uporaba koles in hoja;
11. zagotavljanje stalnega systemskega vira za financiranje tiste javne prometne infrastrukture, ki ji tržni poslovni učinki ne omogočajo;
12. zagotavljanja zelenega delovanja in sodobnega razvoja (žel. infrastruktura, državne ceste ...).



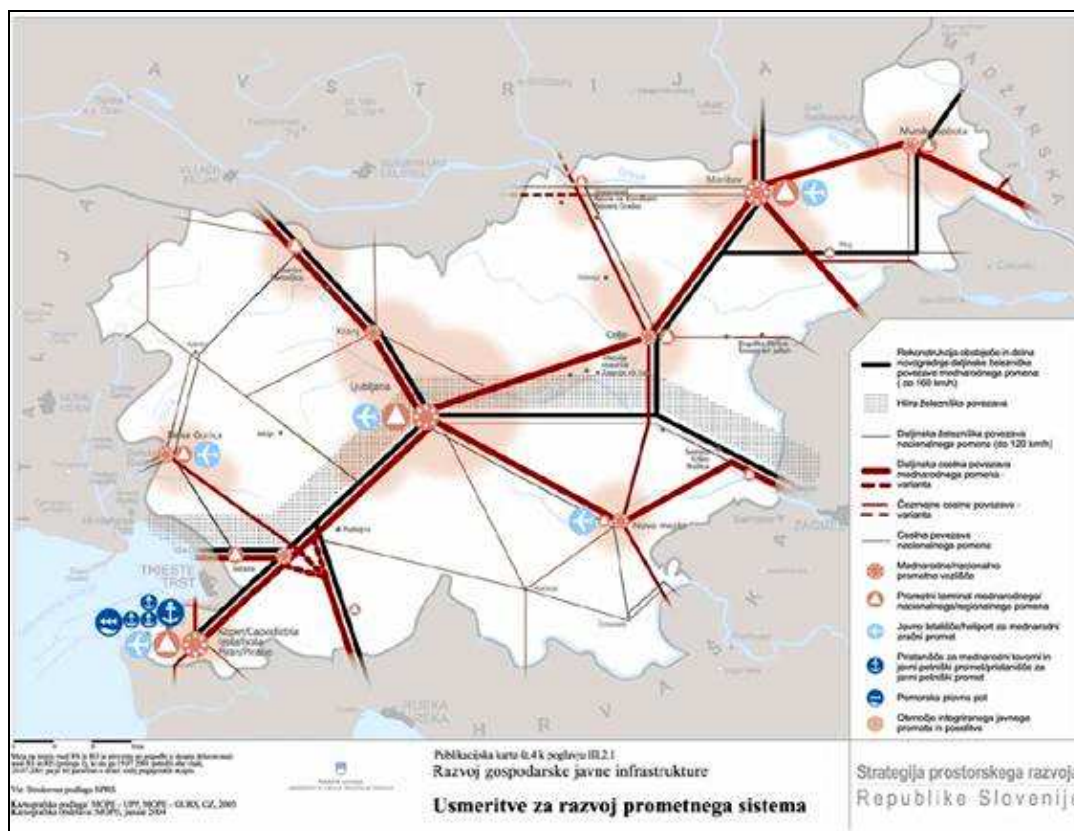
Slika 6: Potek V. in X. pan-evropskega koridorja (vir: Strategija, 2015)

Ena izmed ključnih usmeritev resolucije o prometni politiki RS je tudi prehod na okolju prijaznejše načine transporta, predvsem na železnice. Seveda pa mora biti ta prehod premišljen v smislu, da se spodbuja tam, kjer je cestni promet dosegel svoje mejne kapacitete.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04)

Prostorski razvoj Slovenije temelji na policentričnem urbanem sistemu, ki ga tvori dvostopenjsko strukturirano omrežje središč nacionalnega pomena (Ljubljana, Maribor, Koper, Celje, Murska Sobota, Velenje, Novo mesto, Kranj, Nova Gorica, Postojna, Ptuj in somestja Jesenice-Radovljica,

Sevnica-Brežice-Krško, Dravograd-Ravne na Koroškem-Slovenj Gradec, Trbovlje-Zagorje-Hrastnik) in središč regionalnega pomena, na katera se, s primerno delitvijo funkcij navezujejo omrežje drugih središč (središča medobčinskega in lokalnega pomena). Ljubljana, Koper in Maribor predstavljajo središča, ki so pomembna tudi na mednarodni ravni, kar zahteva ustrezno infrastrukturno povezanost z mednarodnim prostorom. Veljavni model prostorskega razvoja države določa Strategija prostorskega razvoja Slovenije (slika 7). Že od sprejetja v letu 2004 pa se sprožajo vprašanja o njeni dejanski vlogi pri razvojnem načrtovanju. Trenutno je v pripravi nova krovna strategija prostorskega razvoja.

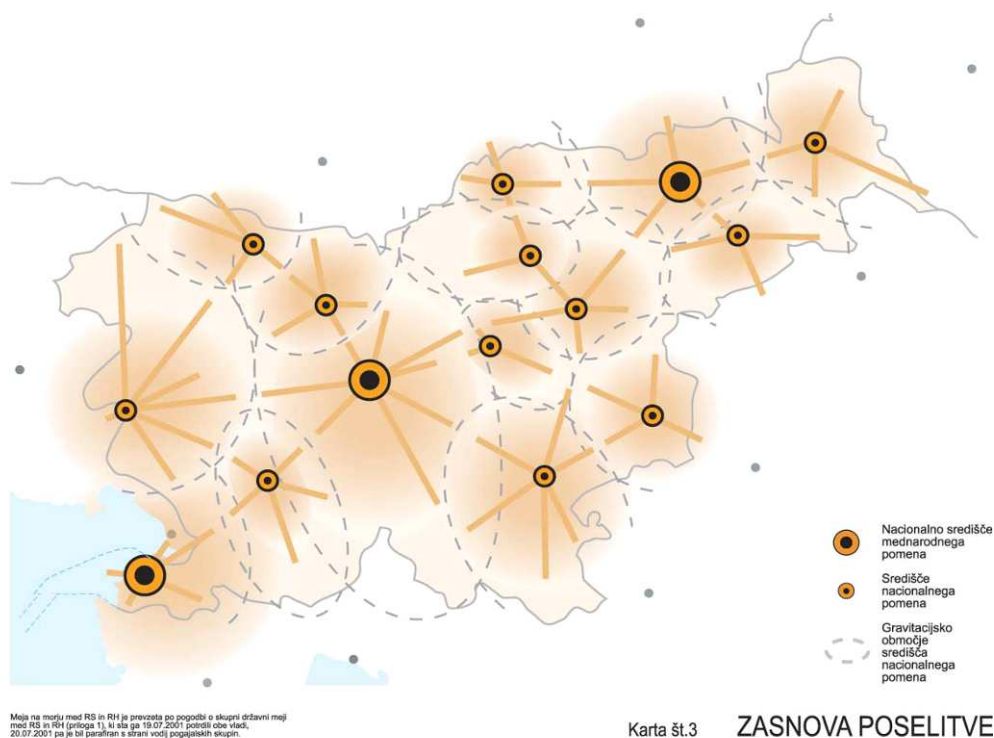


Slika 7: Prostorske usmeritve za razvoj intermodalnega prometnega omrežja v povezavi s poselitvijo (vir: SPRS, Uradni list RS, št. 76/04)

Iz razvojnega vidika Slovenije ima celovit prometni sistem ključno vlogo za gospodarsko vpetost v mednarodni prostor, za povezanost urbanih središč in drugih naselij ter območij med seboj in za zagotavljanje dostopnosti do delovnih mest in storitev za prebivalstvo in gospodarstvo na trajosten in prostorsko racionalen način. Na ta način prometna infrastruktura podpira in vzpostavlja pogoje za razvoj središč v opredeljenem policentričnem urbanem sistemu. Delovna mesta in storitve javnega pomena se v glavnem koncentrirano v mestih – gospodarskih središčih, na podlagi česar se tudi utemeljuje potrebnost načrtovane infrastrukture, glede na vlogo mesta – urbanega središča pa njen rang. Zlasti je pomembna dograditev infrastrukture in vzpostavitev ustreznih storitev na njej s ciljem povezati različne prometne podsisteme med seboj (vozlišča oziroma terminali za potniški promet, prometni terminali za kombiniran promet oziroma logistične centre) za omogočanje učinkovite mobilnosti prebivalstva in blaga.

Za gospodarsko vpetost v mednarodni prostor je pomemben razvoj oziroma dograditev prometne infrastrukture na V. in X. evropskem koridorju ter vzpostavitev ustreznih povezav mednarodnih letališč, zlasti Ljubljane, ter pristanišča Koper z drugimi prometnimi podsistemi ter izboljšanje čezmejnih prometnih povezav. Za regionalni razvoj je pomemben tudi sistem notranjih povezav, ki jih tvorijo obmejne in obodne prometne povezave preko katerih se izboljšuje tudi dostopnost do središč nižje ravni (slika 8). Ciljna dostopnost z gravitacijskih območij do funkcij v urbanih središčih višjega ranga (središča nacionalnega pomena) je 45 minut, medtem ko je ciljna dostopnost gravitacijskih

območij središč nižjega ranga (središča regionalna pomena) 30 minut. Če ne upoštevamo zamud zaradi zastojev v prometu, ciljne vrednosti danes že dosegamo, vendar samo z osebnim motornim prometom. V prihodnje pa je treba več pozornosti posvetiti dostopnosti z javnim prometom, da bi se zmanjšala tudi obremenjenost okolja zaradi emisij in prašnih delcev v urbanih središčih.



Slika 8: Shema urbanih središč nacionalnega in mednarodnega pomena z gravitacijskimi območji (vir: SPRS, Uradni list RS, št. 76/04)

Uredba o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja

Uredba o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (Uredba (EU, št. 1315/2013) razveljavlja in nadomešča Sklep št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.

Uredba vsebuje predvsem naslednje ključne elemente razvoja TEN-T:

- vseevropsko prometno omrežje se bo razvijalo postopno na podlagi izvajanja pristopa dvojne plasti, sestavljene iz celovitega omrežja in jedrnega omrežja,
- celovito omrežje mora biti zagotovljeno najpozneje do 31. decembra leta 2050, jedrno omrežje pa je treba izvajati kot prednostno nalogo do 31. decembra leta 2030,
- smernice določajo okvir za opredeljevanje projektov skupnega interesa. Ti projekti prispevajo k razvoju in gradnji vseevropskega prometnega omrežja z gradnjo, vzdrževanjem, sanacijo in posodabljanjem infrastrukture, ukrepi za spodbujanje z viri gospodarne uporabe infrastrukture ter omogočanjem trajnostnih in učinkovitih storitev tovornega prometa,
- tovorni terminali, potniške postaje, pristanišča na celinskih vodah, morska pristanišča in letališča bodo povezovala načine prevoza, da se omogoči multimodalni promet,
- urbana vozlišča so ključni elementi v celovitem omrežju kot povezovalne točke med različnimi deli prometne infrastrukture,
- smernice določajo za jedrno omrežje poleg zahtev za celovito omrežje tudi posebne zahteve, kot je na primer razpoložljivost alternativnih goriv,
- koridorji jedrnega omrežja bodo instrument za izvajanje jedrnega omrežja. Temeljijo na modalnem vključevanju in interoperabilnosti ter vodijo k usklajenemu razvoju in upravljanju.

Doslej so bile države članice glavni akterji v razvoju in upravljanju prometne infrastrukture, vendar razvoj kaže, da se te razmere postopoma spreminjajo. Pomembni dejavniki v razvoju infrastrukture postajajo tudi regionalni in lokalni organi, upravljavci infrastrukture, prevozniki ter drugi javni in zasebni subjekti. Ker se poleg držav članic v načrtovanje, razvoj in delovanje vseevropskega prometnega omrežja vključuje več akterjev, je pomembno zagotoviti, da so te smernice zavezujoče za vse. Zato je kot pravni instrument za izdajo akta o smernicah izbrana uredba.

Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (Bela knjiga o evropski prometni politiki)

Bela knjiga o evropski prometni politiki sicer za države članice ni zavezujoč dokument, pomeni pa časovno in vsebinsko preglednico najbolj verjetnega srednjeročnega in dolgoročnega zakonodajnega in proračunskega razvoja EU na področju prometne politike.

Za doseganje desetih ciljev za konkurenčen in z vidika virov učinkovit prometni sistem so v Beli knjigi o evropski prometni politiki postavljeni naslednji mejniki:

1. do leta 2020:

- vzpostavitev okvira za evropski multimodalni prometni sistem za obveščanje, upravljanje in plačevanje;
- vzpostavitev modernizirane infrastrukture za upravljanje zračnega prometa (SESAR) in dokončanje evropskega skupnega zračnega prostora. Vzpostavitev sistemov za upravljanje kopenskega in vodnega prometa (ERTMS, ITS, SafeSeaNet, LRIT in RIS).
- vzpostavitev evropskega globalnega navigacijskega satelitskega sistema (Galileo).

2. do leta 2030:

- prepoloviti uporabo avtomobilov s „konvencionalnim gorivom“ v mestnem prometu in vzpostaviti logistiko brez CO₂;
- za 30% cestnega tovornega prometa nad 300 km prehod na druge načine prevoza, kot so železniški ali vodni promet;
- v celoti vzpostaviti funkcionalno in multimodalno jedrno TEN-T omrežje na ravni EU in potrojitev dolžine obstoječega železniškega omrežja za visoke hitrosti.

3. do leta 2050:

- odprava avtomobilov v mestih s „konvencionalnim gorivom“;
- za 50 % cestnega tovornega prometa nad 300 km prehod na druge načine prevoza: železnica ali vodni promet (doseženo z učinkovitimi in zelenimi koridorji za prevoz tovora). Večina potniškega prometa na srednje razdalje bi morala potekati po železnici;
- v letalskem prometu zagotoviti 40 % delež trajnostnih goriv z nizko vsebnostjo ogljika;
- v pomorskem prometu zagotoviti 40 % zmanjšanje emisije CO₂ v EU, ki nastajajo zaradi goriv iz ladijskih rezervoarjev;
- dokončati omrežje TEN-T na ravni EU visoke kakovosti in zmogljivosti ter zaključitev evropskega železniškega omrežja za visoke hitrosti z ustreznim sklopom informacijskih storitev. Vsa letališča iz jedrnega omrežja morajo biti povezana z železniškim omrežjem, če je mogoče visokohitrostnim. Vsa ključna pristanišča morajo biti zadostno povezana z železniškim tovornim omrežjem, in kjer je mogoče, s sistemom celinskih plovni poti;
- na področju varnosti v prometu - število nesreč s smrtnim izidom v cestnem prometu zmanjšati na skoraj nič;
- premik k polni uporabi načel „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“ ter udeležba zasebnega sektorja za odstranitev izkrivljanj na trgu, vključno s škodljivimi subvencijami;
- predvideni ukrepi za spodbujanje naložb v prometno infrastrukturo in spremembo prometnih vzorcev na področju potniškega in tovornega prometa so usmerjeni v krepitev gospodarske konkurenčnosti in zaposlovanja.

Za doseganje konkurenčnega in z vidika virov učinkovitega prometnega sistema je primerno, da se najmanj srednjeročni cilji iz Bele knjige o evropski prometni politiki (cilji do leta 2030) ustrezno prenesejo v instrumente nacionalnih programov razvoja javne prometne infrastrukture posameznih držav članic.

4. ZAKONSKA IZHODIŠČA ZA OKOLJSKO PRESOJO

Celovita presoja vplivov na okolje se za plane in načrte v vseh članicah Evropske unije izvaja v skladu z Direktivo 2001/42/ES evropskega parlamenta in sveta. Direktiva je v slovenski pravni red implementirana z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Uradni list RS, št. 73/05).

Pri pripravi pričujočega poročila je upoštevana veljavna okoljska zakonodaja in strateški dokumenti, tako nacionalni kot tudi dokumenti Evropske unije. Nekateri za Okoljsko poročilo pomembni nacionalni strateški dokumenti so v pripravi, upoštevali smo tako te kot tudi predhodno veljavne.

4.1 Upoštrevane zakonodajne podlage

Splošno

- Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 41/04 – ZVO-1, 20/06-ZVO-1A, 39/06-ZVO-1-UPB1, 70/08-ZVO-1B, 108/09 – ZVO - 1C, 48/12 – ZVO-1D, 57/12 – ZVO-1E, 97/2012 Odl.US: U-I-88/10-11, 92/2013).
- Zakon o ratifikaciji protokola o strateški presoji vplivov na okolje h konvenciji o presoji čezmejnih vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 11/10).
- VII. Okoljski akcijski program Unije do leta 2020 „Dobro živeti ob upoštevanju omejitev našega planeta“, decision of the Council of 15 November 2013.
- Uredba o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Uradni list RS, št. 73/05).
- Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: Čas za sinergijo) (Uradni list RS, št. 58/06).
- Direktiva 2001/42/ES Evropskega parlamenta in sveta o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje.
- Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04).
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije - v pripravi.
- Evropa 2020 – strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast COM(2010) 2020.
- Državni načrt gospodarjenja z mineralnimi surovinami (Vlada, 2009).

Tla in mineralne surovine

- Energetski zakon (EZ-UPB1) (Uradni list RS, št. 79/99, 51/04, 26/05, 27/07, 70/08, 22/10, 10/12, 94/12).
- Zakon o kmetijstvu (Uradni list RS, št. 45/08 - ZKme-1, 57/12, 90/12, 26/14).
- Zakon o kmetijskih zemljiščih (Uradni list RS, št. 59/96, 67/02, 36/03, 55/03, 43/11, 71/11, 58/12).
- Zakon o gozdovih (Uradni list RS, 30/93, 110/02, 106/10, 63/13, 17/14).
- Uredba o varovalnih gozdovih in gozdovih s posebnim namenom (Uradni list RS, št. 88/05, 56/07, 29/09, 91/10, 1/13).
- Zakon o kmetijskih zemljiščih (Uradni list RS, št. 59/96, 67/02, 36/03, 55/03, 43/11, 71/11, 58/12)
- Resolucija o nacionalnem gozdnem programu (ReNGP) (Uradni list RS, št. 111/07)
- Resolucija o strateških usmeritvah razvoja slovenskega kmetijstva in živilstva do leta 2020 - »Zagotovimo si hrano za jutri« (ReSURSKŽ) (Uradni list RS, št. 25/11)
- Operativni program za izvajanje Resolucije o strateških usmeritvah razvoja slovenskega kmetijstva in živilstva do leta 2020 "Zagotovimo si hrano za jutri" (Predlog)

- Direktiva 2008/98/ES o odpadkih.
- Operativni program ravnanja z odpadki v Sloveniji za obdobje 2006 - 2012.

Zrak

- Uredba o nacionalnih zgornjih mejah emisij onesnaževal zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 24/05, 92/07).
- Direktiva 2001/81/ES o nacionalnih zgornjih mejah emisij za nekatera onesnaževala zraka.

Vode

- Zakon o vodah (Uradni list RS, št. 67/02, 110/02 – ZGO-1, 2/04 – ZZdrl-A, 41/04 – ZVO-1, 57/08, 57/12 – ZV-1B, 40/14).
- Uredba o stanju površinskih voda (Uradni list RS, 14/09, 98/10).
- Uredba o stanju podzemnih voda (Uradni list RS, št. 25/09, 68/12).
- Uredba o pogojih in omejitvah za izvajanje dejavnosti in posegov v prostor na območjih, ogroženih zaradi poplav in z njimi povezane erozije celinskih voda in morja (Uradni list RS, št. 89/08, 77/11 - Odločba US)
- Pravilnik o metodologiji za določanje območij, ogroženih zaradi poplav in z njimi povezane erozije celinskih voda in morja, ter o načinu razvrščanja zemljišč v razrede ogroženosti (Uradni list RS, št. 60/07)
- Uredba o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest (Uradni l. RS, št. 47/05).
- Uredba o emisiji snovi in toplote pri odvajanju odpadnih vod v vode in javno kanalizacijo (Uradni l. RS, št. 64/12).
- Uredba o odvajanju in čiščenju komunalne in padavinske odpadne vode (Uradni list RS, št. 88/11, 8/12, 108/13)
- Uredba o območjih kopalnih voda ter o monitoringu kakovosti kopalnih voda (Uradni list RS, št. 70/03, 72/04 in 25/08)
- Uredba o podrobnejši vsebini načrta upravljanja z morskim okoljem (Ur.l. 92/2010, 20/2013)
- Načrt upravljanja z vodami - NUV (Uredba o načrtu upravljanja voda za vodni območji Donave in Jadranskega morja (Uradni list RS št. 61/11)
- Direktiva o vodah 2000/60/ES (UL L št. 327 z dne 22. 12. 2000)
- Direktiva 2008/56/ES o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju politike morskega okolja (Okvirna direktiva o morskem strategiji) (UL L št. 164 z dne 17. 6. 2008)
- Direktiva 2008/105/ES o standardih kakovosti površinskih voda (UL L št. 348 z dne 16. 12. 2008)
- Direktiva o upravljanju kakovosti kopalnih voda 2006/7/ES (UL L št. 64 z dne 15. 2. 2006)
- Direktiva Sveta 98/83/ES o kakovosti vode, namenjene za prehrano ljudi ((UL L št. 330 z dne 5. 12. 1998)
- Direktiva 2006/118/ES o varstvu podzemne vode pred onesnaženjem in poslabšanjem stanja (UL L št. 372 z dne 12. 12.2006)
- Direktiva 2000/59/ES o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovara (UL L št. 332 z dne 28. 12. 2000)
- Direktiva 2007/60/ES o oceni in obvladovanju poplavne ogroženosti (Poplavna direktiva) (UL L št. 228 z dne 23. 10. 2007)

Narava in biotska pestrost

- Konvencija o varstvu svetovne kulturne in naravne dediščine (UNESCO, 1972)
- Zakon o varstvu podzemnih jam (Uradni list RS, št. 2/04).
- Zakon o ratifikaciji Konvencije o varstvu prosto živečega evropskega rastlinstva in živalstva ter njihovih naravnih življenjskih prostorov – Bernska konvencija (Uradni list RS, št. 55/99).
- Zakon o ratifikaciji Konvencije o biološki raznovrstnosti (Uradni list RS, št. 30/96).
- Zakon o ohranjanju narave (Zakon o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04 –ZON-UPB2, 46/14- ZON-C)

- Uredba o zavarovanih prosto živečih živalskih vrstah (Uradni list RS, št. 46/04, 109/04, 84/05, 115/07, Odločba US 13.03.2008, 96/08, 36/09, 102/11).
- Uredba o zavarovanih prosto živečih vrstah gliv (Uradni list RS, št. 58/11).
- Uredba o zavarovanih prosto živečih rastlinskih vrstah (Uradni list RS, št. 46/04, 110/04, 115/07, 36/09).
- Uredba o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Uradni list RS, št. 49/04, št. 110/04, 59/07, 43/08, 33/13, Odločba US – št. 39/13, 3/14).
- Uredba o habitatnih tipih (Uradni list RS, št. 112/03, 36/09, 33/13).
- Uredba o ekološko pomembnih območjih (Uradni list RS, št. 48/04, 33/13).
- Pravilnik o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/2004, 53/06, 38/10, 03/11).
- Direktiva Sveta 79/409/EGS z dne 2. aprila 1979 o ohranjanju prosto živečih ptic.
- Direktiva Sveta 92/43/EGS z dne 21. maja 1992 o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst.
- Pravilnik o uvrstitvi ogroženih rastlinskih in živalskih vrst v rdeči seznam (Uradni list RS, št. 82/02, 42/10).
- Pravilnik o določitvi in varstvu naravnih vrednot (Uradni list RS, št. 111/04, 70/06, 58/09, 93/10).
- Strategija EU za biotsko raznovrstnost do leta 2020 (COM(2011) 244).
- Strategija ohranjanja biotske raznovrstnosti v Sloveniji (2001).
- Resolucija o nacionalnem programu varstva okolja 2005–2012 (ReNPVO) (Uradni list RS, št. 2/06).

Podnebni dejavniki

- Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov do leta 2012, Vlada RS, št. 35405-2/2009/9, 30. junij 2009.
- Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov (novela v pripravi)
- Odločba št. 406/2009 o prizadevanju držav članic za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, da do leta 2020 izpolnijo zavezo Skupnosti za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov .
- Strategija Evropske unije za prilagajanje podnebnim spremembam (COM(2013) 216 končni).
- Uredbe (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, določbe 5. in 41. člena.

Kulturna dediščina

- Zakon o varstvu kulturne dediščine (ZVKD -1; Uradni list RS, št. 16/08, 123/08, 8/2011, 30/2011 - Odl.US: U-I-297/08-19, 90/12, 111/13)
- Konvencija o varstvu stavbne dediščine Evrope - Granadska konvencija (European convention for the Architectural Heritage of Europe, European Treaty Series No. 121, Council of Europe, 1985; Ur.l. SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 4-11/1991).
- Akt o notifikaciji nasledstva glede konvencij Sveta Evrope, Ženevskih konvencij in dodatnih protokolov o zaščiti žrtev vojne in mednarodnih sporazumov s področja kontrole oborožitve, za katere so depozitarji tri glavne jedrske sile, Ur.l. RS št. 14/1992).
- Zakon o ratifikaciji Evropske konvencije o krajini /MEKK/ (Uradni list RS, št. 19/03).
- Evropska konvencija o varstvu arheološke dediščine (spremenjena) - Malteška konvencija (European convention on the Protection of the Archaeological Heritage (revised), European Treaty Series No. 143, Council of Europe, 1992; Zakon o ratifikaciji Evropske konvencije o varstvu arheološke dediščine (spremenjene) (MEKVAD), Uradni list RS, št. 24/1999).
- Zakon o ratifikaciji Evropske konvencije o varstvu arheološke dediščine /MEKVAD/ (Uradni list RS, št. 7/99).
- Resolucija o nacionalnem programu za kulturo 2014 - 2017 (ReNPK 14-17) (Ur.l. RS, št. 99/13).
- Konvencija o varstvu svetovne in kulturne dediščine (UNESCO, 1972).

Krajina

- Evropska konvencija o krajini (European landscape convention, European Treaty series No. 176, Council of Europe, 2000; Zakon o ratifikaciji Evropske konvencije o krajini (MEKK), Uradni list RS, št. 74/03).
- Zakon o ratifikaciji Evropske konvencije o krajini /MEKK/ (Uradni list RS, št. 19/03).
- Zakon o prostorskem načrtovanju /ZPNačrt/ (Uradni list RS št. 33/07, 108/09, 57/12, 109/12).

Zdravje

Glavni okoljski dejavniki, ki bi zaradi izvedbe Strategije lahko vplivali na zdravje ljudi vezani na kakovost zraka in obremenitev s hrupom:

- Direktiva 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa.
- Uredba o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/2004).
- Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 105/2005, 34/2008, 109/2009, 62/2010).
- MKO. 2012. Operativni program varstva pred hrupom, ki ga povzroča promet po pomembnih železniških progah in pomembnih cestah prve faze zunaj območja MOL, za obdobje 2012 – 2017 (št. 35400-13/2011/2, januar 2012).
- Pravilnik o ocenjevanju kakovosti zunanjšega zraka (Uradni list RS, št. 55/11).
- Odredba o določitvi območja in razvrstitvi območij aglomeracij in podobmočij glede na onesnaženost zunanjšega zraka (Uradni list RS, št. 50/11).
- Odlok o načrtu za kakovost zraka MO Kranj (Uradni list RS, št. 108/13).
- Odlok o načrtu za kakovost zraka: MO Celje (Uradni list RS, št. 108/13).
- Odlok o načrtu za kakovost zraka MO Novo mesto (Uradni list RS, št. 108/13).
- Odlok o načrtu za kakovost zraka: MO Maribor (Uradni list RS, št. 108/13).
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju Zasavja (Uradni list RS, št. 108/13).
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na MO Murska Sobota (Uradni list RS, št. 88/13).
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju MO Ljubljana (Uradni list RS, št. 24/14).
- Sprememba besedila Protokola o zmanjševanju zakisljevanja, evtrofikacije in prizemnega ozona iz leta 1999 ter prilog od II do IX k protokolu ter vstavitev novih prilog X in XI (COM (2013) 917 končni).
- Program „Čist zrak za Evropo“ (COM(2013) 918 končni).
- Strategija Vlade RS na področju telesne (gibalne) dejavnosti za krepitev zdravja od 2007 do 2012 (Vlada, 2007).

Prebivalstvo in materialne dobrine

- Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (skupaj za večjo varnost) (ReNPVCP13-22) (Uradni list RS, št. 39/13).
- Evropa 2020 – strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast, COM(2010) 2020.
- Direktiva 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture.
- Strategija Vlade RS na področju telesne (gibalne) dejavnosti za krepitev zdravja od 2007 do 2012.

4.2 Presoja vplivov na varovana območja

Presajo sprejemljivosti na varovana območja je treba izdelati za vsak načrt ali program, ki ima sam ali v kombinaciji z drugimi načrti ali programi škodljive vplive na celovitost in funkcionalnost območij Natura 2000 ali zavarovanih območij.

V skladu s predpisi, ki urejajo ohranjanje narave (Pravilnik o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10, 3/11)), je izdelana presoja sprejemljivosti vplivov Strategije na varovana območja (priloga 3).

Območja Natura 2000 vključujejo:

- posebna ohranitvena območja, določena v skladu z Direktivo 92/43/EGS o habitatih,

- posebna varstvena območja, določena v skladu z Direktivo 79/409/EGS o pticah.

Zavarovana območja narave so ukrep države za ohranjanje naravnih vrednot in biotske raznovrstnosti. Razlikujemo širša (narodni, regijski, krajinski park) in ožja (strogi naravni rezervat, naravni rezervat in naravni spomenik) zavarovana območja, na območju katerih veljajo predpisani varstveni režimi.

Po Pravilniku o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10, 03/11) se ukrepi Strategije uvrščajo v poglavje 7. Območja prometne infrastrukture, priloge 1 in 2 Pravilnika. Skladno z navedeno prilogo Pravilnika območja neposrednega in daljinskega vpliva objektov prometne infrastrukture znašajo do 2000 m. Ukrepi Strategije niso prostorsko in časovno definirani. Ukrepi, iz katerih izhajajo posegi, za katere je potrebna presoja v skladu s SEA direktivo, bodo ponovno presojani, nekateri že na nivoju operativnih programov, drugi na nivoju planov.

V tem Okoljskem poročilu je presojana strategija, zato je Dodatek za varovana območja izdelan v skladu s 25.a členom Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10, 3/11), ki se glasi: »Za operativne programe in druge plane ali njihove dele, ki niso plani s področja prostorskega načrtovanja in se iz njihovega opisa tudi s sklepanjem ne da ugotoviti vseh načrtovanih posegov, ker v opisih ni konkretnih lokacij posegov oziroma iz njih ni razvidna dovolj podrobna vrsta posegov, se pri presoji sprejemljivosti matrika iz Priloge 6 tega pravilnika ne izpolni. V tem primeru se za posamezne vsebine iz tega Pravilnika podajo strokovne ocene za ohranjanje ugodnega stanja vrst in habitatnih tipov v skladu z določbo prejšnjega člena. Matrika iz Priloge 6 tega pravilnika se mora v takih primerih izpolniti pri presoji sprejemljivosti na ravni podrobnejšega plana ali posega.«

Za posamezne infrastrukturne ukrepe, ki bi lahko imeli pomembne vplive na varovana območja narave, bo treba v kasnejših fazah priprave dokumentacije (na ravni podrobnejšega plana ali posega) opraviti celovito presojo sprejemljivosti na varovana območja.

5. PODATKI O STANJU OKOLJA V SLOVENIJI

5.1 Podatki o izhodiščnem stanju okolja

Za prikaz izhodiščnega stanja je opravljen pregled vseh razpoložljivih informacij za opredelitev stanja okolja. Opisi pomembnih značilnosti obstoječega stanja okolja so osredotočeni na tiste značilnosti okolja, ki so pomembne za strateško raven načrtovanja prometne politike, kar obsega splošne značilnosti obravnavanega območja in značilnosti okolja, ki so pomembne na mednarodni in državni ravni. Posledično so v obstoječe stanje vključeni podatki o relevantnih merilih vrednotenja in kazalnikih za spremljanje stanja. V poročilu so uporabljeni vsi relevantni podatki iz evidenc informacijskega sistema okolja ter evidenc in drugih baz, vzpostavljenih pri državnih organih.

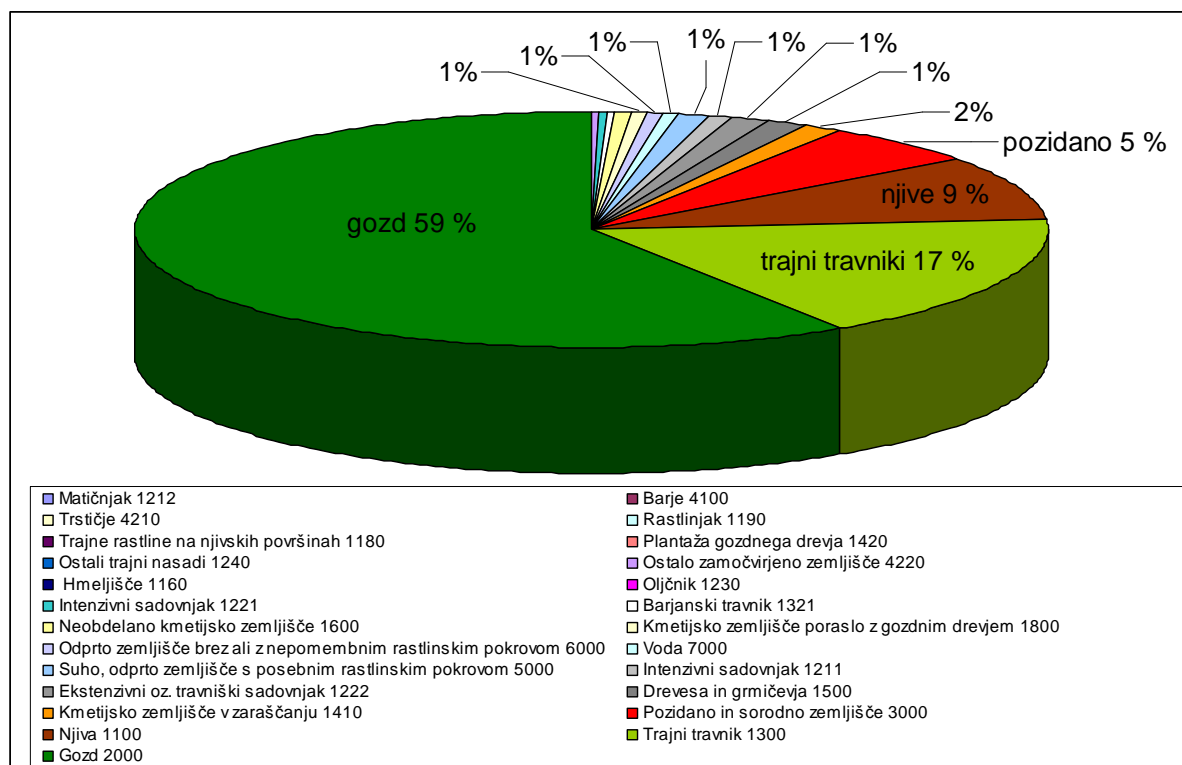
Za vsako področje je v nadaljevanju opisana obstoječa obremenjenosti okolja na podlagi javno dostopnih podatkov in prikazano stanja okolja z izbranim kazalnikom. Opisi kazalnikov so povzeti predvsem iz spletne strani ARSO: Kazalniki okolja v Sloveniji (vir: <http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind>), v nasprotnem primeru je na to posebej opozorjeno.

5.1.1 Tla in mineralne surovine

Obstoječe stanje

Dejanska raba tal

Ukrepi prometne politike vplivajo na trajnostno gospodarjenje z gozdnimi in kmetijskimi zemljišči z umeščanjem prometne infrastrukture v prostor. Pri tem se raba zemljišč spremeni. MKO, Direktorat za kmetijstvo vodi evidenco dejanske rabe tal. Prometna infrastruktura je zajeta v kategoriji Pozidano in sorodno zemljišče, teh površin je v Sloveniji 108977,76ha. Dejanska raba tal je prikazana na sliki 9.



Slika 9: Prikaz dejanske rabe na ozemlju Slovenije (vir: MKO, 2014)

Gozdovi so prevladujoča kategorija dejanske rabe tal (59,2 %), a niso enakomerno razporejeni po vsem ozemlju. Največja sklenjena območja gozda pokrivajo dinarsko-kraške planote južne in jugozahodne Slovenije ter pobočja Alp na severu in zahodu.

Po dejanski rabi tal gozdovom sledijo trajni travniki z 17 % površine Slovenije, njivam pripada 9 % pozidanim in sorodnim zemljiščem pa dobrih 5 % površine države. Ostale kategorije rabe zavzemajo manj kot 2 % površja.

Glede pozidanosti na ravni statističnih regij Slovenije izstopata Podravska in Osrednjeslovenska statistična regija, kjer pozidane površine predstavljajo že več kot 8 % območja regije. Najmanjši delež pozidanih površin je v redko poseljeni in gozdnati Notranjsko-kraški statistični regiji (2,4 %). Pozidane površine namenjene prometni infrastrukturi so se najbolj povečevale med letoma 1996 in 2006 (analiza Corine Landcover, ARSO-KOS), po letu 2006 pa podatkov ni na voljo (projekt Corine Landcover se je za Slovenijo sicer zaključil, vendar analiza še ni narejena).

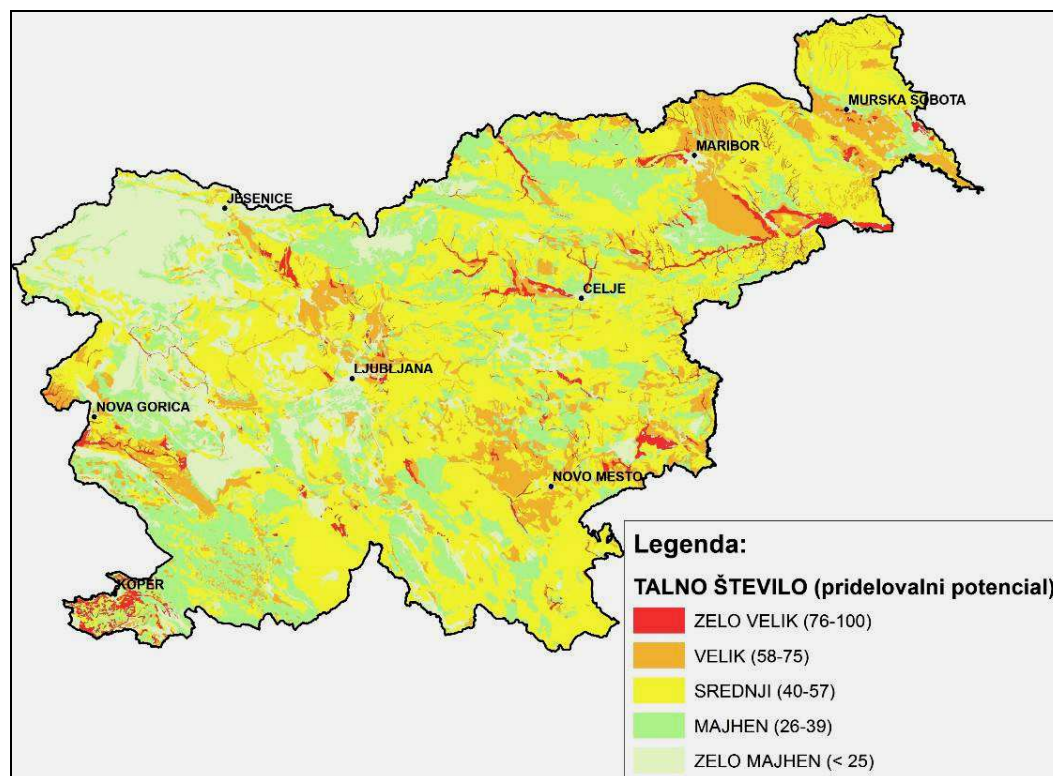
Med 38 državami evropske unije se Slovenija uvršča med tiste z najnižjim deležem kmetijskih zemljišč v strukturi rabe. V letu 2014 so kmetijska zemljišča po dejanski rabi zavzemala okoli 33% površine Slovenije. Prevladujejo trajni travniki (17 %) in njive (9 %), ostalim kmetijskim rabam pa pripada manj kot 2 % površja. Največ njiv je na prodnatih in ilovnatih ravninah v vzhodni in severovzhodni Sloveniji, kar velja tudi za trajne travnike. Vinogradi so nadpovprečno zastopani na Primorskem in na panonskem gričevnatem obrobju ravninskega sveta. Sadovnjaki so najbolj zastopani v gričevjih panonske Slovenije, precej pa jih je še v Ljubljanski in Celjski kotlini

Talno število

Osnovna informacija o lastnostih tal je digitalna karta talnega števila, ki je objavljena na spletni strani MKO, Direktorata za kmetijstvo in so jo izdelali na Biotehniški fakulteti leta 2006 (slika 10). Talno število kvantitativno ocenjuje kakovost zemljišč in je izdelano na podlagi pedoloških in nekaterih reliefnih značilnosti pokrajine. Točke talnega števila so odraz vrednotenja bistvenih in univerzalnih kazalcev kakovosti tal. Dobro opredeljujejo ne samo rodovitnost pač pa tudi sposobnost tal za izvajanje bistvenih okoljskih funkcij. Večje število pomeni tla z boljšimi talnimi lastnostmi oziroma tla z večjim pridelovalnim potencialom.

Na območju Slovenije imamo 905.932,2 ha (44,5 %) površin z zmernim pridelovalnim potencialom, 456.053,9 ha (22,4 %) z nizkim pridelovalnim potencialom, 262.957,6 ha (12,9 %) z visokim pridelovalnim potencialom in 60.720,0 ha (3,0 %) z zelo visokim pridelovalnim potencialom. Ostale površine sodijo v območja z zelo nizkim pridelovalnim potencialom.

V zadnjih letih so bila pozidana predvsem tla boljše kakovosti. Od leta 2000 do leta 2012 so na območjih z zelo visokim pridelovalnim potencialom njive najpogosteje prehajale v travnike oziroma v pozidane površine. Proces je potekal in še poteka predvsem na dnu dolin in ob glavnih prometnih koridorjih ter ob širitvi naselij za potrebe trgovine industrije in stanovanjske gradnje.

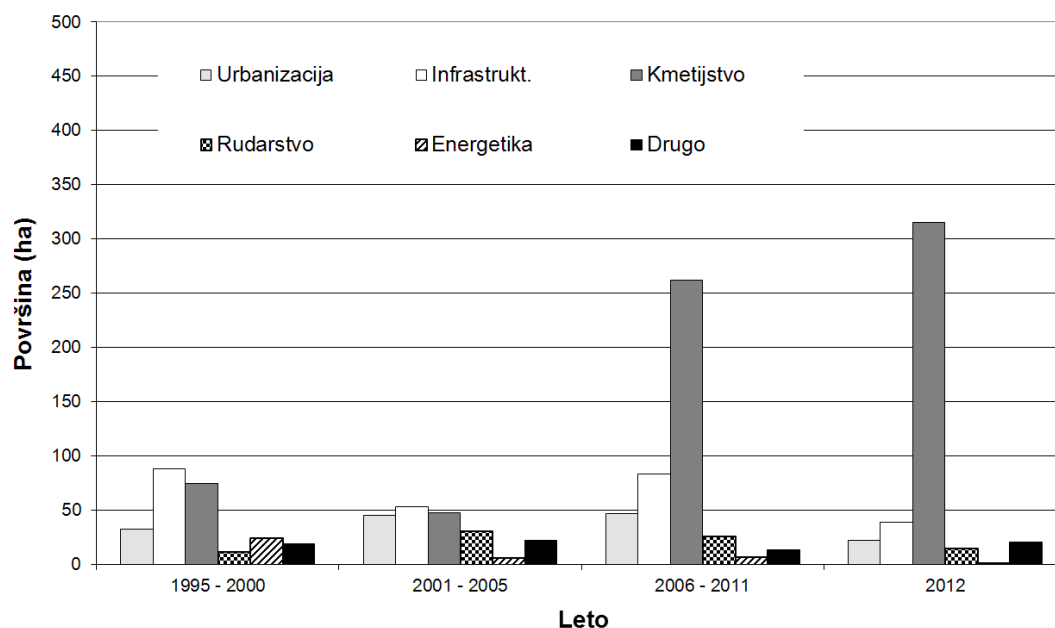


Slika 10: Talno število na območju Slovenije po razredih (vir: BF, 2006)

Površina in posegi v gozdove

Podatki o površini gozdov so povzeti po Poročilu Zavoda za gozdove za leto 2012 (ZGS, 2013). Povečevanje gozdnih površin oziroma tako imenovano zaraščanje opušenih kmetijskih zemljišč v Sloveniji se po več kot 130 letih zaključuje. Z upoštevanjem gozdnogospodarskih načrtov gospodarskih enot, izdelanih v zadnjih letih, se je površina gozda dve leti zaporedoma zmanjšala, v letu 2012 pa se je vendarle spet nekoliko povečala, in sicer za 157 ha in znaša 1.184.526 ha. Z gozdom je porasle 58,4 % površine Slovenije. Površina t.i. gospodarskih gozdov znaša 1.076.078 ha, varovalnih gozdov 98.947 ha in gozdnih rezervatov 9.501 ha.

V nasprotju s pojavom zaraščanja odmaknjenih in za kmetijsko proizvodnjo manj primernih zemljišč, v primestnih območjih in v območjih intenzivnega kmetijstva potekajo veliki pritiski na gozd in gozdni prostor. V strukturi vzrokov za posege v gozdove v letu 2012 močno vodi kmetijstvo s 76 %, daleč za njim je na drugem mestu infrastruktura (9 %) ter na tretjem urbanizacija (5 %). Tudi druge kategorije posegov so bile v letu 2012 po površini sorazmerno manj pomembne.

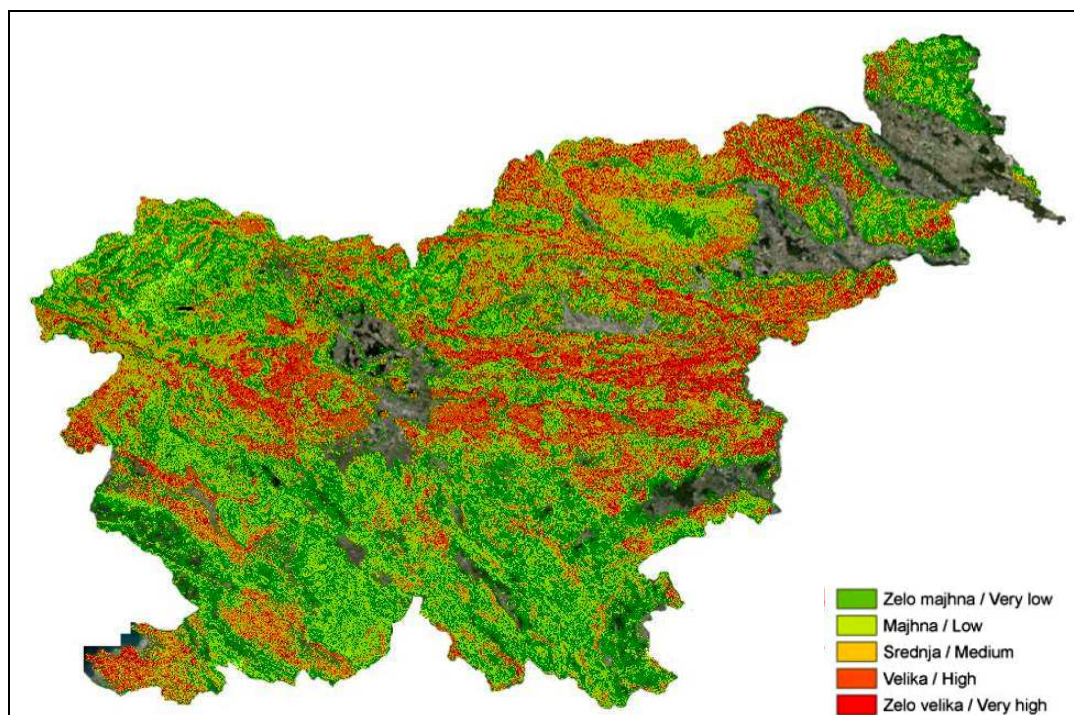


Slika 11: Krčitev gozdov v letu 2012 in primerjava s povprečnim letnim obsegom krčitev gozdov v preteklih obdobjih (v ha) (vir: ZGS, 2013)

Plazljiva območja

Karta verjetnosti pojavljanja zemeljskih plazov podaja potencialna plazovita območja za območje celotne Slovenije v šestih razredih verjetnosti pojavljanja plazov (slika 12). Na osrednjem, ravninskem delu občine ni verjetnosti nastajanja zemeljskih plazov, kar je predvsem posledica majhnih naklonov površja.

Slabih 7 % Slovenije pokrivajo območja, kjer je verjetnost pojavljanja plazov zelo velika, 17 % države pripada območjem, na katerih je pojavljanje plazov veliko in 10 % območjem, kjer je verjetnost pojavljanja plazov srednje velika. Vsa tri območja skupaj predstavljajo dobro tretjino površine Slovenije, kjer je pričakovati pogostejše pojavljanje plazov kot drugje. 28 % Slovenije pripada "ravnim" območjem oz. območjem z naklonom pod 5°. Na teh območjih se zaradi velikega merila vhodnih podatkov (1 : 250.000) pojavlja dobrih 5 % plazov, ki so bili pri analizah obravnavani kot napaka. Pri manjših merilih analiz bi se verjetno območja nastanka teh plazov izkazala za potencialno plazovita. 21 % Slovenije pripada območjem z majhno verjetnostjo plazov in 17 % območjem z zelo majhno verjetnostjo plazov. Porazdelitev prebivalstva po razredih verjetnosti pojavljanja plazov nakazuje na zanemarjanje naravnih pogojev pri izbiri življenjskega okolja.



Slika 12: Karta verjetnosti pojavljanja plazov na območju Slovenije (vir: Geoportal ARSO, 2014)

Mineralne surovine

Gradnja, rekonstrukcija in vzdrževanje objektov prometne infrastrukture proizvaja večje količine predvsem anorganskih in tudi organskih odpadkov, ki jih je treba oddati v postopke okolju prijazne predelave. Pri gradnji nove oziroma nadgradnji obstoječe prometne infrastrukture nastaja od odpadkov, ki se uvrščajo v skupino 17 »gradbeni odpadki« iz klasifikacijskega seznama odpadkov, največ odpadnega zemeljskega izkopa, pa tudi količine gradbenih odpadkov v ožjem smislu so v tem sektorju izredno velike.

Zemeljski izkopi nastajajo pri posegih v tla in podtalje, vključno s posegi v morsko ali rečno dno. Pri gradnji nove oziroma nadgradnji obstoječe prometne infrastrukture nastajajo naslednji zemeljski izkopi:

- zemljina in kamenje, ki običajno vsebujejo manj kot 5% primesi, ki niso naravnega izvora (balastne snovi),
- izkopani materiali, ki so običajno gradbena polnila ali zemeljski izkopi, ki v večji meri vsebujejo gradbena polnila, ter
- odpadne naplavine, ki se ne premeščajo znotraj območja površinskih voda zaradi upravljanja voda.

V letu 2012 je bilo v Sloveniji okoli 576.000 t zemeljskih izkopov uvrščenih med odpadke, od tega je bilo okoli 507.000 t na novo izkopanih zemeljskih izkopov in okoli 69.000 t skladiščenih zaradi izkopa iz prejšnjih let. Od te količine je bilo ponovno uporabljenih približno 410.000 t predvsem za nivelacijo terena, kot tudi za utrjevanje tal na gradbiščih in izdelavo nasipov. Na odlagališčih je bilo odloženih le okoli 67.000 t ali okoli 7 % izkopanih materialov, predvsem nenevarno onesnaženih.

Podatki o zemeljskem izkopu so negotovi, saj se zemeljski izkopi, ki so uporabljeni na gradbišču, kjer nastajajo, pogosto ne uvrščajo med odpadke, kar še posebej velja za gradnjo prometne infrastrukture. Ocenjuje se, da je večji delež od vseh zemeljskih izkopov, ki nastajajo zaradi gradnje objektov, uporabljen za posebne ukrepe pri gradbenih inženirskih delih in ni vključen v navedene količine.

Po vsej Sloveniji ve v letu 2012 obratovalo okoli 10 naprav za recikliranje kamenja iz odpadnih izkopanih materialov. V letu 2012 se onesnaženi zemeljski izkopi niso predelovali, odloženih pa je bilo okoli 240 t onesnaženih izkopanih materialov. Več kot 70 % zemeljskih izkopov je bilo v letu 2012 ponovno uporabljenih.

Gradbeni odpadki (v ožjem smislu) so odpadni materiali, ki nastajajo pri gradnji in obnovah objektov prometne infrastrukture ter pri rušenju. Večji delež gradbenih odpadkov izvira iz rušitev in obnove gradbenih konstrukcij. Le približno 10 % teh odpadkov izvira neposredno iz gradnje novih objektov. Gradbeni odpadki vključujejo predvsem odpadni beton in opeke, ki pomenijo približno 70% do 90% celotne količine teh odpadkov. Preostanek je sestavljen iz lesa, kovin in različnih drugih vrst odpadkov na gradbiščih. Pri gradnji cest nastaja tudi odpadni asfalt.

V letu 2012 je bila količina gradbenih odpadkov, oddanih v predelavo, okoli 461.000 t. V povprečju so se v obdobju 2008-2012 predelali skoraj vsi gradbeni odpadki in tudi večji del zemeljskega izkopa, pri čemer se za predelavo zemeljskega izkopa šteje njegova ponovna uporaba kot zasipnega materiala ali kot polnila na gradbiščih.

Prikaz stanja okolja z izbranimi kazalniki

Pokrovnost in raba zemljišča [TP01]

Javno dostopen je opis kazalnika za leto 2008, v pripravi so podatki za leto 2012. V zgornjem poglavju so navedeni novejši podatki v zvezi z rabo tal.

Več kot polovico kopnega ozemlja Slovenije pokrivajo gozdovi (56 %, skupaj z grmičastim gozdom 58 %), drugo pretežno naravno rastje (naravni travniki, mokrišča, vodne, malo- ali neporasle površine) zavzema 4 %, 35 % površja je namenjenega pretežno kmetijstvu, slabi 3 % pa so umetne površine. Tako sliko pokrovnosti in rabe tal kaže interpretacija satelitskih posnetkov, zajetih leta 2006, po metodologiji CORINE Land Cover (CLC2006).

Spremembe, zaznane na območju Slovenije, so relativno majhne in v nobenem od obravnavanih obdobjih ne predstavljajo več kot dobre desetinke odstotka celotnega ozemlja (0,12 % med letoma 1996 in 2000 ter 0,13 % med letoma 2000 in 2006). Več je umetnih površin; med letoma 1996 in 2006 so se za skupaj 603 ha povečale površine, namenjene cestni infrastrukturi, slednji pa je namenjen tudi pretežni del po letu 2000 odprtih večjih gradbišč (507 ha). Za vsaj 86 ha je več tudi površin namenjenih industriji in trgovini. Največje spremembe so se zgodile znotraj kategorije gozdnih površin. Na približno dveh tretjinah novih pozidanih površin je bil prej gozd, na preostali tretjini pa kmetijske površine, od tega 220 ha sklenjenih njivskih površin, skoraj vse pozidane po letu 2000.

Gozdovi so sicer prevladujoča kategorija pokrovnosti tal v Sloveniji, a niso enakomerno razporejeni po vsem ozemlju. Največja sklenjena območja gozda pokrivajo dinarsko-kraške planote južne in jugozahodne Slovenije ter pobočja Alp na severu in zahodu.

Kategoriji rabe zemljišč "Kmetijske površine drobno posestne strukture« in »Pretežno kmetijske površine z večjimi območji naravne vegetacije« zasedata 14 % in 9 % prostora, torej skupno slabo četrtno celotne površine Slovenije. Kategorija »Njivske površine« zavzema po 112.237 ha, vinogradi 15.723 ha, drugi trajni nasadi pa 3.627 ha, skupaj torej okoli 6,5 % kopne površine Slovenije. V obdobju 1995–2000 so se od kmetijskih zemljišč povečale površine pašnikov, medtem ko so se nenamakane njivske površine, kmetijske površine drobno posestne strukture ter kategorija pretežno kmetijskih površin z večjimi območji naravne vegetacije rahlo zmanjšale. V obdobju od 2000 do 2006 večjih sprememb površin med kategorijami kmetijskih zemljišč ni bilo zaznati.

Večjih posegov v vodna telesa in mokrišča v Sloveniji v tem obdobju ni bilo, razen naravnih sprememb presihajočih jezer v pašnik na Planinskem polju oziroma v mokrišče na Cerkniskem jezeru.

Obseg območij varovalnih gozdov (evidenco o obsegu vodi ZGS)

Varovalni gozdovi so gozdovi, ki varujejo zemljišča usadov, izpiranja in krušenja, gozdovi na strmih obronkih ali bregovih voda, gozdovi, ki so izpostavljeni močnemu vetru, gozdovi, ki v hudourniških območjih zadržujejo prenatglo odtekanje vode in zato varujejo zemljišča pred erozijo in plazovi, gozdni pasovi, ki varujejo gozdove in zemljišča pred vetrom, vodo, zameti in plazovi, ter gozdovi na zgornji meji gozdne vegetacije.

Obseg gozdov s poudarjenimi lesnoproizvodnimi in varovalnimi funkcijami

Podatki o funkcijah gozdov na celotnem območju Slovenije so povzeti po Povzetku gozdnogospodarskih načrtov in lovsko upravljalnih načrtih za obdobje 2011–2020 (ZGS, 2012).

Funkcije gozdov so bile pri obnovi območnih načrtov za obdobje 2011–2020 ponovno valorizirane, in sicer skladno s posodobljenimi navodili. V primerjavi z območnim načrtom, izdelanim za obdobje 2001–2010, se je najbolj spremenila površina biotopske funkcije oz. funkcije ohranjanja biotske raznovrstnosti. Ta površina se je na drugi stopnji povečala za 570.000 ha, kar je posledica vključitve velikih površin gozdov v mrežo Natura 2000 v letu 2004.

Na prvi stopnji so se najbolj povečala površina funkcije varovanja gozdnih zemljišč in sestojev (za 28.000 ha), hidrološke (za 28.000 ha), zaščitne (13.000 ha) in turistične (14.000 ha) funkcije. Povečanje površin je posledica povečanja površine gozdov, dopolnjenih strokovnih kriterijev za izločitev funkcij iz leta 2008 ter novih strokovnih ocen. Zmanjšale so se površine raziskovalne funkcije (za 7.000 ha) in funkcije pridobivanja drugih gozdnih dobrin (za 7.500 ha).

Lesnoproizvodne funkcije na prvi stopnji poudarjenosti ima 64% gozdov v Sloveniji, funkcije varovanja gozdnih zemljišč in sestojev na prvi stopnji poudarjenosti pa ima 15 % gozdov v Sloveniji (tabela 5).

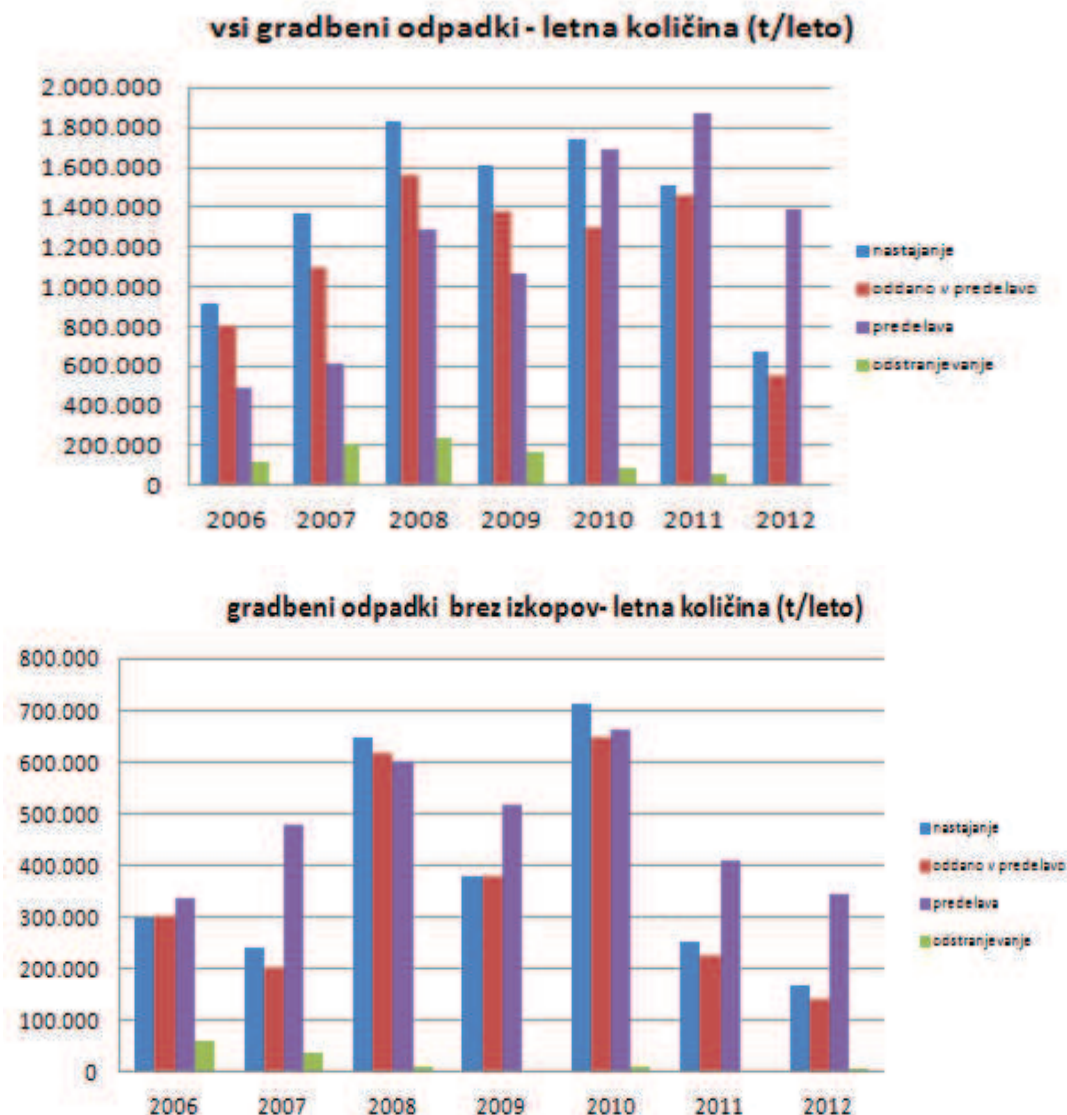
Tabela 5: Površine gozdnega prostora s poudarjenimi funkcijami v Sloveniji (v ha) (vir: ZGS, 2012)

Funkcija	1. stopnja		2. stopnja		3. stopnja		Skupaj ha
	ha	%	ha	%	ha	%	
Varovanje gozdnih zemljišč in sestojev	190.941	15	309.039	25	737.873	60	1.237.853
Hidrološka	63.240	5	554.471	45	623.144	50	1.240.856
Biotopska	62.469	5	740.606	60	438.864	35	1.241.939
Klimatska	35.579	3	43.179	3	1.162.067	94	1.240.825
Zaščitna	27.105	83	5.390	17			32.496
Higiensko-zdravstvena	28.556	2	74.190	6	1.138.079	92	1.240.825
Rekreacijska	30.295	3	62.087	6	907.048	91	999.431
Turistična	30.800	2	30.208	2	1.178.758	95	1.239.766
Poučna	7.615	1	5.288	0	1.226.888	99	1.239.790
Raziskovalna	9.421	100	0	0	0	0	9.421
F. varovanja naravne dediščine	36.739	17	180.978	83	0	0	217.717
F. varovanja kulturne dediščine	5.376	3	165.241	97	0	0	170.617
Estetska	35.189	29	86.501	71	0	0	121.690
Obrambna	14.125	47	15.638	53	0	0	29.762
Lesnoproizvodna	740.328	64	302.934	26	112.609	10	1.155.871
F. pridobivanja drugih gozdnih dobrin	17.715	7	249.979	93	0	0	267.694
Lovnogospodarska	35.029	100	0	0	0	0	35.029

Gradbeni odpadki [OD14]

Predelavo gradbenih odpadkov se spremlja s kazalnikom OD14, ki prikazuje letne količine gradbenih odpadkov, ravnanje z njimi ter njihovo strukturo. Kazalnik OD14 se ne obnavlja, zadnji podatki glede predelave gradbenih odpadkov se nanašajo na časovno vrsto, ki je bila zaključena v letu 2006. Namesto kazalnika OD14, katerega skrbnik je ARSO, se za področje ravnanja z odpadki uporabljajo kazalniki Statističnega urada Republike Slovenije, ovrednoteni in objavljeni kot rezultati statističnih raziskovanja o odpadkih Statistični urad RS izvaja raziskovanja s področja odpadkov v sodelovanju z ministrstvom, pristojnim za okolje, ter ARSO.

Na spodnji sliki je prikazano ravnanje z gradbenimi odpadki (količine odstranjenih in količine predelanih odpadkov) za obdobje 2006 – 2012. (vir: SURS; statistična raziskava o odpadkih).



Slika 13: Ravnanje z gradbenimi odpadki za obdobje 2006 – 2012 (vir: SURS)

5.1.2 Zrak

Obstoječe stanje

Cestna vozila, ladijski motorji, lokomotive in letala so vir onesnaženja zraka v obliki plinov in trdnih delcev, ki vplivajo na kvaliteto zraka:

- dušikovi oksidi (NO, NO₂): nastaja kot stranski produkt pri nepopolnem izgorevanju. So katalizator za ozon, sestavina kislega dežja in sestavina smoga. Vplivajo tudi na naravni krog nitratov, zlasti v vodi, kjer vplivajo na cvetenje alg.
- ogljikov monoksid: je plin brez barve in vonja, nastane pa zaradi nepopolnega izgorevanja ogljikovodikov. Ne povzroča direktnih globalnih učinkov, posredno pa kot katalizator prispeva k nastanku učinka tople grede.
- žveplov dioksid: nastane kot posledica zgorevanja fosilnih goriv. Je glavna sestavina kislega dežja, s svojo koncentracijo vpliva tudi na učinek tople grede.
- delci: so različne trdne snovi, ki jih najdemo v ozračju: dim, saje, prah in različni aerosoli. Emisije primarnih delcev zaradi prometa nastajajo predvsem zaradi nepopolnega zgorevanja fosilnih goriv (saje) in zaradi trenja (pometanje prašnih delcev s cestnih površin in v manjši meri zaradi obrabe

pnevmatik in zavornih oblog). Zaradi emisij v prometu pa nastajajo v pomembnih količinah tudi sekundarni delci, ki se s kemijskimi reakcijami v zraku oblikujejo iz dušikovih oksidov kot nitratni aerosoli ali iz žveplovega dioksida kot sulfatni aerosoli. Na delce v zraku se vežejo tudi druge strupene snovi (npr. HC in VOC). Vplivajo predvsem na zdravje ljudi (pljuča, srce in ožilje), njihovo odlaganje na liste pa zavira fotosintezo in rast rastlin.

- svinec: je strupena kovina, ki se nahaja v osvinčenem bencinu, predvsem v državah v razvoju. Svinec vpliva na presnovo in se kopiči v živih tkivih.
- ogljikovodiki (HC) in hlapne organske spojine (VOC): so v plinasti obliki in nastajajo zaradi nepopolnega izgorevanja bencina, pri točenju bencina ali pa izhlapevanja iz skladiščnih enot. So sestavni del smoga, katalizatorji za ozon in sestavina kislega dežja.

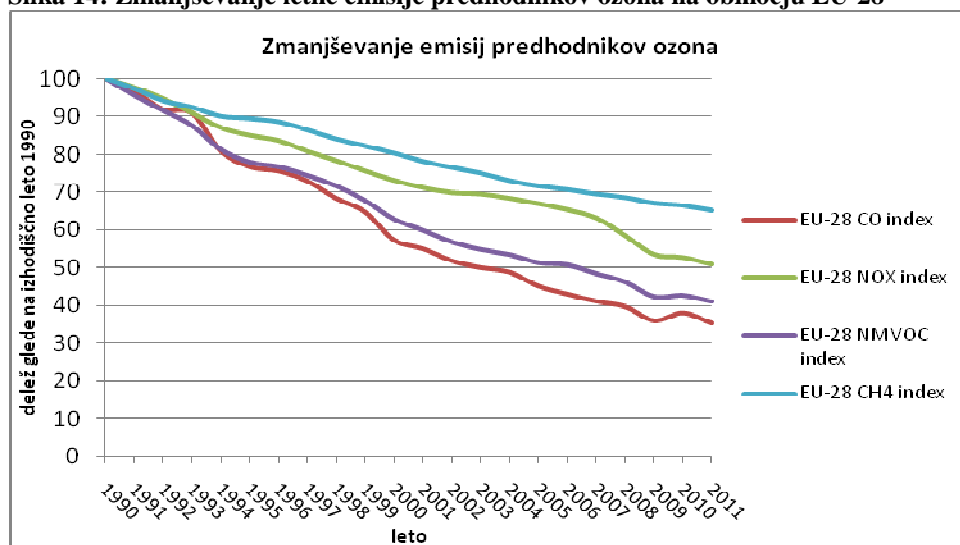
Prizemni ozon se razlikuje od navedenih onesnaževal, ker nastaja kot produkt fotokemičnih reakcij v zraku, onesnaženem zlasti z dušikovimi oksidi in ogljikovodiki (predhodniki ozona). Zaradi tega se visoke koncentracije ozona ne pojavljajo le v bližini velikih virov predhodnikov, ampak tudi v širši okolici. Ob stabilnem vremenu v anticiklonu ima lahko oblak visokih koncentracij ozona dimenzije več sto kilometrov in seže nekaj kilometrov visoko.

V Sloveniji je največji vir predhodnikov prizemnega ozona promet, ki prispeva približno dve tretjini. Koncentracije ozona imajo izrazit letni hod, kar je povezano z načinom nastanka ozona, ki zahteva dovolj sončne svetlobe. Na raven onesnaženosti zunanega zraka z ozonom pomembno prispeva transport ozona in njegovih predhodnikov preko meja, kar je opazno posebej na Primorskem. Zahodni vetrovi prenašajo znatne količine ozona in njegovih prehodnikov iz nižine v severni Italiji. Najvišje koncentracije se tako pojavljajo poleti na Obali in na Primorskem, v situacijah ob zmernih vetrovih iz zahoda in jugozahoda.

Meritve prizemnega ozona kažejo tako, kot to velja za celotno Sredozemlje, vključno s širšim območjem srednje Evrope (Avstrija, Nemčija, Češka, Slovaška in delno Poljska), preseganje tako ciljnih kot dolgoročno naravnanih vrednosti povsod po Sloveniji, razen na merilnih mestih, ki so izpostavljena emisijam dušikovih oksidov zaradi prometa. Na teh merilnih mestih se ozon razgradi v običajne molekule kisika.

Večletni niz podatkov o nastajanju prizemnega ozona sicer ne izkazuje opaznega trenda izboljšanja, vendar se letne količine izpustov predhodnikov ozona v Uniji izrazito manjšajo, kar je razvidno iz diagrama na spodnji sliki. Predvsem zmanjševanje rabe goriv v cestnih vozilih in izboljšave na izgorevanju goriv v motorjih vozil dolgoročno zagotavljata, da se bodo količine prehodnikov ozona še zmanjševale tako, da bo Slovenija vse manj obremenjena zaradi nastajanja prizemnega ozona.

Slika 14: Zmanjševanje letne emisije predhodnikov ozona na območju EU-28



Cilje izboljšanja kakovosti zraka opredeljuje evropska zakonodaja (Direktiva 2001/81/ES o nacionalnih zgornjih mejah emisij za nekatera onesnaževala zraka (direktiva NEC)) ter Protokol o zmanjšanju zakisovanja, evtrofikacije in prizemnega ozona h konvenciji iz leta 1979 o onesnaževanju

zraka na velike razdalje preko meja. Obvladovanje in zmanjševanje izpustov v zrak je tudi cilj Nacionalnega programa varstva okolja, ki vsebuje več operativnih programov s podobnimi cilji. Njegov namen je zagotoviti boljšo kakovost zunanjega zraka s postopnim zmanjševanjem izpustov SO₂, NO_x, NH₃ v zrak. Zaradi manjših izpustov bi bilo posledično manj prizemnega ozona, zakisovanja in evtrofikacije.

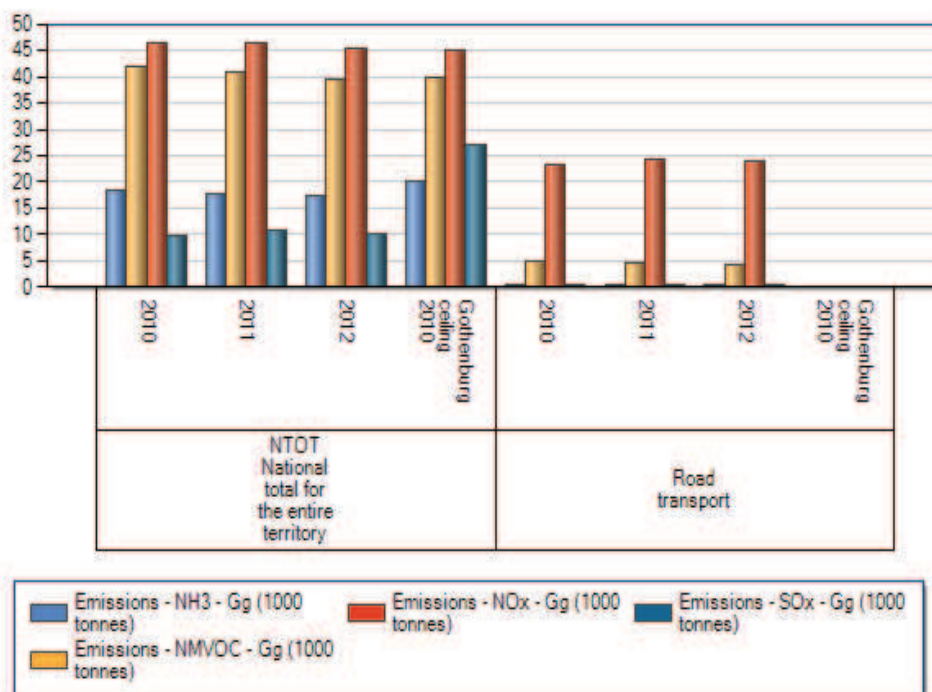
Slovenija relativno dobro ureja emisije onesnaževal, za katera so na podlagi Direktive 2001/81/ES določene zgornje meje emisij, kar je prikazano v spodnji tabeli.

Tabela 6: Odmiki emisij onesnaževal od nacionalnih zgornjih mej emisij v obdobju 2010 – 2012

Odmiki emisij od zgornjih mej	NO _x	NM ₃ VOC	SO ₂	NH ₃
Zgornje meje emisij za Slovenijo	45 kt	40 kt	27 kt	20 kt
Odmiki v letu 2010	- 1 %	- 14 %	- 64 %	- 13 %
Odmiki v letu 2011	+ 3 %	+ 2%	- 60 %	- 11 %
Odmiki v letu 2012	0 %	- 2%	- 62 %	- 12 %

Cestni promet je eden od glavnih virov emisije NO_x, v urbanem okolju pa je emisija delcev PM_{2,5} iz prometa ključna za onesnaženost zunanjega zraka na teh območjih.

Letne količine emisij onesnaževal iz cestnega prometa, za katere so določene zgornje meje emisij, so za obdobje 2010-2012 prikazane na diagramu spodnje slike. Na diagramu so prikazane tudi zgornje meje emisij, določene na podlagi Direktive 2001/81/ES. (vir: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/air-emissions-viewer-lrtap>)



Slika 15: Celotna letna emisija NO_x in emisija NO_x iz cestnega prometa v Sloveniji v obdobju 2010 - 2012

Prikaz stanja okolja z izbranimi kazalniki

Izpusti plinov, ki povzročajo zakisovanje [ZR09]

Kazalec [ZR09] prikazuje gibanje izpustov plinov, ki povzročajo zakisovanje in evtrofikacijo in strukturo izpustov posameznega plina glede na vir onesnaževanja v obdobju 1990–2011. Med snovi, ki povzročajo zakisovanje prištevamo žveplove okside (SO_x), dušikove okside (NO_x) in amonijak (NH₃). Dušikovi oksidi in amonijak prispevajo tudi k evtrofikaciji. Skupni izpusti snovi, ki povzročajo zakisovanje in evtrofikacijo so izraženi kot vsota izpustov vseh treh onesnaževal in pomnoženi s pripadajočimi faktorji zakisovanja. Izpusti so podani v ekvivalentu zakisovanja.

Izpusti plinov, ki povzročajo zakisovanje so bili leta 2011 v Sloveniji manjši za 74 odstotkov glede na leto 1990, predvsem zaradi nižjih izpustov žveplovega dioksida. Žveplove okside nastajajo pri zgorevanju goriv, ki vsebujejo žveplo. Ti so se v obravnavanem obdobju zmanjšali za 95 odstotkov.

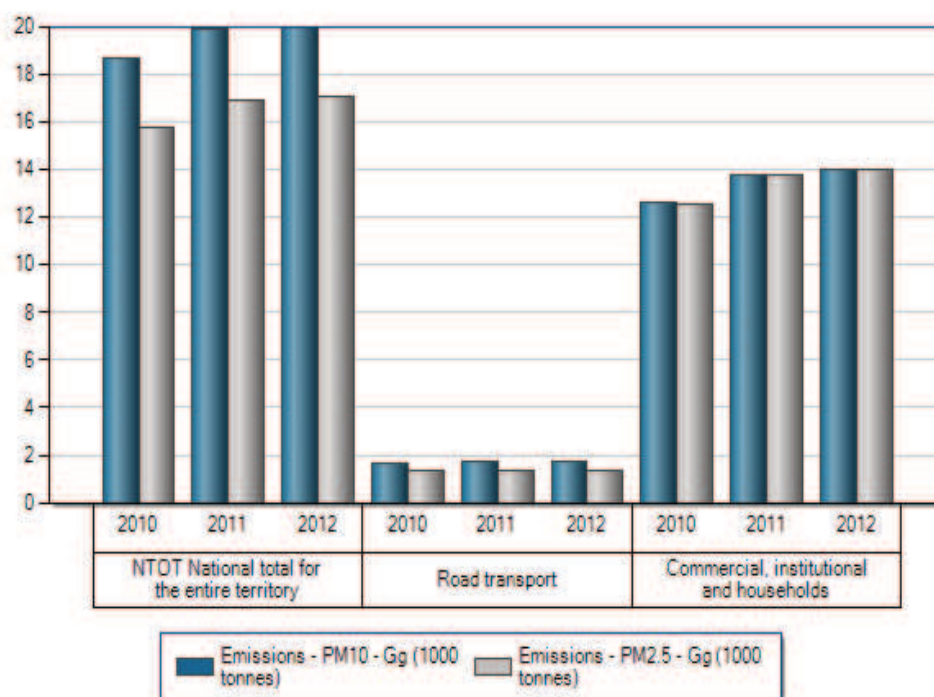
Največji delež v izpustih snovi, ki povzročajo zakisovanje in evtrofikacijo je leta 2011 predstavljal amonijak. Delež amonijaka je v skupnih izpustih predstavljal 43 %. Glavni vir amonijaka je kmetijstvo, prispeva kar 93 % k skupnim državnim izpustom amonijaka.

Delež izpustov dušikovih oksidov je v skupnih izpustih snovi, ki povzročajo zakisovanje in evtrofikacijo v letu 2011 predstavljal 42 %. Glavni vir izpustov dušikovih oksidov je po podatkih za leto 2011 predstavljal cestni promet (54 %), sledi oskrba z energijo (24 %). Glede na leto 1990 so se izpusti NO_x zmanjšali za 25 %, najbolj v prometu zaradi strožjih emisijskih standardov za motorna vozila, izvajanja ukrepov v termoelektrarnah in toplarnah, pa tudi zaradi zamenjave goriv in izboljšanja procesov izogrevanja v industriji. Vrednosti izpustov dušikovih oksidov za leto 2011 so zgolj za 1 % nižji od ciljne vrednosti, ki ne sme biti presežena od leta 2010 dalje. Izpusti dušikovih oksidov niso odvisni le od vsebnosti dušika v gorivu, temveč nastajajo predvsem po reakciji dušika in kisika v zraku med zgorevanjem pri visokih temperaturah.

Izpusti delcev v zrak [ZR15]

Kazalec prikazuje gibanje izpustov vseh prašnih delcev (Total Suspended Particles -TSP), primarnih delcev manjših od 10 µm (PM₁₀) in primarnih delcev manjših od 2,5 µm (PM_{2,5}) v zrak v obdobju 2000-2011, ter strukturo delcev glede na različne vire onesnaževanja.

Promet sicer ni glavni vir izpustov delcev, vendar je v urbanem okolju njegov delež k onesnaženosti zunanjega zraka skoraj enak deležu emisij delcev iz kurišč za ogrevanje stanovanjskih in drugih prostorov. Primerjava emisije delcev iz prometa z emisijo delcev iz splošnega sektorja in gospodinjstev je prikazana na diagramu spodnje slike za obdobje 2010 – 2012. (vir: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/air-emissions-viewer-lrtap>)



Slika 16: Letna emisija delcev iz prometa ter iz splošnega sektorja in gospodinjstev v Sloveniji v obdobju 2010 – 2012

Izpusti predhodnikov ozona [ZR10]

Kazalec prikazuje gibanje izpustov plinov, ki povzročajo nastanek prizemnega ozona v obdobju 1990–2011 in strukturo izpustov posameznega plina glede na vir onesnaževanja. Predhodnik ozona je snov, ki prispeva k nastajanju prizemnega (troposferskega) ozona. Med predhodnike ozona prištevamo: dušikove okside (NO_x), ogljikov oksid (CO), metan (CH₄) in nemetanske hlapne organske snovi (NMVOC).

Glavni vir skupnih izpustov predhodnikov ozona je bil v letu 2011 promet (43 %), sledi raba goriv v gospodinjstvih in komercialnem sektorju (24 %) in raba topil in drugih izdelkov (11 %). Prispevek industrijskih procesov, kmetijstva in ravnanja z odpadki je majhen.

V letu 2011 je bil glavni vir izpustov dušikovih oksidov promet (63 %). K izpustom ogljikovega oksida je največ prispevala raba goriv v gospodinjstvih in komercialnem sektorju (63 %). Glavni vir izpustov metana je kmetijstvo (54 %). Izpusti nemetanskih hlapnih organskih spojin so v največji meri posledica rabe topil (34 %) in rabe goriv v gospodinjstvih in komercialnem sektorju (34 %).

5.1.3 Podnebni dejavniki

Obstoječe stanje

5.1.3.1 Prilagajanje podnebnim spremembam

Orodja za računanje projekcij bodočega podnebja so različni klimatski modeli (vir: Priprave za podlago ocene tveganj in priložnosti, ki jih podnebne spremembe prinašajo za Slovenijo; Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta; 2014). Medvladni odbor za podnebne spremembe (IPCC, 2013) je v svojem petem poročilu podrobno predstavil scenarije podnebnih sprememb za 21. stoletje, od svetovne ravni do posameznih regij. Rezultati simulacij tako Evropi kot Sloveniji napovedujejo znaten dvig temperature zraka do konca stoletja. Na letni ravni sega razpon od manj kot 2 °C za najbolj mil scenarij do okoli 5 °C za scenarij brez blaženja podnebnih sprememb. Poletja se bodo verjetno ogrela nekoliko bolj kakor zime. Predvidena sprememba količine padavin je bolj negotova, a z verjetnim povečanjem v hladni in zmanjšanjem v topli polovici leta. Skladno s tem lahko pričakujemo daljša in izrazitejša obdobja poletne vročine in suše.

V okviru projekta Podnebna spremenljivost v Sloveniji, ki ga od leta 2009 izvaja Agencija RS za okolje, z namenom preverjanja kvalitete in veljavnosti vseh klimatoloških meritev in ugotavljanja ter odpravljanja znatnih vplivov sprememb merilnih mest na časovne nize, se analizirajo spremembe podnebja v Sloveniji v zadnjih šestdesetih letih. Znanih je nekaj vmesnih rezultatov, na podlagi katerih lahko že dobimo vtis, kako se podnebje v Sloveniji spreminja, in sicer:

- značilen je porast temperature zraka na vseh območjih v Sloveniji,
- večji je porast temperature v mestih kot na podeželju,
- dvig temperature je večinoma odraz globalnih podnebnih sprememb,
- povečano je število toplih dni in zmanjšano število ledenih dni,
- jesenska višina padavin se viša in večinoma upada v ostalih letnih časih,
- zmanjšala se je višina novega snega in trajanja snežne odeje.

Dokazati povezavo med številom ali intenziteto ekstremnih padavinskih dogodkov s pojavom dviga temperature je težje, ker je za tako analizo rezultatov klimatskih meritev obdobje meritev pogosto prekratko, da bi lahko statistično zanesljivo analizirali spremembo pogostosti takih dogodkov. Vendar je kljub oteženi analizi za merilna mesta v Ljubljani značilno, da je v nasprotju s skupno višino padavin v zadnjih desetletjih višina padavin med ekstremnimi dogodki naraščala (vir: <http://meteo.arso.gov.si/uploads/probase/www/climate/text/sl/publications/spremenljivost%20podnebnja.pdf>).

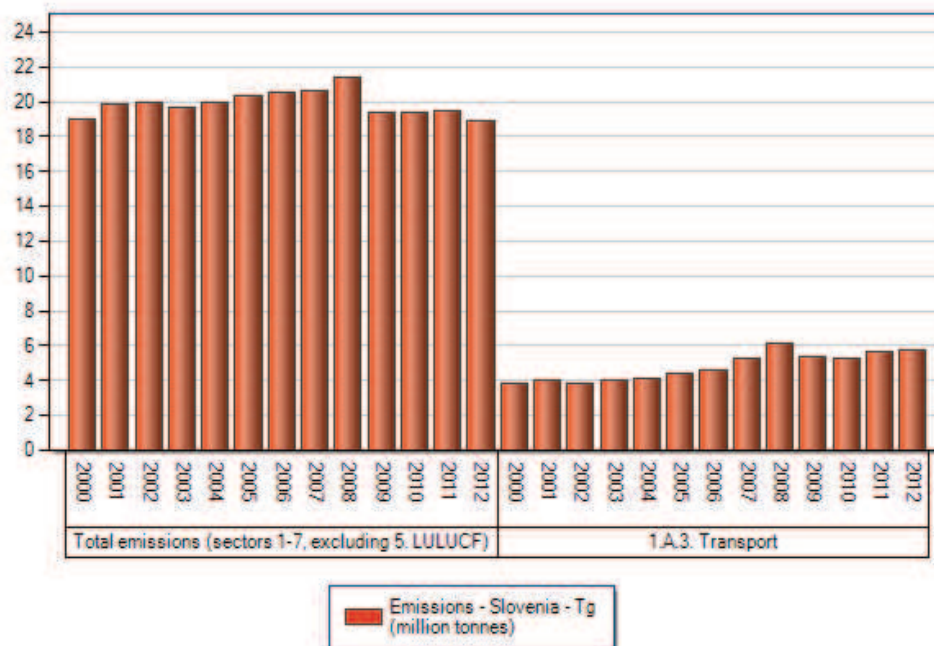
V vseh scenarijskih simulacijah dviga temperature (za 3,5°C in za 2°C) so glavni izzivi poplave in obalna erozija, večje povpraševanje za vodo, energijo in surovine, ter motnje v prometnih omrežjih in komunikacijskih povezavah, ki jih povzročajo ekstremni vremenski pojavi. Prometno omrežje Slovenije je posebej občutljivo na ekstremne padavinske dogodke zaradi poplav, zasnežitve cest in težav, ki jih v prometu povzroča žled. Zaradi doslednega upoštevanja geomehanskih lastnosti zemljišč pri gradnji cest, je cestno omrežje Slovenije manj občutljivo na plazenje, ki se običajno pojavlja ob ekstremnih padavinskih dogodkih.

5.2.3.2 Blaženje podnebnih sprememb

Razpoložljivi podatki kažejo na to, da je Slovenija izpolnila svojo obveznost iz Kjotskega protokola in v obdobju 2008–2012 emisije TGP zmanjšala za več kot 8-odstotkov glede na izhodiščne emisije, pri čemer je upoštevano tudi povečanje ponorov emisij zaradi upravljanja z gozdovi ter izvajanje EU-ETS. V izhodiščnem letu 1986 so bili izpusti TGP v Sloveniji 20,35 milijona ton CO₂ ekv, 8 % zmanjšanje pa pomeni, da slovenski izpusti v obdobju 2008–2012 v povprečju niso presegli 18,73 milijonov ton ekvivalenta CO₂ na leto.

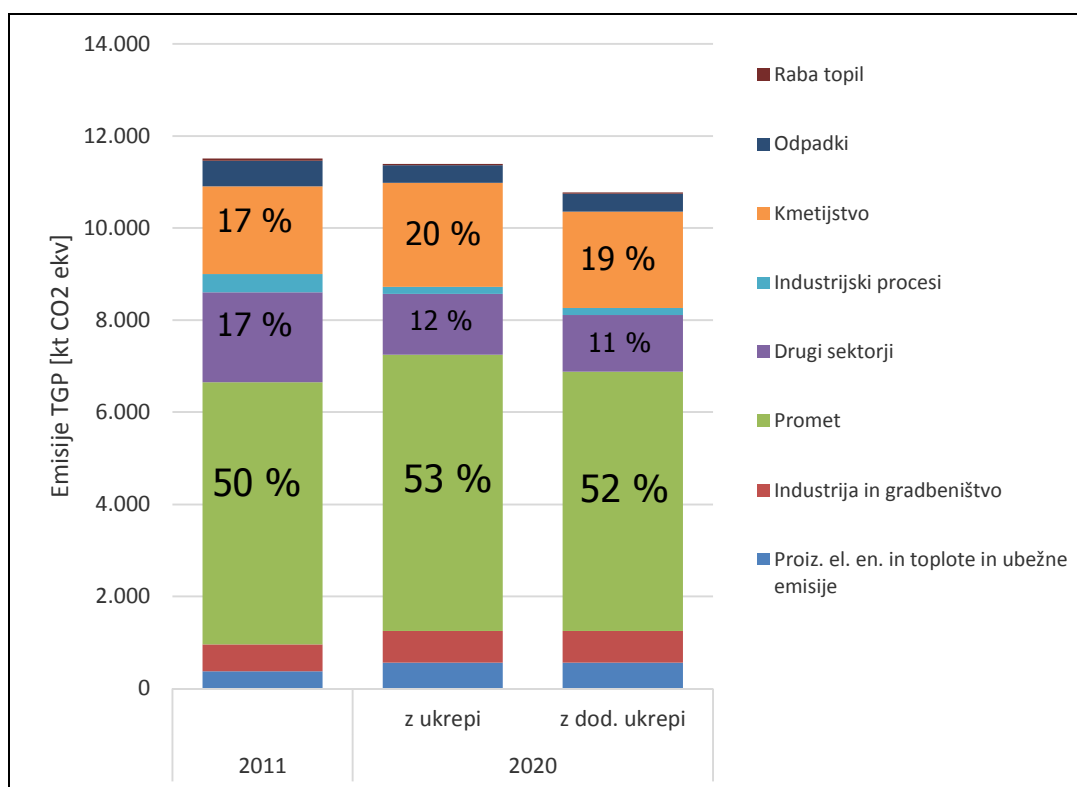
V strukturi emisij toplogrednih plinov za leto 2011 ima največji delež CO₂ (82,9 %), katerega glavni vir je proizvodnja električne energije in toplote, sledi promet. CH₄ predstavlja 10,1 %, glavna vira sta kmetijstvo in ravnanje z odpadki. NO₂ prispeva 5,7 %, glavni vir je kmetijstvo. Emisije F-plinov (HFC, PFC in SF₆) predstavljajo 1,3 % vseh emisij, glavni vir so industrijski procesi.

Na diagramu slike 16 je prikazana emisija toplogrednih plinov iz prometa v primerjavi s celotno emisijo toplogrednih plinov v Sloveniji, to je emisijo iz sektorjev, za katere velja Odločba 406/2009/ES, in virov emisije toplogrednih plinov, ki so vključeni v shemo trgovanja z pravicami do emisije toplogrednih plinov v skladu z Direktivo 2009/29/ES. (vir: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>)



Slika 17: Emisija toplogrednih plinov iz prometa v primerjavi s celotno emisijo toplogrednih plinov v Sloveniji v obdobju 2000 – 2012

Med emisijami iz sektorjev, za katere velja Odločba 406/2009/ES o prizadevanju držav članic za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, da do leta 2020 izpolnijo zavezo Skupnosti za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, je imel v letu 2011 največji delež sektor promet: nekaj manj kot 50 %, sledita raba goriv v gospodinjstvih in storitvenih dejavnostih s 17,0 % in kmetijstvo s 16,5 %. Podrobneje je struktura emisije toplogrednih plinov iz teh sektorjev za leto 2011 ter njihova predvidena struktura emisija toplogrednih plinov v letu 2020 glede na stopnjo izvajanja ukrepov zmanjševanja emisije toplogrednih plinov, kot so predvideni v predlogu Operativnega programa ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 s pogledom do leta 2030), prikazana na diagramu slike 17 (vir: predlog Operativnega programa ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 s pogledom do leta 2030; IJS-CEU, KIS).



Slika 18: Struktura emisije toplogrednih plinov iz sektorjev, ki jih pokriva Odločba 406/2009/ES, v letu 2011 in 2020 glede na dve stopnji izvajanja ukrepov

Prikaz stanja okolja z izbranimi kazalniki

Izpusti toplogrednih plinov [PS03]

Kazalec prikazuje gibanje izpustov toplogrednih plinov, glavnih virov izpustov v Sloveniji ter primerjavo z državami Evropske unije. Izpusti toplogrednih plinov se izračunavajo v skladu z IPCC metodologijo, ki omogoča mednarodno primerljivost podatkov. Izpusti se računajo za naslednje vire, kot so promet, energetika, industrijski procesi, goriva v industriji, goriva v gospodinjstvih in komercialni rabi, kmetijstvo, odpadki. Posebno kategorijo predstavljajo raba in spremembe rabe zemljišč in gozdarstva.

5.1.4 Voda

Obstoječe stanje

Na ozemlju Slovenije se srečujejo štiri pokrajine: Alpe, Dinarsko gorstvo, Panonska nižina in Sredozemlje, kar daje Sloveniji veliko pokrajinsko pestrost, pestro geološko sestavo tal in razgiban relief. Ta pestrost se med drugim odraža na vseh pojavnih oblikah površinske vode, od hudournikov, rečic, potokov in rek do ponikalnic, izvirov, jezer in morja.

Na območju Slovenije imamo dve vodni območji: vodno območje Jadranskega morja in vodno območje Donave. Vodno območje Donave zavzema 81% površine Slovenije, slaba petina površja pa pripada vodnemu območju Jadranskega morja. Osnovni hidrogeografski enoti delimo po osrednjih rekah na porečja Mure (Pomurje), Drave (Podravje) in Save (Posavje) s Kolpo (Pokolpje) ter povodje Soče (Posočje) in povodje jadranskih rek.

Površinska voda: Čeprav je država majhna po površini, srečamo v njej različne tipe vodotokov, ki so posledica pester geološke sestave tal in razgibanega reliefa. Imamo razmeroma gosto hidrografska omrežje, ponekod smo priča rednemu ali občasnemu poplavljanju, medtem ko se nekateri predeli soočajo s pomanjkanjem vode in sušo, kar je v največji meri posledica velike razlike v količini padavin med predeli na zahodu države in tistimi na vzhodu.

Ekološko stanje površinskih voda – vodotoki

Prva ocena ekološkega stanja vodotokov v skladu z Vodno direktivo je bila izdelana v okviru priprave Načrta upravljanja z vodami. Ocena je izdelana za obdobje 2006-2008. Povzetek podatkov za celotno območje Slovenije za navedeno obdobje: Vodna telesa površinskih voda v 59 primerih (38 %) ne dosegajo dobrega ekološkega stanja oziroma dobrega ekološkega potenciala. Dve vodni telesi (1 %) sta razvrščeni v zelo slabo (Kamniška Bistrica Študa–Dol in Cerknjščica), sedem (5 %) v slabo (Pivka Prestranek–Postojnska jama, Sotla Dobovec–Podčetrtek, Rinža, Meža Črna na Koroškem–Dravograd, obe vodni telesi na Kobiljanskem potoku in Koren) ter 50 (32 %) v zmerno ekološko stanje ali zmeren ekološki potencial. Okoljske cilje dosega 80 vodnih teles (52 %), od tega jih je 11 (7 %) razvrščenih v zelo dobro, 69 (45 %) pa v dobro stanje (ARSO, 2010). Končne ocene (končno stanje z ravniyo zaupanja) o ekološkem stanju vodotokov po letu 2008 še niso bile izdelane.

Ekološko stanje površinskih voda – stoječe vode

V letu 2012 je po kakovosti izstopalo Bohinjsko jezero, ki je po veljavnih kriterijih doseglo zelo dobro ekološko stanje. Kar 8 jezer, oziroma zadrževalnikov pa v letu 2012 ni doseglo kriterijev za dobro ekološko stanje, oziroma dober ekološki potencial. To so Blejsko, Velenjsko in Družmirsko jezero ter zadrževalniki Šmartinsko, Perniško in Slivniško jezero ter Mola in Vogršček. Najpogostejši razlog za nedoseganje dobrega stanja je bilo pomanjkanje kisika, ki je posledica intenzivne evtrofikacije. S posebnimi onesnaževali so bila v letu preobremenjena Velenjsko, Družmirsko in Perniško jezero. Ledavsko in Gajševsko jezero, ki sta poleg Perniškega jezera sicer najbolj obremenjena s hranili, sta v letu 2012 ustrezala trenutno veljavnim kriterijem za dobro stanje (ARSO, 2013b). Novejše ocene še niso bile izdelane.

Kemijsko stanje površinskih voda –vodotoki: Podatki ARSO kažejo, da je bilo v letu 2009 kemijsko stanje rek ocenjeno za 85 merilnih mest. Dobro kemijsko stanje je bilo določeno za dobrih 95 % oz. 81 merilnih mest rek, slabo kemijsko stanje pa za 4 merilna mesta (slabih 5 %). Slabo kemijsko stanje je bilo določeno na vodnem telesu Polskava Zgornja Polskava – Tržec in vodnem telesu Sava Litija – Zidani Most zaradi preseganja okoljskih standardov za živo srebro. Vir živega srebra na Polskavi so emisije iz industrije. Povišane koncentracije živega srebra na merilnem mestu Boben Hrastnik pa so posledice starega bremena oz. resuspenzije živega srebra in sedimenta in ne posledica novih emisij. Za vodni telesi Krka Soteska – Otočec in zadrževalnik Ptujsko jezero je bilo določeno slabo kemijsko stanje zaradi preseganja okoljskih standardov za tributilkositrove spojine. Na Dravi so bile evidentirane emisije tributilkositrovih spojin na komunalno čistilno napravo Maribor, ob reki Krki pa ni evidentiranih emisij tributilkositrovih spojin. Zadnji podatki ARSO kažejo, da je bilo v letu 2010 kemijsko stanje ocenjeno za 81 merilnih mest na rekah, pri čemer so bila vključena merilna mesta, na katerih je bilo v letu 2009 določeno slabo stanje s parametri, ki so bili vzrok slabega kemijskega stanja, razen Bobna, kjer gre za staro breme. Za vsa merilna mesta je ugotovljeno dobro kemijsko stanje (ARSO, 2012). Ocene o kemijskem stanju vodotokov po letu 2010 še niso bile izdelane.

Kemijsko stanje površinskih voda – stoječe vode: V letu 2012 se je kemijsko stanje ugotavljalo v vseh zadrževalnikih severovzhodne Slovenije in zadrževalniku Vogršček. V Šmartinskem in Perniškem jezeru se je v mesečnih intervalih spremljala vsebnost živega srebra in drugih težkih kovin, v ostalih zadrževalnikih pa se je v času največje rabe fitofarmaceutvskih sredstev analizirala prisotnost organoklornih, triazinskih in ostalih pesticidov. V letu 2012 med onesnaževali, ki določajo kemijsko stanje ni bilo zaznanih koncentracij, ki bi presegle okoljske standarde kakovosti določene v Uredbi o stanju površinskih voda, Uradni list št. 14/2009, kar pomeni dobro kemijsko stanje za vsa jezera in zadrževalnike, kjer so se izvajale meritve (ARSO, 2013b). Ocene o kemijskem stanju stoječih voda po letu 2012 še niso bile izdelane.

Podzemna voda: Po zadnjih podatkih ARSO je bilo v letu 2012 v državni monitoring podzemnih voda vključenih 21 vodnih teles. Za vodna telesa podzemnih voda Savinjska kotlina (VTPodV_1002), Dravska kotlina (VTPodV_3012) in Murska kotlina (VTPodV_4016) je bilo določeno slabo kemijsko stanje (presežene mejne vrednosti za atrazin, destil-atrzin, pesticide in nitrate). Za ostala vodna telesa pa je bilo določeno dobro kemijsko stanje (vir: ARSO, 2013a)

V kraških in razpoklinskih vodonosnikih, ki predstavljajo okoli 50 % zalog podzemne vode, je podzemna voda zaradi manjše poseljenosti in redkejših kmetijskih površin manj obremenjena s pesticidi in nitrati. Za ta vodna telesa je določeno dobro kemijsko stanje z visoko ali srednjo ravno zaupanja. Vodovarstvena območja v Sloveniji pokrivajo približno 4.491 km². To je približno ena petina slovenskega ozemlja. Še večjo površino zavzemajo potencialni vodni viri. Posebno skrb zaslužijo tudi kraške vode zaradi njihove ranljivosti oziroma majhne samočistilne sposobnosti.

Morje: Slovenska obala je najkrajša morska obala, dolga je le 46,6 km. Na severu meji na italijansko obalo, na jugu pa z reko Dragonjo na Hrvaško. Teritorialno morje Republike Slovenije meri nekaj več kot 300 km². Največji in najpogostejši potencialni polutant, ki se prevaža po morjih z ladjami-tankerji je nafta, ki je tudi eden od pglavitnih virov energije (40% delež v skupni porabi svetovne energije). Največje preglavice predstavljajo prav nenadna razlitja velikih količin nafte in njenih derivatov na manjših omejenih prostorih, kot je npr. Tržaški zaliv oz. severni Jadran. Kemično in ekološko stanje morja se spremlja s kazalcem MR06.

V okviru Začetne presoje morskih voda v pristojnosti republike Slovenije (MKOb, 2013), ki je bila izdelana v postopku priprave Načrta upravljanja morskega okolja je podana ocena stanja za osem bioloških elementov. Stanje fitoplanktona je ocenjeno kot dobro z visoko zanesljivostjo, dobro stanje za makroalge, morske trave, nevretenčarje in ribe obalnega pasu, ter morske ptice pa s srednjo zanesljivostjo. Stanje zooplanktona je ocenjeno na podlagi dveh elementov: glede na biomaso mezozooplanktona je stanje ocenjeno kot dobro, stanje glede na pojavljanje uhatega klobučnjaka pa ni ocenjeno kot dobro. Kljub splošno dobri oceni pa so ob obali lokalno onesnažena oziroma degradirana območja, na kar kaže slabo stanje določenih bioloških elementov.

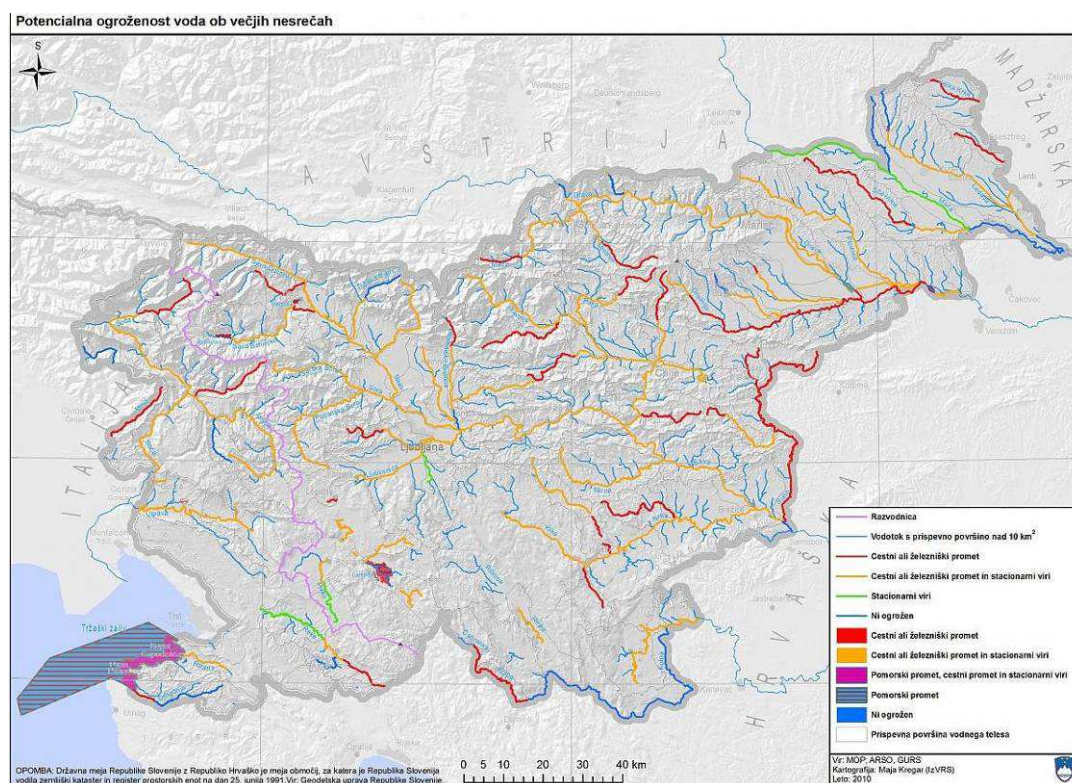
V okviru Študije o vplivu razlitij v morje na kakovost morskih sedimentov (ERICo, 2014) je bila opredeljena stopnja onesnaženost morskih sedimentov iz treh Luških bazenov. Rezultati izmerjenih vsebnosti parametrov, so pokazali, da nobeden izmed vzorcev sedimentov iz Luških bazenov nima lastnosti nevarnega odpadka.

Prikaz stanja okolja z izbranimi kazalniki

Potencialna ogroženost voda ob nastanku nesreč pri transportu nevarnih snovi

Transport nevarnih snovi delimo na cestni, železniški, rečni in pomorski promet. Potencialno možnost za onesnaženje vodnih teles zaradi večje nesreče se ocenjuje glede na bližino prometnih cest, železnic in intenziteto pomorskega prometa. Potencialna ogroženost voda ob večjih nesrečah je prikazana na karti v nadaljevanju. (vir: Načrt upravljanja z vodami, 2011)

- *Potencialna ogroženost za nastanek nesreč pri transportu nevarnih snovi na VO Donave:* Na VO Donave analiza kaže, da prometnih poti ni v okolici 14,9% vodnih teles površinskih voda. Na območju vseh ostalih vodnih teles (VT) je prisotna nevarnost zaradi nastanka incidentnega izlittja zaradi prometnih nesreč v cestnem (63,6 %) ali cestnem in železniškem (21,5 %) prometu.
- *Potencialna ogroženost za nastanek nesreč pri transportu nevarnih snovi na VO Jadranskega morja:* Na VO Jadranskega morja analiza kaže, da prometnih poti ni v okolici 38,2 % VT površinskih voda. Na območju vseh ostalih VT je prisotna nevarnost zaradi nastanka incidentnega izlittja zaradi prometnih nesreč v cestnem (29,4 %), cestnem in železniškem (17,6 %), pomorskega prometa (11,8 %) ali pomorskega in cestnega prometa (2,9 %).



Slika 19: Potencialna ogroženost voda ob večjih nesrečah (vir: NUV, 2011)

Vodovarstvena območja

Za vodne vire v javni porabi so v Sloveniji sprejeta ali predlagana vodovarstvena območja, ki pokrivajo približno 4.491 km². To je približno 22% oziroma ena petina slovenskega ozemlja. Še večjo površino zavzemajo potencialni vodni viri. Površina ozemlja z zajetimi in potencialnimi vodnimi viri predstavlja več kot polovico slovenskega ozemlja. Kartografski prikaz vodovarstvenih območij je v poglavju 5.2.

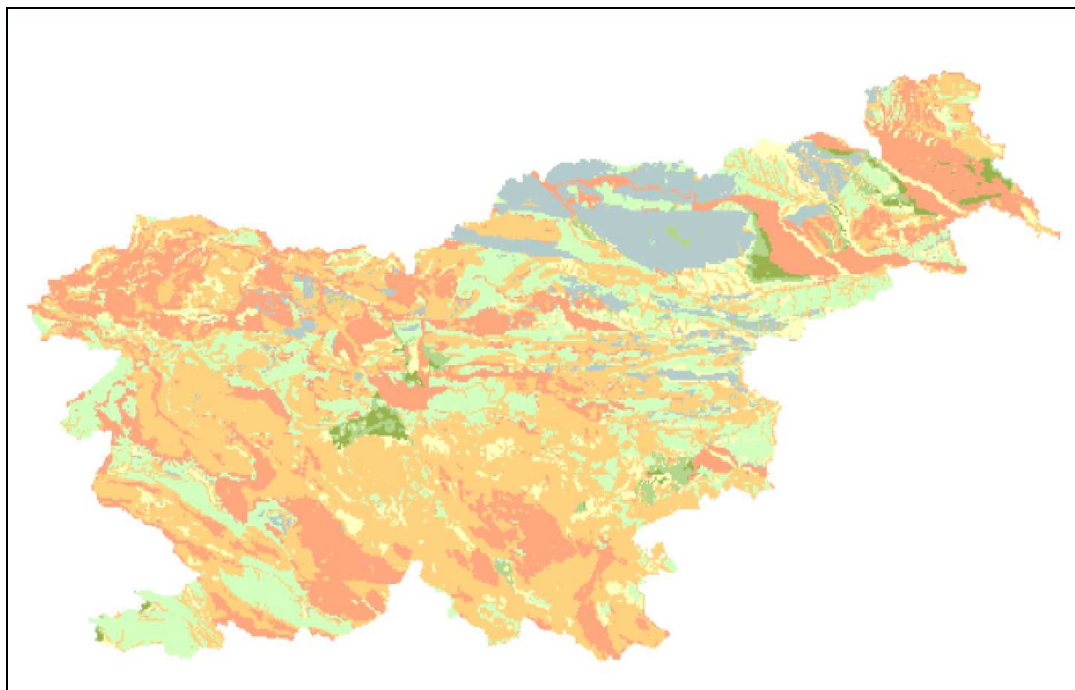
Ranljivost vodonosnikov

Podzemna voda se v pomembnih količinah pojavlja v geoloških plasteh na celotnem VO Donave in VO Jadranskega morja. Nahaja se v različnih vodonosnikih:

- vodonosniki, v katerih prevladuje medzrnski tok (prevladujejo nevezani sedimenti),
- razpoklinski vodonosniki, vključno s kraškimi (razpokane in masivne geološke plasti), in
- manjši vodonosniki medzrnske ali razpoklinske poroznosti ali geološke plasti brez pomembnih virov podzemne vode. (vir: Načrt upravljanja z vodami, 2011)

Vodonosniki so glede na ranljivost razvrščeni v šest stopenj: I. zelo nizka stopnja ranljivosti – VI. izredno visoka stopnja ranljivosti. Karta ranljivosti, ki jo je izdelal Geološki zavod Slovenije (slika 19) prikazuje specifično občutljivost vodonosnika za širjenje onesnaženja. Ocena je narejena na osnovi pričakovane hitrosti toka podzemne vode v krovnih geoloških plasteh. V geoloških plasteh z najvišjo ranljivostjo je pričakovano, da lahko celotno onesnaženje doseže gladino podzemne vode in potuje naprej proti viru podzemne vode. V geoloških plasteh z nizko ranljivostjo je pričakovano počasnejši transport onesnaženja, tako je vpliv na podzemno vodo manjši, ker je proces razpadanja bolj ali manj učinkovitejši. Vodonosniki z najvišjo ranljivostjo se v večjem obsegu pojavljajo na Krasu in v predelu Gorenjske (razpoklinski in kraški vodonosniki) ter na območju rečnih nanosov Drave in Mure (aluvijalni vodonosniki).

Glavni namen karte je ocenjevanje razmerja obremenitev/vpliv v merilu države. Pregledna karta je namenjena regionalnemu pregledu in planiranju kot pomoč pri optimizaciji zaščite obstoječih in potencialnih vodnih virov pred morebitnim onesnaženjem. Rdeča barva na spodnji karti označuje vodonosnike z izredno visoko stopnjo ranljivosti.



Slika 20: Karta ranljivost vodonosnikov Slovenije (vir: Geološki zavod Slovenije 2014)

Prometne nesreče, v katerih se razlije večja količina nevarnih snovi, najpogosteje nafte oziroma njenih derivatov, so precej pogoste. Po podatkih Uprave RS za zaščito in reševanje je bilo v letih 2003 in 2004 kar 240 nesreč z nevarnimi snovmi v cestnem prometu, 7 nesreč v železniškem in 1 v pomorskem prometu. Leto 2005 je bilo v znamenju onesnaženja morja. V koprski luki sta se zgodili dve večji nesreči – razlitje fosforne kisline pri pretovarjanju z ladje in razlitje večje količine nafte z ladje. Slednje je bilo ocenjeno kot največje onesnaženje morja pri nas v zadnjih 20 letih (Urbančič s sod., 2010).

Kopalne vode

Seznam kopalnih voda za VO Donave zajema skupno 20 kopalnih voda, pri čemer se jih 30 % nahaja v zgornjem delu porečja Save (kopalne vode na Blejskem in Bohinjskem jezeru ter na Šobčevem bajerju) in 70 % v spodnjem delu porečja Save (kopalne vode na reki Krki in Kolpi). Seznam kopalnih voda za VO Jadranskega zajema skupno 28 kopalnih voda, pri čemer se jih 25 % nahaja na povodju Soče (kopalne vode na reki Idrijci, Nadiži in Soči) in 75 % na povodju Jadranskih rek z morjem (21 kopalnih voda na morju) (vir: Načrt upravljanja z vodami, 2011). Prikaz Kopalnih voda je v poglavju 5.2.

Poplavna območja

Poplave ogrožajo več kot 3000 km² oziroma slabih 15 % površine ozemlja. Kar polovica poplavnih območij je v porečju Save, 40 % v porečju Drave in 4 % v Posočju. Ogrožene so predvsem hudourniške grabe, dolinska dna in marsikje pozidane aluvialne ravnice. Manj obsežne so poplave, ki nastanejo zaradi plimovanja morja, ter kraške poplave. Na delu poplavnih območij je prišlo do spreminjanja travnikov in pašnikov v obdelovalne površine, ponekod pa so se poplavna območja tudi pozidala. Leta 1991 je živelo na območju običajnih poplav 7 % prebivalcev Slovenije, na območjih tako imenovanih velikih poplav pa prebiva četrtina ljudi (ARSO, 2014).

Beleži se tudi dviganje morske gladine, in sicer 1 mm/leto. V obdobju 1960–2006 je višina morja 306-krat dosegla točko poplavljanja, 300 cm. Do pogostih poplav morja prihaja večinoma v jesensko-zimskem času, občasno tudi spomladi, število poplav se povečuje. Poplavno območje je najboljše v občini Piran, ob izjemnih poplavih je v obalnih občinah ogroženih 2,5 % prebivalstva (ARSO, SOER. Poročilo o stanju okolja v Evropi 2010 – prispevki Slovenije). Prikaz poplavnih območij je v poglavju 5.2.

Kemično in ekološko stanje morja

Kemično in ekološko stanje morja se spremlja s kazalcem MR06. Pet vodnih teles slovenskega morja je na osnovi podatkov monitoringa v obdobju 2006 - 2008 uvrščenih v slabo kemijsko stanje. To stanje je določeno zaradi preseženega okoljskega standarda kakovosti tributilkositrovih spojin, ki je na nivoju Evropske skupnosti določen od leta 2007 dalje. Ekološko stanje vodnih teles morja je določeno za tri vodna telesa, ki so v dobrem ali zelo dobrem stanju.

5.1.5 Narava

Obstoječe stanje

Biotska raznovrstnost

Slovenija ima kljub majhni površini izredno visoko vrstno pestrost, z velikim številom vrst na majhnem prostoru. V svetovnem merilu se lahko ponaša z eno najvišjih podzemeljskih biotskih pestrosti in je z 58 % površinsko zastopanostjo z gozdovi (vrstno zelo dobro ohranjenih) ena najbolj gozdnatih evropskih držav.

Na območju Slovenije je opisanih 3.266 različnih domorodnih taksonov praprotnic in semenk, osnovni značaj pa jim dajejo alpski in srednjeevropski floristični elementi ter panonske, dinarske in sredozemske vrste. Pojavljajo se številne endemične rastline (66 taksonov, 22 je značilnih samo za območje Slovenije), ki rastejo na zelo majhnem območju in nikjer drugje po svetu. Znatno večjo pestrost kot v osrednjem in vzhodnem delu Slovenije kažejo predeli zahodne Slovenije (večji del Alp in slovenski submediteran s Krasom in delom Istre), kjer je na približno 140 km², kolikor obsegajo 4 kvadranti, ki skupaj tvorijo osnovno polje, v glavnem 800 ali več taksonov. Prav tako je bilo pri nas registriranih med 13.000 - 15.000 vrst živalskih vrst, od tega je okrog 4000 endemičnih (predvsem podzemeljske živali) (Hlad in Skoberne, 2001). Tu bivajo vrste z zelo različnimi areali (vzhodnoevropske, evrazijske, zahodnoevropske, mediteranske in številne endemne vrste zahodnih Dinaridov). Zelo številčno je vrstno bogastvo med nevretenčarskimi skupinami, med vretenčarskimi pa je na tem območju prisoten pomemben (vitalen) del populacij nekaterih evropsko oz. svetovno ogroženih karizmatičnih vrst.

Varovana območja

Slovenija ima 354 območij Natura 2000, od tega je 323 območij (skupna površina 6.639 km², to je 32,1 % površine Slovenije) določenih na podlagi direktive o habitatih; 31 območij (skupna površina 5.077 km², to je 24,6 % površine Slovenije) pa na podlagi direktive o pticah. Število vrst po direktivi o habitatih je 114, po direktivi o pticah pa 118 vrst, število kvalifikacijskih habitatnih tipov je 60. Omrežje Natura 2000 je fragmentirano in predstavlja skupino med sabo nepovezanih otokov, bi pa naj bilo povezano (v smislu sistema zelene infrastrukture) (Green Infrastructure, 2007).

Trenutno imamo v Sloveniji: 1 narodni park, 3 regijske parke, 44 krajinskih parkov, 1 strogi naravni rezervat, 54 naravnih rezervatov, 1.162 naravnih spomenikov ter 119 spomenikov oblikovane narave (ARSO, 2013). Zavarovanih je 268662 ha, kar je 13,3 % površine Slovenije. Skladno s ciljem Resolucije o nacionalnem programu varstva okolja 2005–2012 (Uradni list RS, št. 2/06): »Povečanje deleža zavarovanih območij različnih kategorij za 10 % – na 22 % površine Slovenije do leta 2014.«, ki še ni bil dosežen, v prihodnjih letih je zato pričakovati povečanje obsega zavarovanih območij.

Območja v Sloveniji, uvrščena med Ramsarska mokrišča so: Cerknjsko jezero z okolico (ID 1600), Sečoveljske soline (od ID 586) in Škocjanske jame (ID 991). Glavni cilj Ramsarske konvencije je zagotoviti ohranjanje mokrišč, predvsem tistih mednarodnega pomena, s smotrno rabo, mednarodnim sodelovanjem in zavarovanjem.

Škocjanske jame so bile zaradi svojega izjemnega pomena za naravno svetovno dediščino 1986 leta vpisane na Unescov seznam svetovne kulturne in naravne dediščine (referenčna številka 390). So edinstven naravni spomenik na območju matičnega Krasa, kjer je reka Reka na stiku fliša z apnencem v zemeljski zgodovini izoblikovala izjemen splet jam, udornic, ponorov in enega največjih podzemnih kanjonov v Evropi. Prikaz varovanih območij je v poglavju 5.2.

Naravne vrednote

Pravilnik o določitvi in varstvu naravnih vrednot je določil 2743 naravnih vrednot – območij, 5885 naravnih vrednot - točk in 9083 naravnih vrednot - jam. Skupna površina vseh poligonov znaša 266951,34 ha kar znaša 13,2 % površine države. Površinsko največji sta geomorfološki naravni vrednoti planota Pokljuka in planota Jelovica, sledijo pa narivna struktura Nanos in Kraški rob. Prikaz naravnih vrednot je v poglavju 5.2.

Ekološko pomembna območja

V Sloveniji je določenih 275 ekološko pomembnih območij in 32 jam, ki so razglašena kot ekološko pomembna območja. Ekološko pomembna območja imajo skupno površino 1372261,53 ha, kar znaša 67,7 % površine Slovenije. Največjo površino obsegajo EPO Osrednje območje življenjskega prostora velikih zveri, Julijske Alpe in Kočevsko. Navedeno EPO se prekriva z osrednjim življenjskim območjem rjavega medveda. Prikaz EPO je v poglavju 5.2.

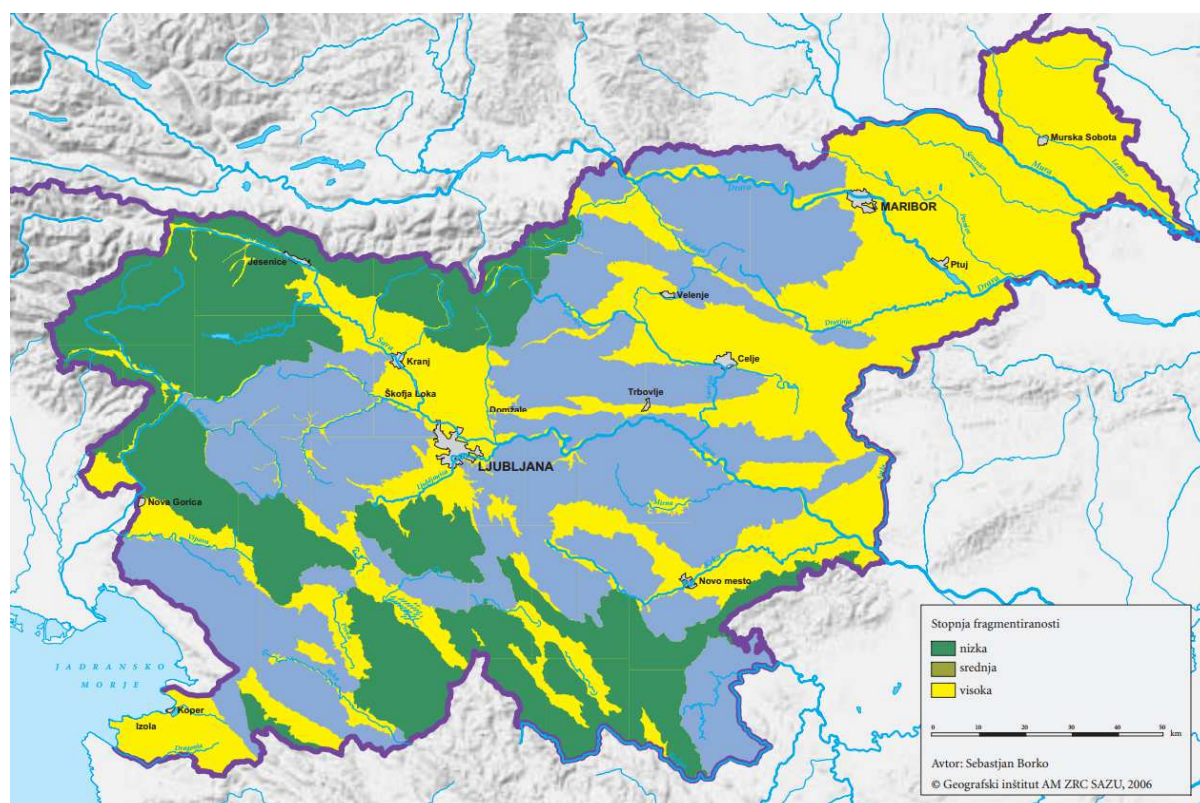
Strnjeni gozdni sestoji

V Sloveniji imamo velike gozdne komplekse, ki imajo izjemno vrednost zaradi redkosti, kompleksnosti in ekosistemske vloge. Pomembni so z vidika nadaljnjega razvoja življenja (evolucije) v zmernoklimatskih okoljih in ohranjanja ekosistemskih funkcij, ki so vezane na veliko površinska dogajanja. Za zagotavljanje možnosti premikanja arealov vrst (velike zveri in ostali veliki sesalci) in s tem povečane verjetnosti njihovega preživetja je prehodnost v teh gozdovih ključnega pomena.

Pritiski na strnjene gozdne sestoje in ostale še povezane habitatne krpe so, tudi zaradi gradnje nove infrastrukture, veliki. V obstoječem stanju je prisotna problematika s prometnimi koridorji prekinjenih migracijskih poti. Prometni koridorji mnogokrat fragmentirajo življenjski prostor živali in presekajo selitvene poti oziroma preprečijo migriranje nekaterih skupin živali (predvsem sesalcev in dvoživk). Problemi ovir v migracijskih koridorjih se nakazujejo predvsem na starejših odsekih avtocest, kjer je podhodov za divjadi malo, zelenih mostov pa ni. Na primer odsek avtoceste Ljubljana – Postojna v obstoječem stanju pomeni resno grožnjo nemotenemu prehajanju velikih zveri (rjavi medved, volk, ris), na to temo je bilo opravljenih že več študij (npr. Harmel in sod., 2005; Zavod Symbiosis, 2012) Potreba po izgradnji ekodukta na avtocesti Ljubljana– Koper, na odseku Vrhnika–Postojna je bila že izražena zaradi fragmentiranega habitata risa in medveda. Na številnih odsekih regionalnih in lokalnih cest ostaja tudi nerešeno prehajanje dvoživk, kar v času njihove spomladanske selitve na mrestišča povzroča veliko smrtnost (Zavod Symbiosis, 2012).

Da postajata razdrobljenost in izguba dragocenih habitatov vedno bolj pereča problema tudi na nivoju Evrope, priča objavljeno poročilo z naslovom Landscape Fragmentation in Europe (EEA in FOEN, 2011). V poročilu je izpostavljeno, da ima fragmentacija krajine zaradi prometne infrastrukture in pozidave številne vplive na biodiverzitetu. Zaradi drobljenja in izolacije populacij bistveno prispeva k zmanjševanju populacij prostoživečih živali in povečuje ogroženost vrst v Evropi. Kljub načrtovalskim konceptom s katerimi naj bi se velika strnjena območja naravnih ekosistemov ohranjalo, smo v zadnjih 20 letih v Evropi priča obsežni fragmentaciji.

Fragmentiranost gozda na območju Slovenije je prikazana na sliki 20 (visoka fragmentiranost je prikazana z rumeno barvo). Največja fragmentirana gozdna območja so prisotna na ravninskem delu Slovenije in vzdolž avtocestnega križa (na območju Prekmurja, Štajerske, vzhodne Dolenjske, Primorske, na širšem območju Gorenjske ob avtocestnem koridorju).



Slika 21: Stopnja fragmentiranosti gozda v Sloveniji (Borko, 2006)

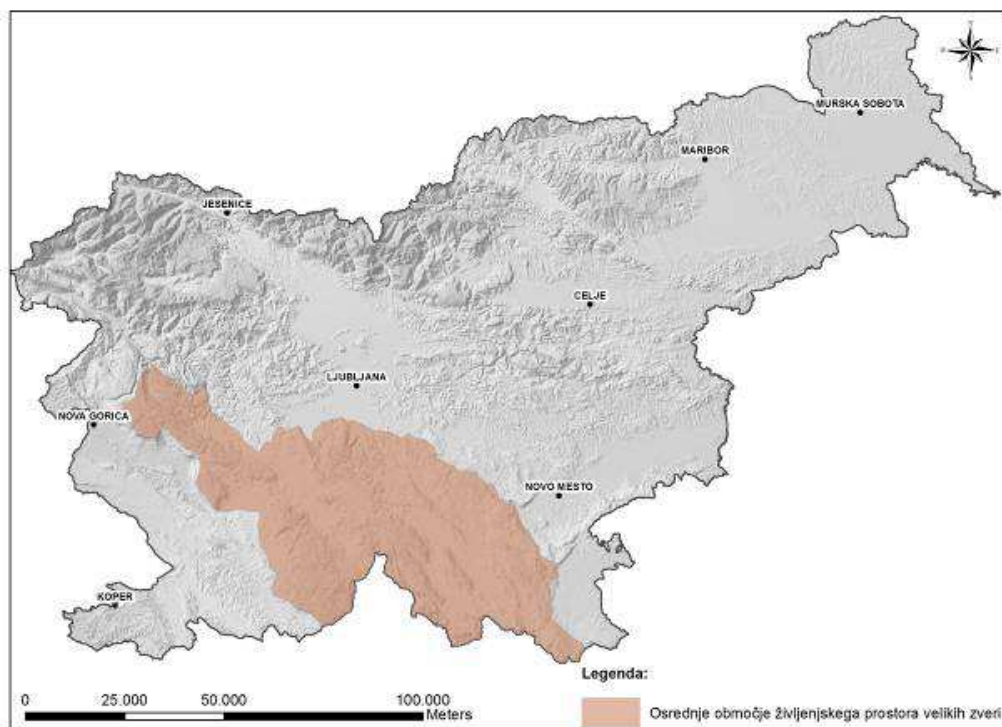
Osrednje območje pojavljanja velikih zveri

Veliki gozdni kompleksi v južnem delu Slovenije so vključeni v osrednje območje življenjskega prostora velikih zveri (EPO). To so predeli notranjskega in Goteniškega Sneznika, Kočevskega Roga ter Trnovskega gozda. Ta območja so pri umeščanju infrastrukturnih koridorjev še posebej ranljiva.

Za medveda in volka je izdelana strategija upravljanja:

- Strategija upravljanja z rjavim medvedom *Ursus arctos* v Sloveniji
- Strategija ohranjanja volka (*Canis lupus*) v Sloveniji in trajnostnega upravljanja z njim, Akcijski načrt upravljanja populacije volka (*Canis lupus*) v Sloveniji za obdobje 2012-2017.

V Sloveniji poznamo dva tipa življenjskih območij, in sicer Osrednje območje življenjskega prostora velikih zveri, ki je opredeljeno kot EPO, in življenjska območja rjavega medveda (osrednje, robno, prehodno in območje brez prisotnosti rjavega medveda), ki jih opredeljuje strategija za rjavega medveda. EPO se prekriva z osrednjim življenjskim območjem rjavega medveda (slika 21). Za volka in risa v strategijah niso opredeljena življenjska območja na način, kot so v strategiji za rjavega medveda.



Slika 22: EPO - osrednje območje življenjskega prostora velikih zveri (vir: Geoportal ARSO, 2014)

Prikaz stanja okolja z izbranimi kazalniki

Povozi prostoživečih živali

Po podatkih Zavoda za gozdove Slovenije je promet (povozi, trki) med glavnimi dejavniki izgub divjadi, zlasti srn, lisic in poljskih zajcev. Leta 2006 so zabeležili okoli 8500 primerov, kar je skoraj dvakrat toliko kot leta 1997 (Urbančič s sod., 2010).

Povprečno je v Sloveniji registriranih nekje med 4000 in 5000 povoženih osebkov velike divjadi na leto. Daleč najštevilčnejšo vrsto povozov predstavlja srnjad (nekje 90%). V obdobju po 2000, nekje do 2006, je povoz divjadi dokaj skokovito naraščal, nekje 6700 je bilo maksimalno zabeleženo povoženih osebkov velike divjadi. V zadnjih letih stagnira (Izvidnica..., 2012).

Tabela 7: Povozi velikih sesalcev (vir: ZGS, 2014)

	Cesta*	Železnica*	SKUPAJ*
divji prašič	78	12	90
gams	5	2	6
lisica	811	9	819
navadni jelen	131	37	168
srna	4438	103	4541
rjavi medved	8	6	15

*V tabeli so prikazane povprečne vrednosti števila povozov na letnem nivoju. Analiza je opravljena za obdobje po letu 2000. Upoštevane so avtohtone živalske vrste, za katere je bilo kdajkoli po letu 2000 registriranih več kot 10 povozov letno.

V tabeli 7 so zbrani podatki o povozih večjih prostoživečih sesalcev (zajci npr. so izvzeti) v obdobju po letu 2000 (povprečne letne vrednosti po posameznih živalskih vrstah). Podatki so pridobljeni iz uradne baze ZGS (junij 2014). V tabeli so zbrani podatki lovišč, s katerimi upravljajo lovske družine, in tudi lovišč s posebnim namenom.

Zaradi fragmentacije okolja na lokalni ravni so na prometni infrastrukturi zelo pogosti tudi povozi dvoživk. Na območju Slovenije je registriranih več kot 1500 črnih točk povozov dvoživk, od tega več

kot 100 črnih točk z zelo veliko gostoto povozov. Na območju Slovenije v času spomladanskih migracij že več let potekajo akcije prenašanja dvoživk čez cesto, ki so organizirane na prostovoljni bazi, največkrat na pobudo Herpetološkega društva.

Prometna infrastruktura prav tako vpliva na prekinitev preletnih in selitvenih poti netopirjev. Podatki kažejo, da žrtve prometa niso samo netopirji, ki letijo nizko (iz roda *Rhinolophus* in *Myotis*), temveč tudi tisti, ki letijo na višje (na primer *Pipistrellus* in *Nyctalus sp.*). Presetnik s sod. (2014)

Prikaz stanja okolja z izbranimi kazalniki

Fragmentacija habitatov [SEBI013]

Stanje kazalnika spremlja EEA za območje celotne EU. Kazalnik temelji na spremembah v CLC (Corine land cover). CLC se praviloma posodablja vsakih šest let. Zadnji prikaz CLC je bil izdelan za leto 2006, v pripravi je CLC za leto 2012. Na spletni strani EEA je stanje na podlagi kazalnika prikazano za obdobje 1990-2000. V nadaljevanju je izveček stanja za območje Slovenije (EEA, 2014):

- v obdobju 1990 – 2000 v večjem delu ni bilo zaznati obsežnejše fragmentacije gozda. Fragmentacija nizke intenzitete je bila prisotna v osrednjeslovenski, pomurski in spodnjeposavski regiji ter v jugovzhodni Sloveniji
- v tem obdobju je bila na večini ozemlja Slovenije za vrste s povprečno disperzijsko razdaljo 1km stabilna povezanost gozdnih habitatov, le v savinjski regiji je bil registriran upad povezanosti habitatov.

5.1.6 Zdravje ljudi

5.1.6.1 Kakovost zraka

Obstoječe stanje

V Sloveniji predstavlja največji problem onesnaženje zraka z delci (PM10) ter ozonom v poletnem času. Poleg tega se na degradiranem območju Mežiške doline občasno pojavljajo povišane koncentracije svinca. Meritve PM10 kažejo občasna preseganja mejnih vrednosti na celotnem ozemlju Slovenije, še posebej pa v notranjosti, kjer v zimskem obdobju nastajajo dolgotrajne temperaturne inverzije. Analiza virov PM10 kaže, da je vzrok onesnaženja z delci večinoma cestni promet, predvsem v prometno bolj obremenjenih urbanih središčih (Ljubljanska kotlina), v slabo prevetrenih kotlinah pa so vzrok onesnaženja tudi izpusti iz kurilnih naprav ter industrijskih virov (Zasavska in Celjska kotlina). K onesnaženju zaradi ozona, ki je izrazitejše na Primorskem, bistveno prispeva daljinski transport iz Padske nižine v Italiji.

Na območjih onesnaženosti zraka, kjer so prekoračene dnevne mejne vrednosti ravni PM10 v zraku, je Vlada RS na podlagi Zakona o varstvu okolja in Uredbe o kakovosti zunanega zraka sprejela sledeče odloke, ki opredeljujejo tudi potrebo večji uporabi javnega prometa in manjši gostoti prometa na problematičnem območju:

- Odlok o načrtu za kakovost zraka MO Kranj (Uradni list RS, št. 108/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka: MO Celje (Uradni list RS, št. 108/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka MO Novo mesto (Uradni list RS, št. 108/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka: MO Maribor (Uradni list RS, št. 108/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju Zasavja (Uradni list RS, št. 108/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na MO Murska Sobota (Uradni list RS, št. 88/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju MO Ljubljana (Uradni list RS, št. 24/14)

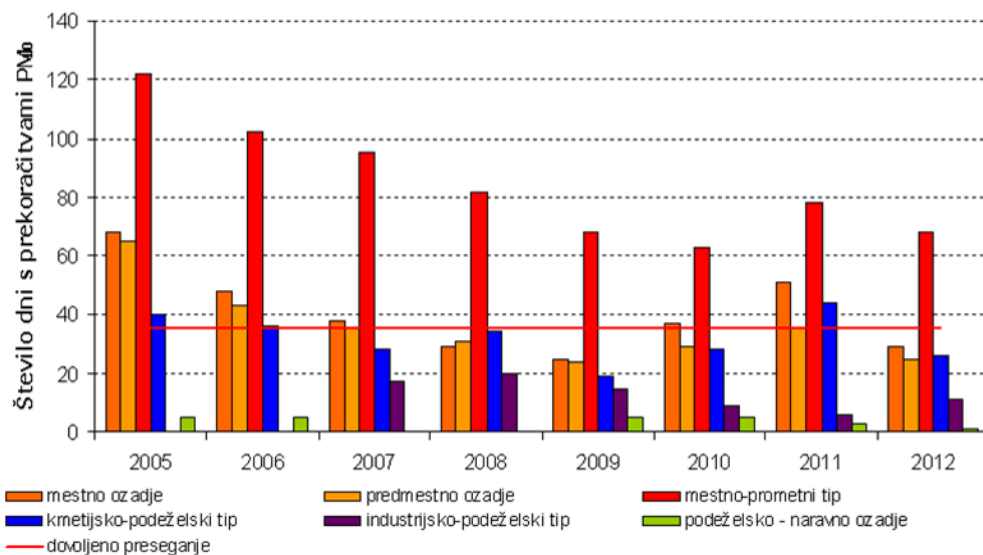
V skladu z odloki je potrebno za problematična območja izdelati Podrobnejši program ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM(10).

Prikaz stanja okolja z izbranimi kazalniki

Onesnaženost zraka z delci PM10 in PM2.5 [ZR08]

Kazalec prikazuje število dni s preseženo dnevno mejno koncentracijo delcev PM10 ter gibanje povprečne letne koncentracije delcev PM10 in PM2.5 na merilnih mestih v Sloveniji.

Na spodnji sliki je prikazano število dni s preseženo dnevno mejno koncentracijo PM10 $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, graf je povzet iz spletne strani ARSO (http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=72).



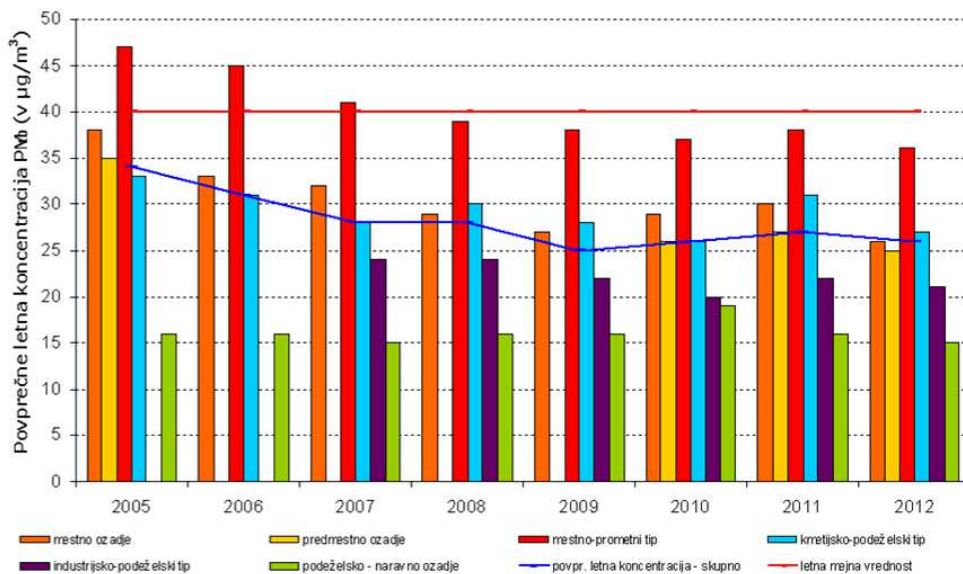
Vir: Zbirka podatkov avtomatskih meritev državne mreže za spremljanje kakovosti zraka (DMKZ), ARSO in zbirka podatkov dopolnilnih avtomatskih merilnih mrež (TE Šoštanj, TE Trbovlje, TE-TO Ljubljana, EIS Anhovo), 2013.

Slika 23: Število dni s preseženo dnevno mejno koncentracijo PM10 $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (lahko presežena največ 35-krat v koledarskem letu) (vir: ARSO, 2014)

V letu 2012 se je glede na prejšnje leto znižalo število prekršitev mejne dnevne koncentracije delcev PM10, tako da je bilo letno dovoljeno število prekršitev preseženo na manj merilnih mestih po Sloveniji. Do prekoračenj je tudi v letu 2012 prihajalo izključno v zimskem obdobju leta. Potrebno je poudariti, da poleg prometa in industrije na povišane koncentracije delcev vplivajo tudi individualna kurišča.

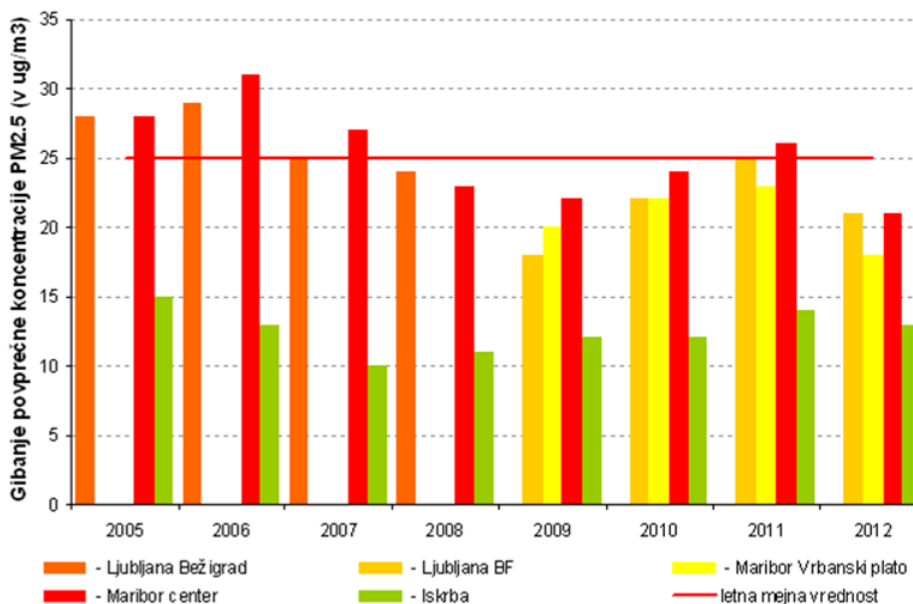
Najvišje povprečne letne koncentracije delcev PM10 in PM2.5 ter največ dni s preseženo dnevno mejno koncentracijo PM10 je bilo v obdobju 2005-2012 na merilnih postajah v mestih, ki so pod vplivom izpustov iz prometa. Na podeželju so koncentracije PM10 bistveno nižje. Naravno ozadje, ki označuje prispevek delcev, ki je stalno prisoten v okolju, je izredno nizko.

Na slikama 23 in 24 je prikazano gibanje povprečne letne koncentracije PM10 in PM 2,5, grafa sta povzeta iz spletne strani ARSO (vir: http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=72).



Vir: Zbirka podatkov avtomatskih meritev državne mreže za spremljanje kakovosti zraka (DMKZ), ARSO in zbirka podatkov dopolnilnih avtomatskih merilnih mrež (TE Šoštanj, TE Trbovlje, TE-TO Ljubljana, EIS Anhovo), 2013.

Slika 24: Gibanje povprečne letne koncentracije PM10 (letna mejna vrednost je 40 µg/m³) (vir: ARSO, 2014)



Vir: Zbirka podatkov meritev državne mreže za spremljanje kakovosti zraka (DMKZ), ARSO, 2012.

Slika 25: Gibanje povprečne letne koncentracije PM2.5 (letna mejna vrednost je 25 µg/m³) (vir: ARSO, 2014)

5.1.6.2 Obremenitev s hrupom

Obstoječe stanje

Obremenjenost okolja s hrupom je pomemben dejavnik, ki vpliva na kakovost življenja v naravnem in urbanem okolju. V okolju, kjer so prebivalci trajno izpostavljeni visokim ravnam hrupa, je lahko ogroženo njihovo zdravje, povečana obremenjenost pa lahko predstavlja resno motnjo. Posebno pomembna so s tega stališča tako območja, ki so preobremenjena s hrupom kot tudi naravna in urbana območja, ki so malo obremenjena ali povsem neobremenjena s hrupom.

Obremenjenost s hrupom je pomembno okoljsko vprašanje, saj je na razpolago vedno več informacij o škodljivih posledicah dolgotrajne izpostavljenosti povečanim ravnom hrupa na zdravje in počutje ljudi. Iz novejše publikacije Svetovne zdravstvene organizacije (WHO, 2011) je razvidno, da je v državah članicah EU in drugih zahodnoevropskih državah možno hrupu zaradi prometa vsako leto pripisati izgubo več kot enega milijona zdravih let življenja. Tudi v Smernicah svetovne zdravstvene organizacije o hrupu (WHO, 1999) so posledice hrupa, vključno z motnjami spanja, opredeljen kot resna zdravstvena težava. V evropskih smernicah (WHO, 2009) sta za zaščito zdravja prebivalcev predlagani dve vrednosti kazalca nočnega hrupa:

- dolgoročna priporočena vrednost 40 dB(A),
- začasna priporočena vrednost 55 dB(A).

Začasna vrednost je predlagana za območja, kjer doseganje priporočene vrednosti 40 dB(A) zaradi različnih razlogov v srednjeročnem obdobju ni uresničljivo. V Sloveniji je z zakonodajo predpisana mejna vrednost kazalca nočnega hrupa za III. območje varstva pred hrupom usklajena z začasno priporočeno vrednostjo WHO. Doseganje priporočene vrednosti 40 dB(A) je na območjih neposredno ob večini prometnic praktično nedosegljiv in nerealen cilj.

Dolgotrajna izpostavljenost prekomernemu hrupu prinaša veliko okoljsko tveganje, ki ogroža zdravje ljudi, pri tem pa se izpostavljenost hrupu v primerjavi z drugimi povzročitelji stresa v Evropi povečuje. Urbanizacija, vedno večje povpraševanje po motoriziranem prevozu in neučinkovito urbanistično načrtovanje so poglavitni vzroki za povečano izpostavljenost. Poleg tega je obremenjenost s hrupom pogosto povečana na poselitvenih območjih, na katerih je lahko problematična tudi kakovost zunanjega zraka.

Izpostavljenost hrupu lahko povzroča razdraženost, moti spanec, vpliva na kognitivne funkcije šoloobveznih otrok, sproža fiziološke odzive na stres in povzroča kardiovaskularna obolenja pri osebah, kronično izpostavljenih hrupu. Stres lahko sproži nastajanje nekaterih hormonov, ki imajo lahko številne posredne učinke, vključno s povišanim krvnim tlakom. Zaradi teh učinkov se lahko ob dolgotrajni izpostavljenosti še poveča tveganje za kardiovaskularne bolezni in duševne motnje.

Ocenjeno je, da v Sloveniji približno 20% prebivalstva trpi zaradi hrupa, za katerega strokovna javnost meni, da je za zdravje nesprejemljiv (ARSO, 2009). Obremenjenost urbanega in naravnega okolju s hrupom narašča, kar je predvsem posledica naraščanja prometa na mednarodnih in regijskih prometnih koridorjih ter v ubranih središčih, pri čemer je v splošnem obremenjenost v urbanih okoljih v večja kot v podeželskem in naravnem okolju. Najpomembnejši povzročitelj okoljskega hrupa je cestni promet, obremenjenost okolja je povečana tudi ob železniškem omrežju, v manjši meri ob letališčih.

Podatki o izpostavljenosti prebivalcev hrupu zaradi cestnega in železniškega prometa na območju Slovenije so povzeti po Strategiji razvoja prometa v RS (tabela 8, slika 25). V okviru strokovnih podlag za Strategijo je izdelana poenostavljena analiza obstoječe obremenjenosti s hrupom ob celotnem državnem cestnem in železniškem omrežju, v izračunu so upoštevane tudi pomembnejše lokalne ceste na večjih poselitvenih območjih.

V oceni je upoštevanih skupno 6.729 km cest in 1.154 km železniških prog. Podatki o obremenjenosti prebivalcev glede na priporočene in začasne vrednosti WHO za kazalec nočnega hrupa v posameznih statističnih regijah so v spodnji tabeli.

Tabela 8: Izpostavljenost prebivalcev hrupu cestnega in železniškega prometa v letu 2011 glede na priporočene vrednosti WHO za kazalec nočnega hrupa (vir: Strategija, 2015)

Število s hrupom preobremenjenih prebivalcev		
Regija	Dolgoročna priporočena vrednost 40 dB(A)	Začasna priporočena vrednost 55 dB(A)*
Pomurska	39.696	5.017
Podravska	126.836	17.725
Koroška	24.011	4.129
Savinjska	99.403	14.712
Zasavska	14.604	3.027
Spodnjeposavska	22.275	3.089
Jugovzhodna Slovenija	39.917	5.259
Osrednjeslovenska	233.191	39.236
Gorenjska	75.052	11.153
Notranjsko-Kraška	23.300	4.931
Goriška	30.475	3.009
Obalno-Kraška	32.971	3.304
Skupaj	761.731	114.591

Opomba: * - začasna priporočena vrednost 55 dB(A) za kazalec nočnega hrupa je enaka mejni vrednosti za infrastrukturne vire hrupa v III. območju varstva pred hrupom

Na območju Slovenije je bila v letu 2011 zaradi cestnega in železniškega prometa glede na priporočene vrednosti WHO za kazalec nočnega hrupa izpostavljenost prebivalcev naslednja:

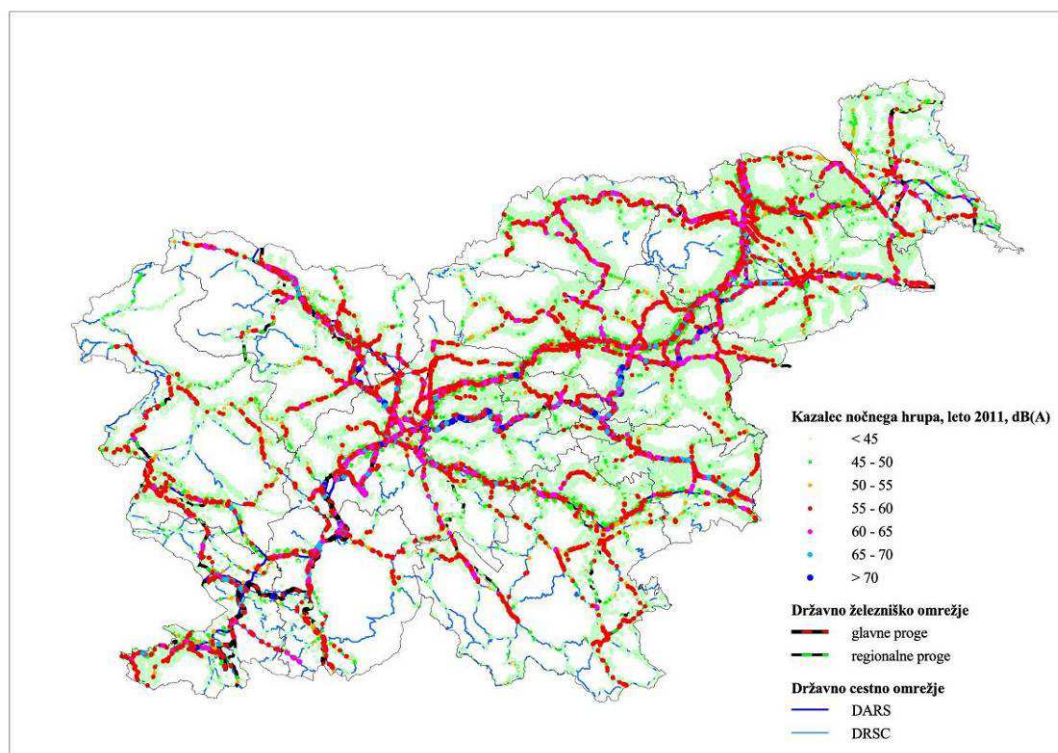
- glede na dolgoročno priporočeno vrednost WHO je bilo preobremenjenih 761.731 prebivalcev oziroma 38% vseh prebivalcev,
- glede na začasno priporočeno vrednost WHO je bilo preobremenjenih 114.591 prebivalcev, oziroma 6% vseh prebivalcev.

Natančnejši podatki o številu stavb in prebivalcev, kjer so ob infrastrukturnem omrežju presežene mejne in kritične vrednosti kazalcev hrupa, so povzeti po podatkih obratovalnih monitoringov hrupa ob avtocestnem ter državnem cestnem in železniškem omrežju. V letih 2013 in 2014 je bil izveden obratovalni monitoring hrupa za celotno cestno omrežje v upravljanju DARS d.d. in za pomembne državne ceste v upravljanju DRSC. Obratovalni monitoring hrupa za državne ceste je bil izdelan za skupno 637 km cest; obratovalni monitoring za avtocestno omrežje za 607 km cest, pri obeh pa so upoštevane prometne obremenitve v letu 2011.

Rezultati obratovalnih monitoringov hrupa kažejo naslednje:

- ob cestnem omrežju v upravljanju DARS d.d. je bilo v letu 2011 glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa preobremenjenih skupno 2.882 stavb, v katerih je prijavljenih 17.454 stalnih in 2.131 začasnih prebivalcev, glede na kritične vrednosti 979 stavb s 7.239 stalno in s 1.322 začasno prijavljenimi prebivalci. Največ prebivalcev s preseženimi mejnimi vrednostmi živi ob naslednjih cestnih odsekih: H3/0090 Ljubljana (Celovška – Koseze), H3/0086 Ljubljana (Šmartinska – Tomačevo), A1/0052 Brezovica – Vrhnika, A1/0040 Celje – Arja vas in H3/0088 Ljubljana (Tomačevo – Dunajska).
- ob cestnem omrežju v upravljanju DRSC je bilo v letu 2011 glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa skupno preobremenjenih 9.032 stavb z 62.510 prebivalci, glede na kritične vrednosti 4.570 stavb z 29.270 prebivalci. Cestni odseki z največ preobremenjenimi prebivalci potekajo v naseljih Maribor, Ljubljana, Celje, Velenje, Jesenice in Domžale.

Obremenitev okolja s hrupom ob glavnih železniških progah v Republiki Sloveniji je bila podrobneje ocenjena v strokovni podlagi Strategija zmanjšanja prekomernega hrupa železniškega prometa v Republiki Sloveniji (Epi Spektrum d.o.o., 2010), v kateri je obravnavano stanje ob 1.298 km prog v letu 2008. Ob glavnih progah je največ preobremenjenih stavb in prebivalcev v nočnem času, kar je predvsem posledica tovornega prometa in strožjih mejnih vrednosti v tem obdobju. Skupno je glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa preobremenjenih 7.474 stavb z 38.603 prebivalci, glede na kritične vrednosti kazalcev hrupa 4.501 stavb s 23.409 prebivalci. Občine z največ preobremenjenimi prebivalci so Ljubljana, Jesenice in Litija ter Laško, Borovnica, Ptuj, Brezovica in Krško.



Slika 26: Obremenjenost okolja s hrupom ob cestnem in železniškem omrežju v letu 2011, kazalec nočnega hrupa (vir: Strategija, 2015)

Strateško kartiranje hrupa letalskega prometa v Sloveniji ni izvedeno, saj v Sloveniji ni pomembnih letališč. V okolici Letališča Ljubljana se od leta 2008 izvaja redni obratovalni monitoring hrupa, ki zajema meritve hrupa na 4 lokacijah v okolici letališča (Šenčur, Lokarje, Lahovče). Rezultati monitoringa hrupa (ZVD d.d., 2013) kažejo, da obremenitev s hrupom v okolici Letališča Ljubljana ne presega predpisanih mejnih vrednosti hrupa, zaradi zmanjševanja prometa v zadnjih letih pa se manjša tudi obremenjenost okolja s hrupom.

V skladu z Zakonom o varstvu okolja je povzročitelj prekomerne obremenitve dolžan zagotoviti ukrepe, s katerimi bo stopnjo obremenjenosti okolja znižal do zakonsko dopustne meje. Sanacija hrupa ob državnem infrastrukturnem omrežju se v skladu s 4. točko 11. člena Uredbe o mejnih vrednostih hrupa izvaja na podlagi operativnega programa varstva pred hrupom. Operativni program varstva pred hrupom, ki ga povzroča promet po pomembnih železniških progah in pomembnih cestah prve faze zunaj območja MOL je bil sprejet v januarju 2012 in velja za obdobje 2012-2017. V skladu z Operativnim programom so že izvedeni ali so v izvedbi obsežni protihrupni ukrepi ob avtocestnem omrežju na širšem območju Celja, Vrhnike, Brezovice, Postojne, Unca in Malenc, ukrepi so bili izvedeni tudi ob železniški progi Celje – Maribor. Predvidena je tudi sanacija najbolj obremenjenih območij ob državnem cestnem omrežju.

Obsežni protihrupni ukrepi ob cestnem in železniškem omrežju so bili izvedeni že v preteklosti. Največ ukrepov je bilo izvedenih ob avtocestnem omrežju, v manjši meri ob državnih cestah, v zadnjih letih pa poteka izvedba ukrepov tudi ob državnem železniškem omrežju.

Protihrupni ukrepi na cestnem omrežju v upravljanju DARS d.d. praviloma izhajajo iz okoljevarstvenih zahtev, ki so bile upoštevane že pri načrtovanju avtocest. Po sprejetju Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji v letu 1995 se je pričela intenzivna gradnja avtocestnega omrežja, ki je vključevala tudi izvedbo ukrepov za zmanjšanje razširjanja hrupa v okolje ter posebnih ukrepov za izboljšanje bivalnih pogojev v stavbah. Pri starejših avtocestnih odsekih je bilo izvedenih le malo protihrupnih ukrepov na prostorsko omejenih območjih, po letu 2012 pa poteka izvedba ukrepov v skladu z Operativnim programom.

Skupno je bilo v preteklosti do leta 2013 na omrežju cest v upravljanju DARS d.d. izvedenih 454 sklopov protihrupnih ograj v skupni dolžini 133,0 km in 181 protihrupnih nasipov v skupni dolžini 46,8 km. DARS d.d. je izvedel tudi pasivno protihrupno zaščito na skupno 113 stavbah, izvedbena dokumentacija je pripravljena še za 456 stavb.

Zaradi poteka glavnih in regionalnih skozi strnjena naselja in po območjih z razpršeno gradnjo s stavbami neposredno ob cesti je izvedba protihrupnih ograj ob teh cestah izvedljiva le v omejenem obsegu. Ob glavnih in regionalnih cestah je zato prevladujoči ukrep za sanacijo hrupa pasivna protihrupna zaščita stavb z varovanimi prostori. Ob državnih cestah je bilo tako do leta 2013 izvedenih skupno 11 km protihrupnih ograj, pasivna zaščita pa je bila izvedena na 320 stavbah z varovanimi prostori, predvidena pa je še za dodatne 203 stavbe.

Protihrupni ukrepi ob železniškem omrežju si bili v večjem obsegu izvedeni na odseku proge št. 30 med Celjem in Mariborom, na progah št. 40 Pragersko – Ormož in 41 Ormož - Hodoš v okviru elektrifikacije in rekonstrukcije ter na nekaterih lokalno omejenih območjih. Primarna ukrepa ob železniških progah sta pasivna zaščita in izvedba protihrupnih ograj na območjih gostejše poselitve. Ob državnem železniškem omrežju je izvedenih 24,6 km protihrupnih ograj, pasivna protihrupna zaščita pa je izvedena pri približno 685 stavbah z varovanimi prostori, predvidena pa je še za približno 190 stavb.

Prikaz stanja okolja z izbranimi kazalniki

Izpostavljenost in motnja zaradi hrupa prometa [PR18] (TERM 05)

Za prikaz izpostavljenosti sta bila izbrana kazalca:

- L_{DVN} (kazalec celodnevne hrupa), ki je kazalec hrupa za celovito motnjo, saj prikazuje celotno izpostavljenost prebivalcev;
- $L_{NOČ}$ (kazalec nočnega hrupa) za oceno motnje spanca, ki prikazuje izpostavljenost prebivalcev v nočnem času.

Javno dostopen kazalec prikazuje izpostavljenost prebivalcev hrupu ob pomembnih cestah, ki so imele več kot šest milijonov prevozov vozil ter železniških progah, ki so imele več kot 60.000 prevozov vlakov v letu 2006 v Sloveniji. Posebej je prikazana tudi izpostavljenost prebivalstva hrupu v Mestnih občinah Ljubljana in Maribor (slednje za območje Urbanistične zasnove mesta Maribor), kjer je upoštevana obremenjenost s hrupom ob vseh cestah ter železniških progah.

Analiza izpostavljenosti hrupu ob pomembnih cestah v Sloveniji je pokazala, da več kot 136.000 prebivalcev živi na območjih, kjer vrednost kazalca L_{DVN} presega 55 dB(A), 30.000 prebivalcev na območjih kjer L_{DVN} presega 65 dB(A) in 686 na območjih, kjer L_{DVN} presega 75 dB(A). Najbolj obremenjeni odseki cest so odsek avtoceste A1 Brezovica–Vrhnika, odsek glavne ceste G1-1 Miklavž–Hajdina in odsek glavne ceste G1-1 skozi Maribor. Nočnemu hrupu nad 50 dB(A) je izpostavljenih skoraj 86.000 prebivalcev. Skupaj je bilo ob pomembnih cestah ravnem hrupa L_{DVN} , ki presegajo 55 dB(A), izpostavljenih 7 % prebivalcev, ravnem hrupa v nočnem času, ki presegajo 50 dB(A), 4 % vseh prebivalcev Slovenije.

Obremenitev s hrupom ob železniškem omrežju je določena za odsek proge Celje – Maribor. Analiza izpostavljenosti hrupu ob pomembnih železniških progah kaže, da živi na območjih, kjer vrednost kazalca L_{DVN} presega 55 dB(A), skupno 10.051 prebivalcev, na območjih, kjer L_{DVN} presega 65 dB(A), 1.864 prebivalcev in na območjih, kjer L_{DVN} presega 75 dB(A), skupno 317 prebivalcev. Nočnemu hrupu nad 50 dB(A) je izpostavljenih skoraj 8.691 prebivalcev. Skupaj je bilo ob pomembnih železniških progah ravnem hrupa L_{DVN} , ki presegajo 55 dB(A), izpostavljenih 0,5 % prebivalcev, ravnem hrupa v nočnem času, ki presegajo 50 dB(A), pa 0,4 % vseh prebivalcev Slovenije.

Na območju MOL je cestni promet najpomembnejši vir hrupa. Visokim ravnem hrupa zaradi cestnega prometa je izpostavljena večina prebivalcev na območju MOL, od tega skoraj 63 % ravnem hrupa L_{DVN} , ki presegajo 55 dB(A). Tudi v nočnem času je kar 43 % prebivalcev izpostavljenih ravnem hrupa ki so višje od 50 dB(A). Na območju MOL je pomemben tudi hrup zaradi železniškega prometa. Ravnem hrupa L_{DVN} , ki so višje kot 55 dB(A), je izpostavljenih 4,25 % prebivalcev. V nočnem času je odstotek prebivalcev, izpostavljenih ravnem hrupa, ki so višje od 50 dB(A), okrog 3,3 %.

Podatki o obremenitvi s hrupom zaradi cestnega prometa v mestu Maribor kažejo, da sta v celodnevem obdobju hrupu nad 55 dB(A) izpostavljeni dve tretjini vseh prebivalcev, 13 % prebivalcev je izpostavljenih ravnem hrupa nad 75 dB(A). V nočnem obdobju je ravnem hrupa nad 50 dB(A) izpostavljenih 54 % prebivalcev. Železniški promet na območju mesta Maribor prispeva manj pomemben delež k celotni obremenitvi s hrupom.

5.1.7 Prebivalstvo in materialne dobrine

Obstoječe stanje

1. januarja 2014 je imela Slovenija 2.061.085 prebivalcev. Po podatkih Statističnega urada RS se je število prebivalcev Slovenije leta 2013 povečalo za 2.264, pri čemer se je število državljanov Slovenije zmanjšalo za skoraj 3.000 (0,2 %), število tujih državljanov pa se je povečalo za približno 5.200 (5,7 %). 1. januarja je 96.608 tujcev predstavljalo 4,7 % prebivalcev Slovenije. Leta 2013 se je število državljanov RS med prebivalci Slovenije tako zmanjšalo že drugo leto zapored.

Dostopnost

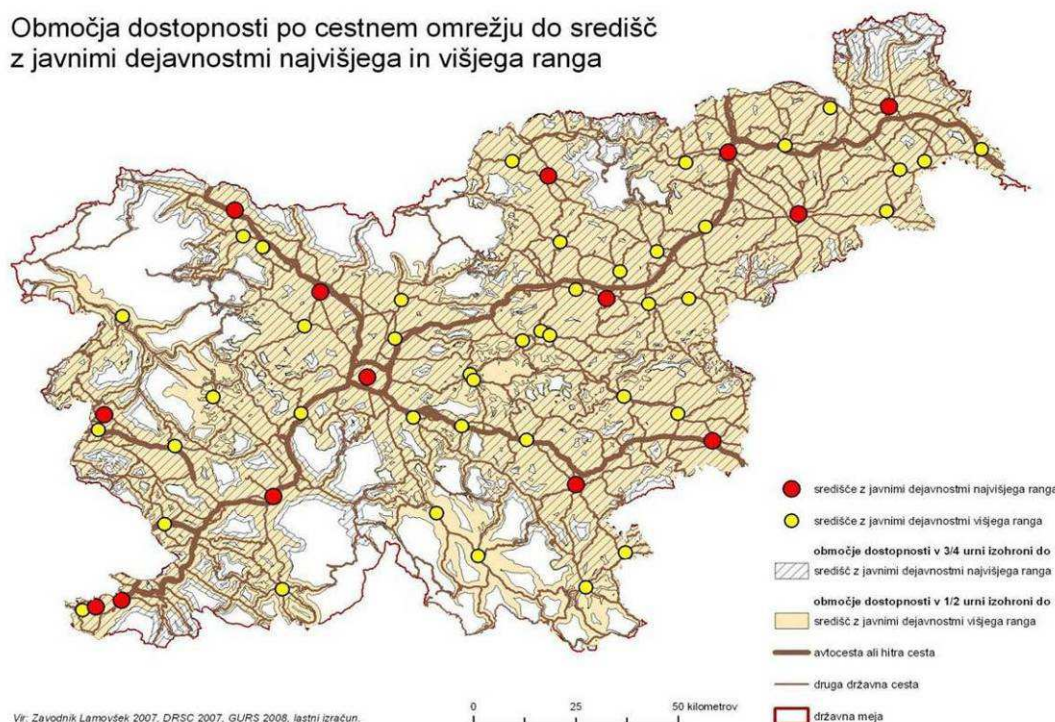
Zaradi geografskih značilnosti, različne prometne dostopnosti in posledično različne gospodarske rasti med posameznimi območji Slovenije se razlike med šibkejšimi in bolj razvitimi območji še povečujejo. Kljub strateško ugodni prometni legi ni modernih terminalov za kombinirani tovorni promet. Pomanjkljiva je tudi prometna oskrba gospodarstva ter povezava med središči in njihovimi zaledji.

Izgradnja omrežja avtocest in hitrih cest je poleg dobre cestno-prometne povezanosti s sosednjimi državami tudi bistveno izboljšala povezanost regij in dostopnost z osebnim motornim prometom znotraj Slovenije. Dejavnosti splošnega pomena (šolstvo, zdravstvo, upravne funkcije) so koncentrirane v večjih urbanih središčih, ki jih glede na njihovo opremljenost s funkcijami razvrščamo med središča najvišje in višje ravni (slika 26). Ta središča so večini prebivalcev Slovenije dobro dostopna (ne velja za dostopnost z javnim potniškim prometom), kar je poleg razvitega cestnega omrežja ter hkrati visoke stopnje motorizacije prebivalstva posledica predvsem dobre opremljenosti središč s tovrstnimi funkcijami. Slabšo dostopnost imajo le redkeje poseljena območja kot so predvsem Posočje in Cerkljansko, Kočevska in Bela krajina.

Prepočasno posodabljanje železniškega prometnega omrežja in stalno povečevanje cestnega prometa povzroča zahteve po novi infrastrukturi. Omrežje javnega potniškega prometa je v Sloveniji med seboj slabo povezano in nerazvito predvsem kar zadeva intermodalnost in logistiko. Javni potniški promet v skupnem prometnem sistemu predstavlja vse manjši delež in na regionalni ravni ne omogoča hitre, udobne in cenovno ugodne mobilnosti.

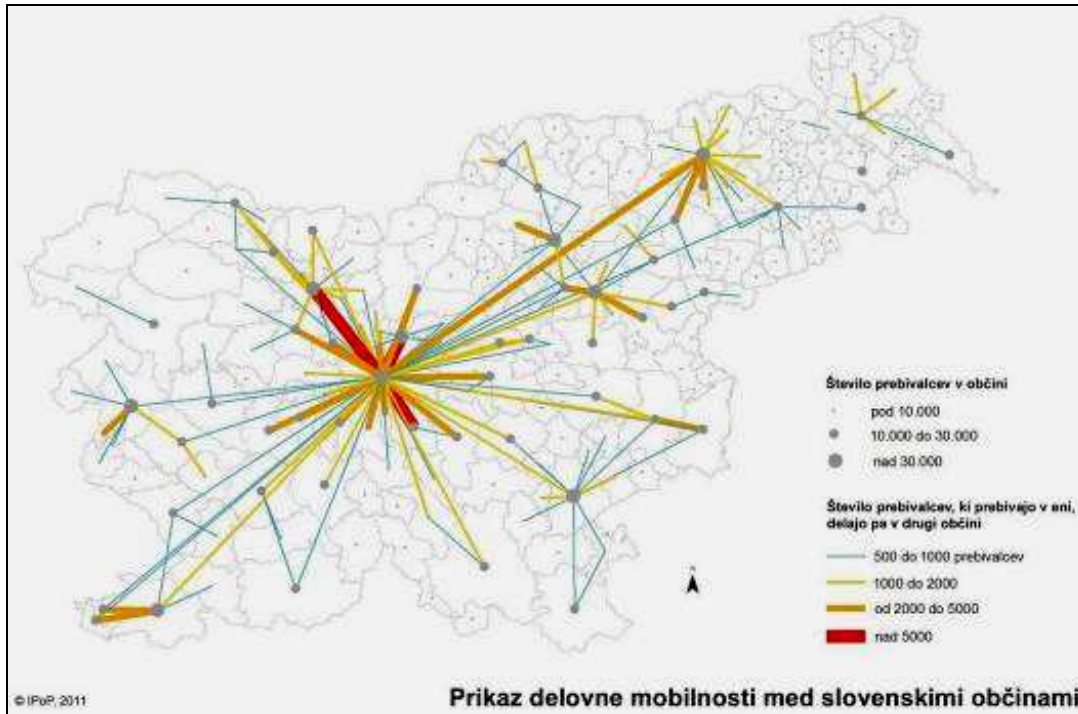
Prometni model kaže, da je z osebnim motornim vozilom vzdolž vseh glavnih koridorjev urbanizacije možna 30-45 minutna dostopnost do regijskih oz. večjih zaposlitvenih središč, kar pomeni zelo dobro dostopnost. Večina prebivalstva ima tudi 30 minutni dostop do avtocestnega priključka, kar pomeni 45–60 minut do večjega regijskega središča. Izjeme, kjer je dostopni čas do priključka na avtocesto ali hitro cesto nad 30 minut, pa so: Kočevsko, Pokolpje, Kozjansko, Ribniško in Lovrenško Pohorje, osrednji del Kozjaka, Goričko, južni del Prlekije, zgornje Posočje do Kanala, Cerkljansko, Baška grapa, zahodni del Škofjeloškega hribovja, Bloška planota, Loška dolina (za Haloze se bo po izgradnji avtoceste dostop izboljšal).

Območja dostopnosti po cestnem omrežju do središč z javnimi dejavnostmi najvišjega in višjega ranga



Slika 27: Območja dostopnosti po cestnem omrežju do središč z javnimi dejavnostmi najvišjega in višjega ranga (vir: Strategija, 2015)

Prebivalstvo Slovenije se zgošča v okolici nekaterih večjih središč, o čemer zgovorno priča statistika migracij v Sloveniji (slika 27). Zaradi teh migracij se zelo povečuje pomen občin v funkcionalni regiji Ljubljane, obalnega somestja in nekaterih kraških občin, občin v okolici Maribora in Novega mesta. Regije z boljšo dostopnostjo so pogosto gospodarsko uspešnejše in konkurenčnejše.

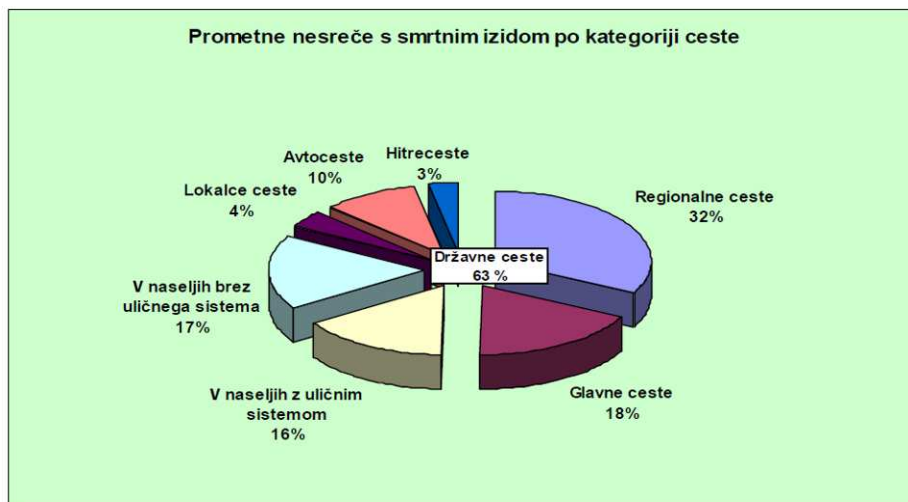


Slika 28: Prikaz dnevni migracij (vir: Program ESPON, 2013)

Podatki kažejo, da sta Ljubljana in Maribor najbolj dostopna z območij, kjer je največ prometne infrastrukture in najgostejša pozidava. Hkrati se vidi, da sta obe mesti z osebnimi avtomobili v 1,5-urni izohroni dostopni s približno enkrat širših območij kot z javnim prometom.

Prometna varnost

Na nastanek prometnih nesreč vpliva več dejavnikov, pglavitni pa so udeleženci v cestnem prometu, cestna infrastruktura, motorna vozila in prometno okolje. Pri vseh teh dejavnikih ima človek najpomembnejšo vlogo, saj je kot voznik v vlogi uporabnika motornega vozila in cest, kot načrtovalec pa je zelo pomemben člen pri gradnji cest. V Republiki Sloveniji je leta 2011 umrlo 141 oseb (slika 28), poškodovanih pa je bilo 9.673 oseb, kar predstavlja 0,8 % v skupnem številu umrlih in 0,8 % poškodovanih v skupnem številu poškodovanih, pri čemer so ocenjeni družbeni stroški prometnih nesreč v letu 2011 znašali 636 milijonov evrov (prijavljene in ocena škod prometnih nesreč), kar predstavlja 1,76 % bruto domačega proizvoda. (vir: ReNPVCP13-22)



Slika 29: Število vseh umrlih udeležencev v cestnem prometu v letu 2011 glede na kategorijo ceste (vir: ReNPVCP13-22)

Leta 2012 je bilo v Sloveniji 22.035 prometnih nesreč, od tega 130 s smrtnim izidom. Od tega je bilo na nivojskih prehodih prek železniških prog 32 prometnih nesreč, od tega 5 s smrtnim izidom. Na slovenskih cestah se vsako leto zgodi več kot 1.000 prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji. (vir: Strategija).

Trajnostna mobilnost

Izgradnja cestnega omrežja v zadnjih dveh letih je v Sloveniji zagotovila relativno visoko stopnjo mobilnosti z vidnimi učinki na področju večanja potovalne hitrosti in dostopnosti do evropskega cestnega omrežja. Vendar se izkazuje, da kljub velikim vložkom v prometno infrastrukturo ni strukturnih sprememb v načinu delovanja slovenskega prometnega sistema. Dosedanja prometna politika ni mogla spremeniti obstoječega zanemarjanja javnega prometa, kar je eden od glavnih vzrokov za netrajnostna gibanja, ki tarejo tudi celoten evropski prometni sistem: naraščanje emisij toplogrednih plinov, vztrajno odvisnost od nafte in povečevanje prometnih zastojev.

Sistem javnega potniškega prometa v Sloveniji je razdrobljen in se ne vodi celovito. Deli se na tri glavne podsisteme:

1. Medkrajevni linijski avtobusni prevoz potnikov, ki ga kot gospodarsko javno službo izvajajo koncesionarji;
2. Železniški prevoz potnikov, ki ga kot gospodarsko javno službo izvajajo Slovenske Železnice;
3. Mestni linijski prevoz potnikov.

Vsak podsistem je organiziran drugače in ni enotnega upravljavca javnega potniškega prometa, ki bi vodil in usmerjal celotno področje javnega potniškega prometa tako, da bi obvladoval vse prometne potrebe potnikov in jim prilagajal ponudbo javnega potniškega prometa in bi obvladoval tudi celotno finančno tehnično področje (enotna elektronska vozovnica, finančni tokovi in poravnave med prevozniki ter nadzor nad izvajanjem sistema). Skupaj so v letu 2013 vsi prevozniki prepeljali 88,142 milijona potnikov.

V Sloveniji se povprečno z javnim potniškim prometom opravi le okoli 8 % potovanj. Vzrok za razmeroma majhno rabo javnega potniškega prometa je tudi v razmeroma slabi in nekonkurenčni ravni usluge. Glavne pomanjkljivosti obstoječega javnega potniškega prometa so:

- medsebojna neusklajenost vozniških redov,
- ni enotne vozovnice za uporabo različnih prevoznih sredstev različnih upravljalcev,
- potovalni časi so večinoma nekonkurenčni osebnemu avtomobilu,
- pogostnost voženj, zlasti na železnici, prenizka in ni urejena po načelu taktnega voznege reda,
- mnoge prestopne točke, postaje in postajališča ne omogočajo varnega in udobnega zavetja, ustreznega informiranja, udobnega in varnega dostopa in prestopa; ob tem izstopata zlasti ljubljanska avtobusna in železniška postaja,
- zastarel vozni park,
- ni širše uveljavitve sistema P+R,
- neustrezna ureditev JPP – togost in neprilagodljivost glede na spremenjene potrebe različnih območij.

Kolesarski promet se uvršča med okoljsko in zdravstveno najprimernejša prometna sredstva. Na krajše razdalje (do 3 km) je tudi najhitrejše prometno sredstvo. V Sloveniji je zgrajenih oziroma je v gradnji okoli 50 km državnih kolesarskih poti. Kolesarske poti spontano potekajo tudi po površinah z mešanim prometom, kjer je ponekod težava zaradi neprimerne hitrosti motornega prometa. V Sloveniji ne obstaja dokument, ki bi kategoriziral državne kolesarske poti in določal kje in kako naj bodo urejene. Prav tako sistem državnih kolesarskih poti ni dograjen in sklenjen, zaradi česar se kolesarski promet ne more ustrezno razviti. Kolesarske poti spontano potekajo tudi po površinah z mešanim prometom, kjer je ponekod težava zaradi neprimerne hitrosti motornega prometa.

Prikaz stanja okolja z izbranimi kazalniki

Vlaganja v prometno infrastrukturo [PR03] (TERM 019)

Javno dostopen kazalec prikazuje obseg vlaganj v infrastrukturo cestnega, železniškega, letalskega in pomorskega prometa v Sloveniji v obdobju 1992–2011. Vključene so vse naložbe v infrastrukturo, razen stroškov rednega vzdrževanja.

V zadnjih letih so opazne spremembe v razmerju vlaganj državnih sredstev v posamezne prometne podsisteme. Še leta 2000 je višina sredstev za avtocestno omrežje znašala kar 80 %, za državne ceste 13 % in za železniško omrežje samo 5 %. Z zaključevanjem avtocestnega omrežja so se investicije počasi začele prestavljati zlasti v izgradnjo in posodobitev železniškega omrežja. Višina vlaganj v avtocestno omrežje tako pada že od leta 2005 (87 %). Leta 2011 se je višina vlaganj v avtocestno omrežje spustila na 23 %, medtem ko so se sredstva za železniško infrastrukturo dvignila na 54 % (opazna rast vlaganj vse od leta 2007).

Obseg in sestava potniškega prevoza in prometa [PR01]

Obseg in sestava potniškega prevoza in prometa je pomemben kazalec delovanja prometnega sistema, saj prikazuje, koliko in kako potujejo prebivalci neke države, regije, mesta ipd.

Po oceni obsega prevoza z osebnimi avtomobili, ki jo vsako leto pripravi Direkcija RS za ceste, je bilo na slovenskih državnih cestah leta 2011 opravljenih skoraj 11 milijard voznih kilometrov z osebnimi avtomobili, kar je nekoliko več kakor leto prej in za skoraj eno tretjino (31 %) več kakor leta 2000. Ta ocena temelji na izračunu iz dolžine državnega cestnega omrežja in njegove povprečne obremenitve z osebnimi avtomobili.

Drugi kopenski prevozni načini po obsegu in rasti zaostajajo za osebnim avtomobilskim prevozom. Stanje je najbolj zaskrbljujoče v cestnem javnem potniškem prevozu, kamor spada javni medkrajevni linijski avtobusni prevoz slovenskih prevoznikov. Z njim sta bila leta 2011 opravljena 702 milijona potniških kilometrov, kar je 89 % manj kot leta 1990 oziroma 55 % manj kot leta 2000.

Železniški notranji potniški prevoz je po velikem padcu v 90. letih v zadnjem desetletju znova počasi naraščal, čeprav zadnji dve leti ponovno upada. Leta 2011 je bilo namreč opravljenih 641 milijonov potniških kilometrov, kar je sicer 45 % manj kot leta 1990, a hkrati 8 % več kot leta 2000.

V zadnjem desetletju je število potnikov v medkrajevnem avtobusnem prevozu upadlo za 53 %, na mestnih avtobusih pa za 36 %. Leta 2011 se je z medkrajevnimi avtobusi popeljalo 32,4 milijonov potnikov, z mestnimi avtobusi pa 46 milijonov potnikov. Železniški notranji potniški prevoz je isto leto uporabilo 14,8 milijona potnikov. V zadnjih letih je zaradi vstopa Slovenije v EU in schengensko območje ter ponudbe nizko-cenovnih letalskih prevoznikov hitro naraščalo število letalskih potnikov, ki jih je bilo največ v času našega predsedovanja EU leta 2008 (1,7 milijona). V pristaniškem prometu je bil v letu 2011 zabeležen skokovit porast števila potnikov in sicer z 71 tisoč v letu 2010 na 133 tisoč v 2011. Po letu 2008 oziroma 2009 je bil opazen upad števila potnikov v vseh vrstah prevoza oziroma prometa, kar je najverjetneje odraz takrat nastale svetovne gospodarske krize.

Število prometnih nesreč, žrtev in poškodovanih v cestnem in železniškem prometu [PR10]:

Kazalec opredeljuje število prometnih nesreč, smrtnih žrtev in huje poškodovanih v cestnem prometu za obdobje 1991–2010 v Sloveniji.

Varnost v prometu je kljub sprejetim ukrepom še vedno nezadovoljiva ter izrazito zmanjšuje kakovost življenja naše družbe in vseh njenih pripadnikov. V državah Evropske unije je leta 1995 umrlo 137 udeležencev v cestnem prometu na milijon prebivalcev. V slovenskem prostoru jih je v istem letu umrlo 208, s čimer smo presegli evropsko povprečje za 52 %. Po tem merilu je Slovenija v letu 1995 sodila med prometno najbolj nevarne evropske države. Leta 2009 je bilo v Sloveniji na cestah 84 mrtvih na milijon prebivalcev, kar je bilo še vedno za 20 % več od povprečja Evropske unije, kjer je leta 2009 v cestnem prometu umrlo 69 udeležencev na milijon prebivalcev. V železniškem prometu so se v obdobju 2004–2010 zgodile 303 prometne nesreče, v katerih je umrlo 77 oseb, 168 oseb pa je bilo huje poškodovanih.

5.1.8 Kulturna dediščina

Obstoječe stanje

Varstvo kulturne dediščine se pri umeščanju prometne infrastrukture zagotavlja v postopkih priprave in sprejemanja plana z upoštevanjem aktov o razglasitvi nepremičnih spomenikov, registriranih

arheoloških najdišč in aktov o varstvenih območij dediščine ter s presojo vplivov na dediščino v postopku CPVO in PVO. Do določitve varstvenih območij dediščine se skladno s 131. členom Zakona o varstvu kulturne dediščine, za izvedbo posegov v prostor za enote kulturne dediščine, vključene v strokovne zasnove varstva, ki jih je pripravil ZVKDS po prej veljavni zakonodaji, upoštevajo obstoječi varstveni režimi ter druga merila in pogoji.

Število registriranih enot kulturne dediščine se v zadnjih letih povečuje, predvsem število enot registriranih arheoloških najdišč. Umeščanje novih infrastrukturnih objektov namreč pomeni možnost degradacije arheoloških ostalin v tleh.

Vpliv umeščanja prometne infrastrukture je še posebej viden na območjih kulturne dediščine: kulturne krajine, zgodovinske krajine, naselbinske dediščine, vrtno arhitekturne dediščine, arheoloških najdišč ter vplivnih območjih stavbne dediščine. Potrebno je ohranjati celovitost teh območjih z ustrezno rabo njihovega prostora.

Prikaz stanja okolja z izbranimi kazalniki

Enote kulturne dediščine

V Registru kulturne dediščine Ministrstva za kulturo (september 2013) je zavedeno 32.035 enot dediščine:

- 22.475 enot stavbne dediščine, ki je lahko profana (14.374 enot), sakralna (7.916 enot) in sakralno profana (185 enot).
- 1.360 enot naselbinske dediščine,
- 3.386 enot arheološke dediščine,
- 4.156 enot memorialne dediščine,
- 234 enot kulturne krajine,
- 247 enot vrtnoarhitekturne dediščine,
- 39 enot zgodovinske krajine,
- 129 enot druge dediščine (npr. tehnična dediščina, območja opuščениh vasi, lokacije gradov).

Enote kulturne dediščine na ozemlju Slovenije so prikazane v poglavju 5.2.

Število registriranih enot kulturne dediščine se v zadnjih letih povečuje, predvsem število enot registriranih arheoloških najdišč. Umeščanje novih infrastrukturnih objektov namreč pomeni možnost degradacije arheoloških ostalin v tleh.

Trije spomeniki (Plečnikove Žale, Partizanska bolnišnica Franja, Spominska cerkev sv. Duha na Javorci) imajo Znak evropske dediščine, še dva (prazgodovinska kolišča na Igu na Ljubljanskem barju, dediščina živega srebra v Idriji) sta vpisana na Unescov Seznam svetovne dediščine v kategoriji kulturne dediščine.

Izdana soglasja za posege v enote kulturne dediščine po tipu posega

V letu 2013 je Zavod za varstvo kulturne dediščine izdal okoli 6.500 soglasij za posege v enote kulturne dediščine (Poslovno poročilo za leto 2013, ZVKDS, 2014). Število izdanih soglasij se z leti zmanjšuje, kar je odraz recesije. Zmanjšalo se je namreč število večjih investicij, povečalo pa se je število manjših posegov v objekte dediščine.

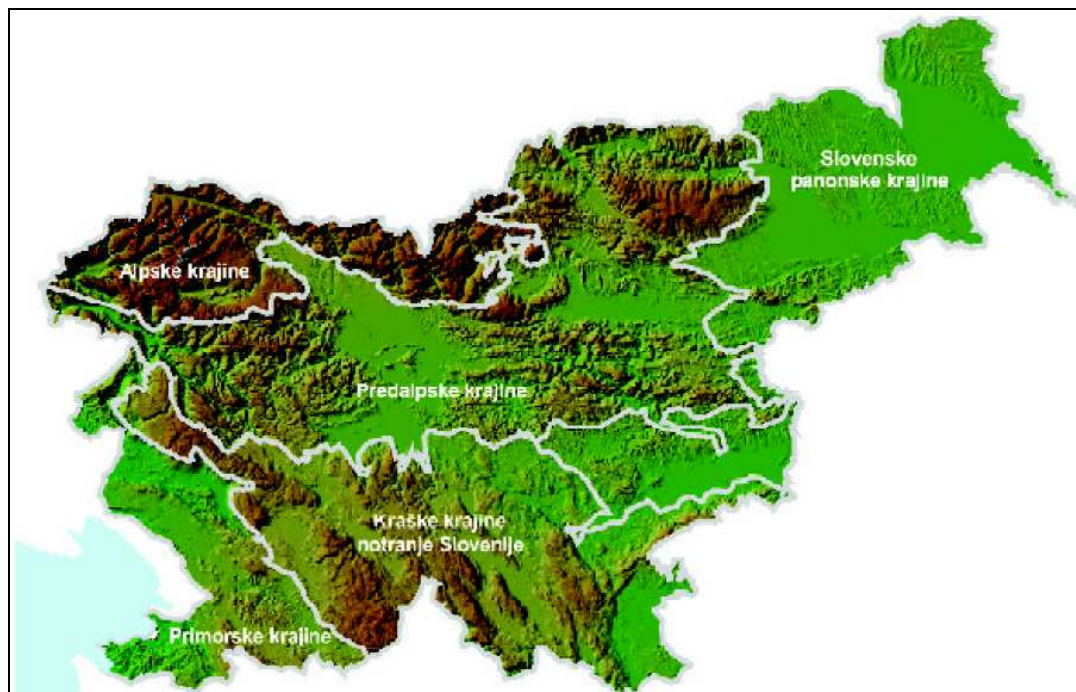
Število/obseg izvedenih predhodnih arheoloških območij

Podatke zbira Center za preventivno arheologijo. Podatki vsebujejo informacijo o številu izvedenih predhodnih arheoloških raziskavah in njihovi lokaciji.

5.1.9 Krajina

Obstoječe stanje

Slovenske krajine so po svojih morfoloških značilnostih zelo pestre, kar je posledica naravnih razmer, predvsem razgibane geomorfologije in različnih podnebnih območij, ter dosedanje rabe prostora, zgodovinskega razvoja in različnosti kulturnih okolij. Slovenske krajine zato kažejo veliko pestrost in bogastvo krajinskih vzorcev. V Sloveniji razlikujemo pet osnovnih krajinskih območij, ki jih predvsem opredeljuje podnebje: alpske krajine, krajine predalpskega sveta, krajine panonskega sveta, krajine kraškega sveta notranje Slovenije ter primorski svet (slika 29).



Slika 30: Osnovna krajinska območja v Sloveniji (vir: BF, 2002)

Poseben status imajo izjemne krajine in krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalnem nivoju. Opredeljuje jih Strategija prostorskega razvoja Slovenije, in sicer 93 območij izjemnih krajin ter 60 krajinskih območij prepoznavnih značilnosti. Krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni so območja, ki vključujejo prepoznavne in reprezentativne dele slovenske krajine z dobro ohranjenimi krajinskimi sestavinami, zlasti pa so to območja izjemnih krajin z redkimi ali enkratnimi vzorci krajinske zgradbe in prostorsko poudarjena kulturna dediščina z visoko pričevalno oziroma spomeniško vrednostjo, v kombinaciji z izjemnimi oblikami naravnih prvin oziroma naravnimi vrednotami. Prikaz območij izjemnih krajin in krajinska območja prepoznavnih značilnosti je v poglavju 5.2.

Stanje slovenskih krajin se na določenih območjih odlikuje po pestrosti, visoki stopnji naravne ohranjenosti in ohranjenosti kulturnih sestavin krajine. Na drugih območjih pa so opazna tudi mnoga razvrednotenja, kot so na primer nesaniрани ali slabo urejeni kamnolomi in gramoznice ter glinokopi, pretirano regulirani vodotoki, neustrezni gradbeni posegi v obliki velikih vkopov in nasipov, neustrezno izvedene uravnave zemljišča ter fragmentacija zaradi prometne infrastrukture.

Dosedanja preobrazba prostora je bila v veliki meri stihijska in se med drugim kaže v težnjah k nesmotrni razpršeni gradnji zunaj strnjjenih naselij ter razvrednotenju izjemnih krajinskih območij. K vidni preobrazbi močno prispeva tudi gradnja prometne in energetske infrastrukture, ki se kaže v fragmentaciji prostora. Poleg tega da drobi prostor ima fragmentacija tudi morfološke značilnosti, ki so podobne ne glede na lokalne krajinske razmere. Dosedanji razvoj prometne infrastrukture, ki je bil osredotočen na gradnjo avtocestnega križa, ki je krepil predvsem gravitacijsko vlogo večjih urbanih središč in zapostavlja nekatera regionalna razvojna središča. Posledica takšnega razvoja prometne infrastrukture je zgostitev poselitve v koridorjih prometnega križa in razpršeno gradnjo naselij v

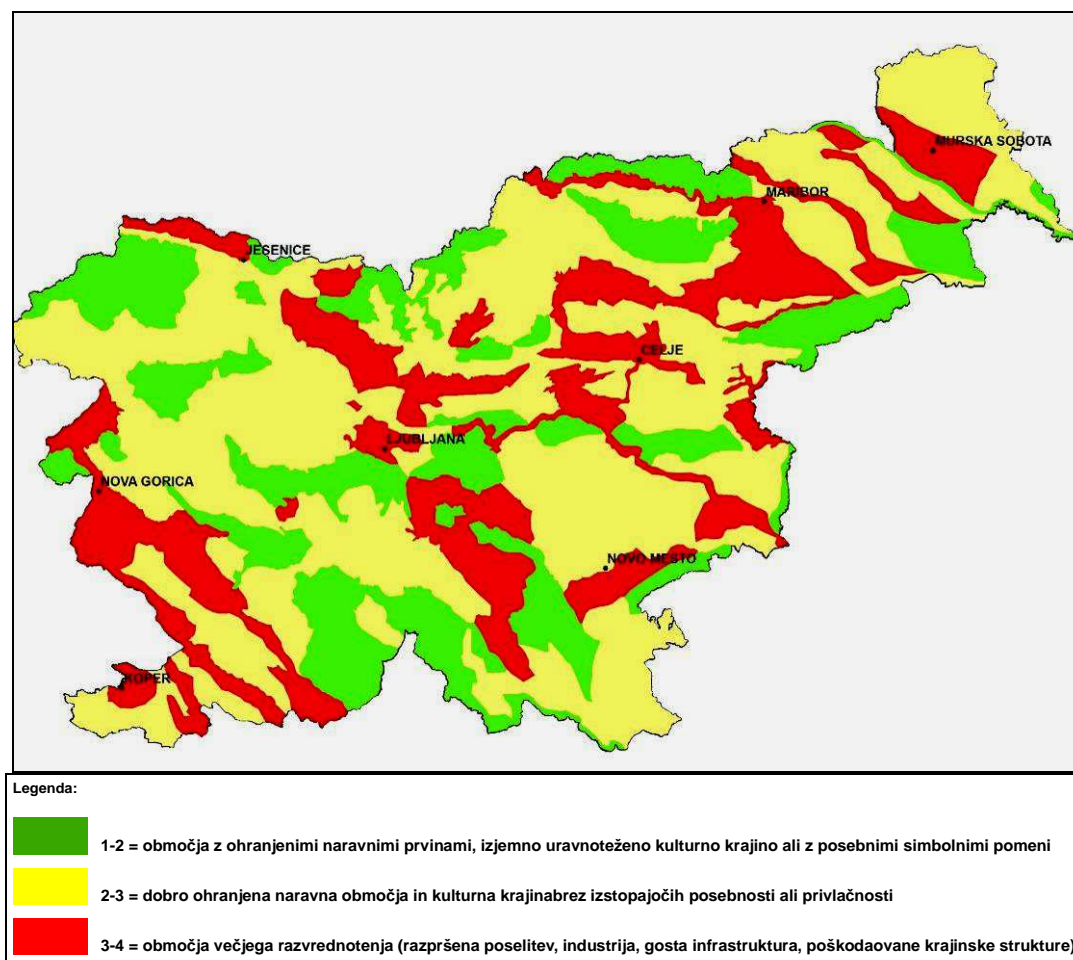
širšem zaledju mest ter praznjenje obširnih območij, na katera tudi po dograditvi avtocestnega sistema ne bo segal gravitacijski vpliv regionalnih središč.

Prikaz stanja okolja z izbranimi kazalniki

Opis kazalnika je v študiji Vrednotenje krajinskih podenot, ki je bila izvedena v sklopu izdelave krajinske tipologije Značilni krajinski vzorci Slovenije (Marušič, J. s sodelavci, 1995). V zadnjih 10 letih niso bila izvedena celovita vrednotenja, ni zbranih podatkov in kompleksne informacije o stanju krajinskega prostora.

Krajine Slovenije so v študiji razdeljene na 4 ravni. Za krajinske podenote na 4. ravni so bile podane ocene od 1-5. Območja z ohranjenimi naravnimi prvinami, z izjemno uravnoteženo kulturno krajino ali z posebnimi simbolnimi pomeni so bila ocenjena z ocenami 1-2. Dobro ohranjena naravna območja in kulturna krajina brez izstopajočih posebnosti ali privlačnosti so bila ocenjena z ocenami od 2-3. Večja razvrednotenja so bila ocenjena s 3-4: razpršena poselitve, obsežna industrijska območja, poškodovane krajinske strukture in gosta infrastruktura (slika 30). Največ ocen se giblje med 2 in 4, ocena 5 ni bila podeljena nobeni enoti, kar je posledica tega, da se razvrednotenja pojavljajo kot posamični objekti, ki ne vplivajo na vrednot cele enote. Sorazmerno visoke ocene krajine kažejo nato, da je predvsem v podeželskih območjih krajina še dobro ohranjena.

Za vzdrževanje in ohranjanje krajinskih območij na ravni državne ni vzpostavljenih mehanizmov, prav tako ni vzpostavljenega spremljanja stanja v prostoru in evidenc. Ta območja se ohranjajo v sklopu varstva narave – zavarovana območja, spodbujanja razvoja podeželja (kmetijstvo) – subvencioniranje ali varstveni režimi, varstva kulturne dediščine – dediščinske kulturne krajine in v okviru upravljanja voda – omejitve za poseganje v obvodni prostor.



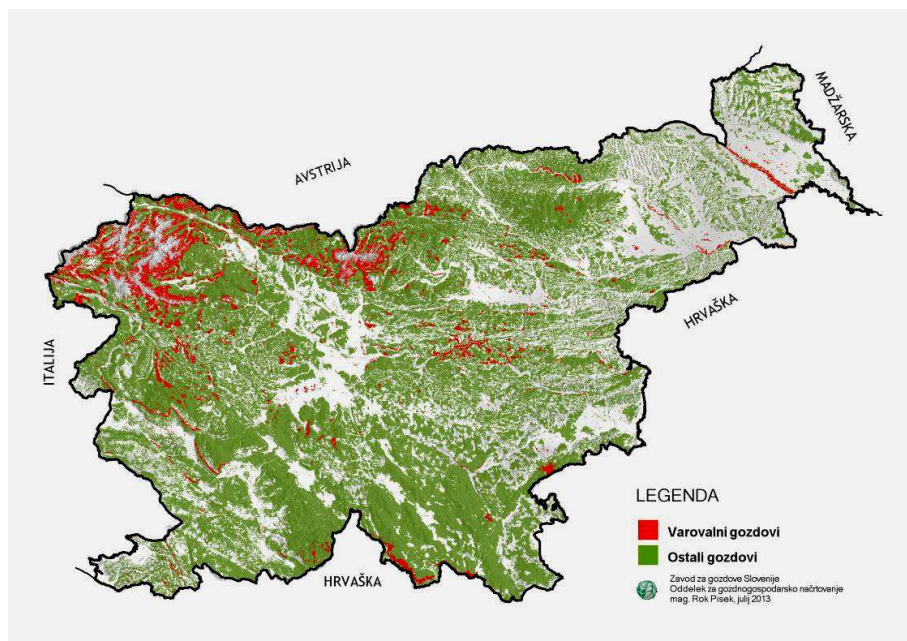
Slika 31: Vrednotenje krajinskih podenot (vir: Marušič, J. s sodelavci, 1995)

5.2 Prikaz varstvenih, varovanih, zavarovanih, degradiranih in drugih območij ter povzetek veljavnih pravnih režimov

Tla in mineralne surovine

Režimi varstva z vidika varstva kmetijskih zemljišča in gozda na območju Slovenije so opredeljeni v naslednjih predpisih:

- Zakon o kmetijskih zemljiščih (Ur.l. RS, št. 71/11 in 58/12) v členih od 3.č do 3.f predpisuje varstvo kmetijskih zemljišč.
- Uredba o varovalnih gozdovih in gozdovih s posebnim pomenom (Uradni list RS, št. 88/05, 56/07, 29/09, 91/10 in 1/13) v 9. členu opredeljuje pogoje poseganja v varovalne gozdove. Varovalni gozdovi so prikazani na sliki 31.



Slika 32: Varovalni gozdovi na območju Slovenije (vir: ZGS, 2013)

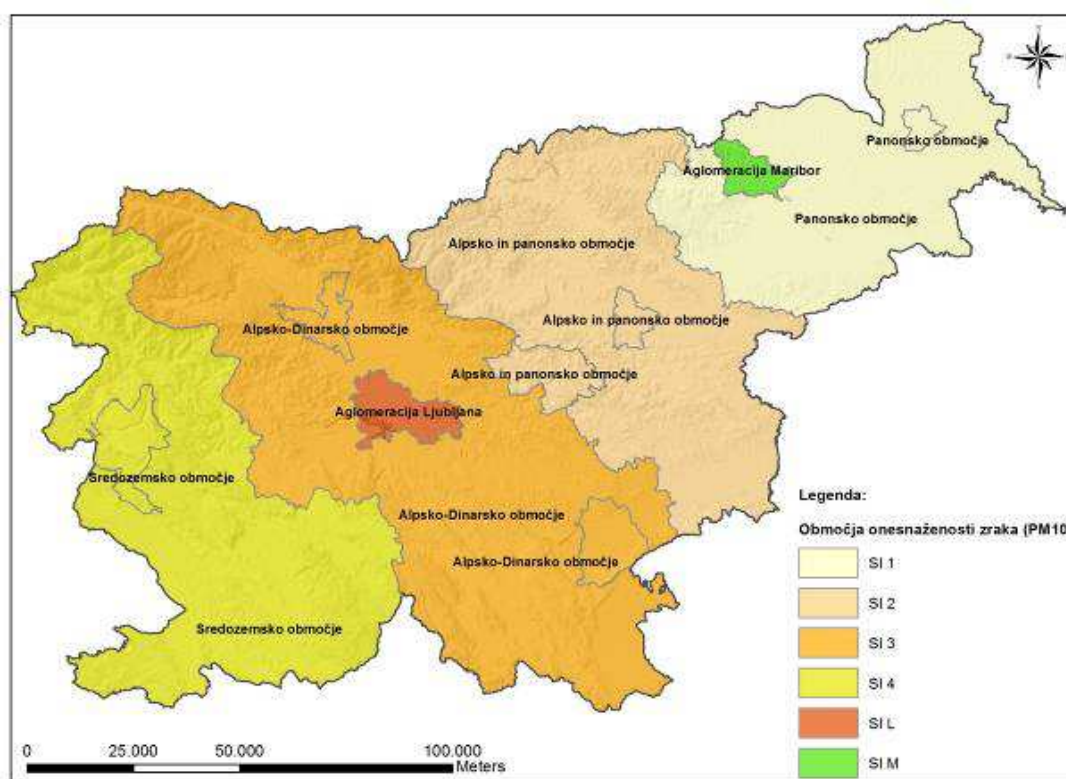
Zrak

Območja onesnaženosti zraka v Sloveniji so opredeljena z Odredbo o določitvi območja in razvrstitvi območij, aglomeracij in podobmočij glede na onesnaženost zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 50/11). Ravni onesnaževal glede na ocenjevalni prag so prikazane so v tabeli 9 in sliki 32.

Tabela 9: Ravni onesnaževal v zunanjem zraku na posameznem območju in aglomeraciji glede na spodnji in zgornji ocenjevalni prag

Oznaka območja ali aglomeracije	SO ₂	NO ₂	NO _x	PM ₁₀	svinec	CO	benzen	ozon	arzen	kadmij	nikelj	benzo(a)piren
SI1	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	1
SI2	1	1	1	3	1	1	1	3	3	3	1	1
SI3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	1
SI4	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	1
SIL	1	3	-	3	1	1	3	3	1	1	1	3
SIM	1	3	-	3	1	1	3	3	1	1	1	3

Legenda tabele B:	
Oznaka	Raven koncentracije
1	pod spodnjim ocenjevalnim pragom
2	med spodnjim in zgornjim ocenjevalnim pragom
3	nač zgornjim ocenjevalnim pragom
-	v aglomeraciji se ravni NO _x za varstvo rasti in ekosistemov ne ocenjuje



Slika 33: Območja onesnaženosti zraka (PM 10) v Sloveniji (vir: Geoportal ARSO, 2014)

Obremenitev s hrupom

Mejne, kritične in konične vrednosti v Sloveniji določa Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 105/2005, 34/2008, 109/2009, 62/2010). Uredba predpisuje različne mejne vrednosti za območja različne namenske rabe prostora, pri tem pa upošteva njihovo občutljivost za obremenjevanje s hrupom. Glede na občutljivost so območja različne namenske rabe razvrščena v štiri stopnje varstva pred hrupom. Mejne in kritične vrednosti kazalcev hrupa za posamezna območja varstva pred hrupom so v tabeli 10.

Tabela 10: Mejne in kritične vrednosti kazalcev hrupa v dB(A)

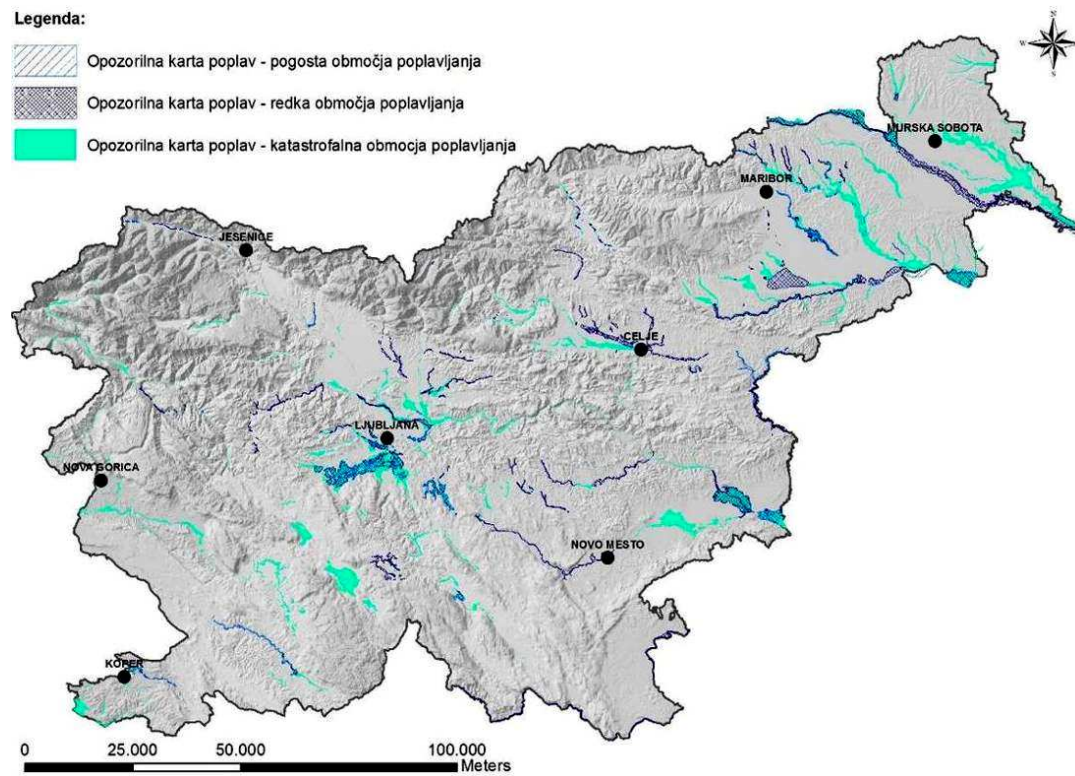
Območje, mejni kazalci	L _{DAN}	L _{VEČER}	L _{NOČ}	L _{DVN}
<i>Mejne vrednosti kazalcev hrupa za območje</i>				
I. območje	-	-	40	50
II. območje	-	-	45	55
<i>III. območje</i>	-	-	50	60
IV. območje	-	-	65	75
<i>Kritične vrednosti kazalcev hrupa za območje</i>				
I. območje	-	-	47	57
II. območje	-	-	53	63
<i>III. območje</i>	-	-	59	69
IV. območje	-	-	80	80
<i>Mejne vrednosti kazalcev hrupa, ki ga povzroča uporaba cest, železnic ali večjih letališč</i>				
I. območje	55	50	45	55
II. območje	60	55	50	60
<i>III. območje</i>	65	60	55	65
IV. območje	70	65	60	70

Voda

Poplavna, erozijska in plazljiva območja

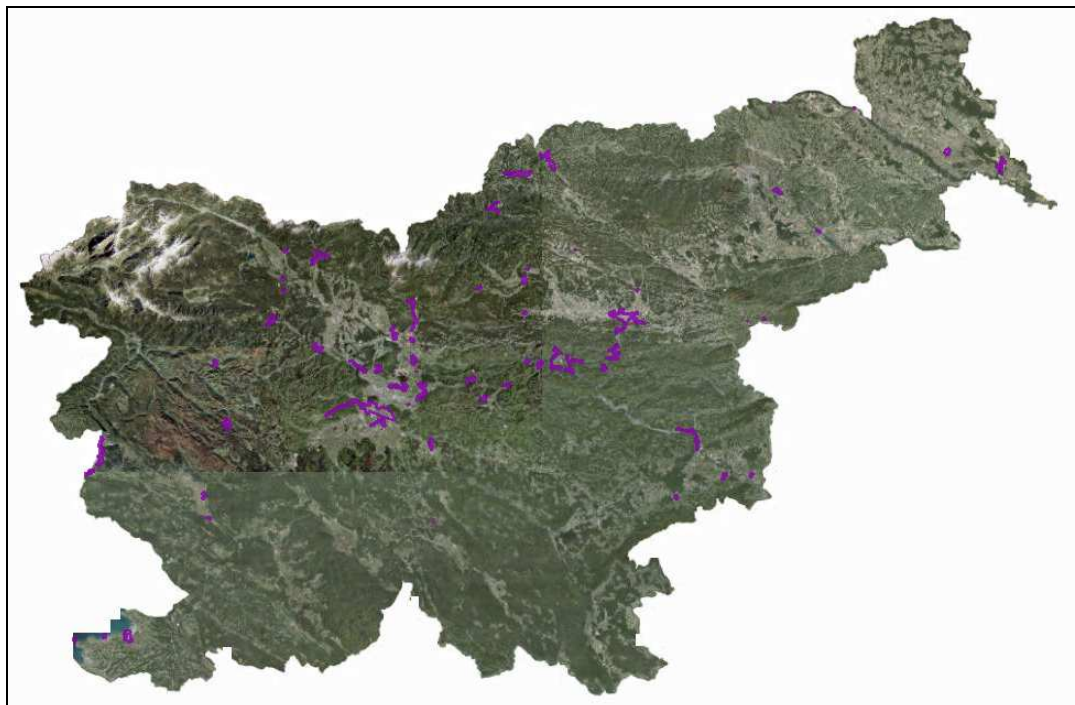
Poplavna, erozijska in plazljiva območja določa Zakon o vodah in sicer v 86., 87., 88. in 89. členu. Največja poplavna območja so: Ljubljansko barje, Dravinja, Krka pod Otočcem, Spodnja Savinjska dolina, Sava med Krškim in državno mejo, Sotla in Cerknjsko polje.

Opozorilna karta poplav (slika 33) poda informacijo o obsegu in pogostosti poplav na posameznem območju.



Slika 34: Opozorilna karta poplav (vir: Geoportalo ARSO, 2014)

V skladu s poplavno EU direktivo je za območje države določeno tudi območje pomembnega vpliva poplav, slika 34.

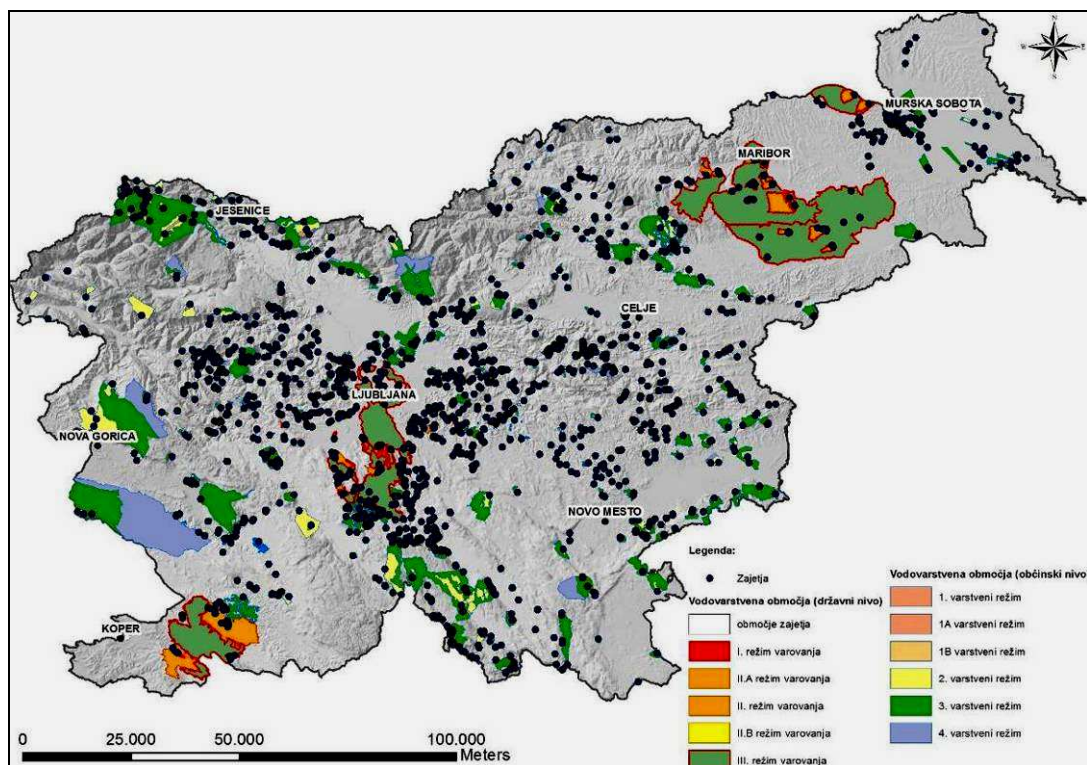


Slika 35: Območja pomembnega vpliva poplav (vir: Geoportalo ARSO, 2014)

Integralna karta poplavne nevarnosti je v nastajanju Dostopna je na geoportalu ARSO.

Vodovarstvena območja

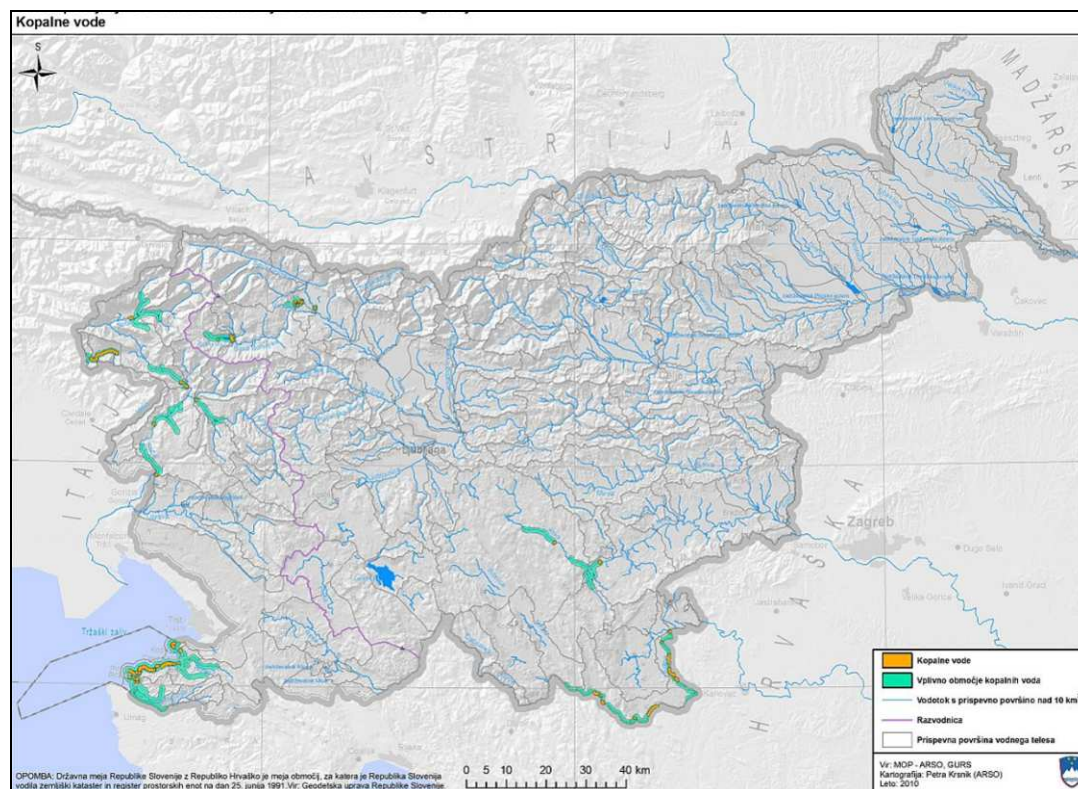
Na sliki 35 so prikazana vodovarstvena območja na državnem in občinskem nivoju. Površina ozemlja z zajetimi in potencialnimi vodnimi viri predstavlja več kot polovico slovenskega ozemlja. Pri posegih na vodovarstvena območja se upošteva veljavne občinske odloke ali državne uredbe in tudi Pravilnik o kriterijih za določitev vodovarstvenega območja (Uradni list RS, št. 64/04, 5/06, 58/11), v katerih so opredeljeni tudi varstveni režimi.



Slika 36: Prikaz vodovarstvenih območij (vir: Geoportal, 2014)

Kopalne vode

Kopalne vode so določene z Zakonom o spremembah in dopolnitvah Zakona o vodah (Uradni list RS, št. 57/08, 30. in 31. člen). Seznam kopalnih voda ter vrsta in način izvajanja nalog upravljanja kakovosti kopalnih voda so v nacionalni zakonodaji podrobneje določene z dvema podzakonskima aktoma, in sicer z Uredbo o upravljanju kakovosti kopalnih voda (Uradni list RS, št. 25/08) in s Pravilnikom o podrobnejših kriterijih za ugotavljanje kopalnih voda (Uradni list RS, št. 39/08). Območja kopalnih vod so na sliki 36.



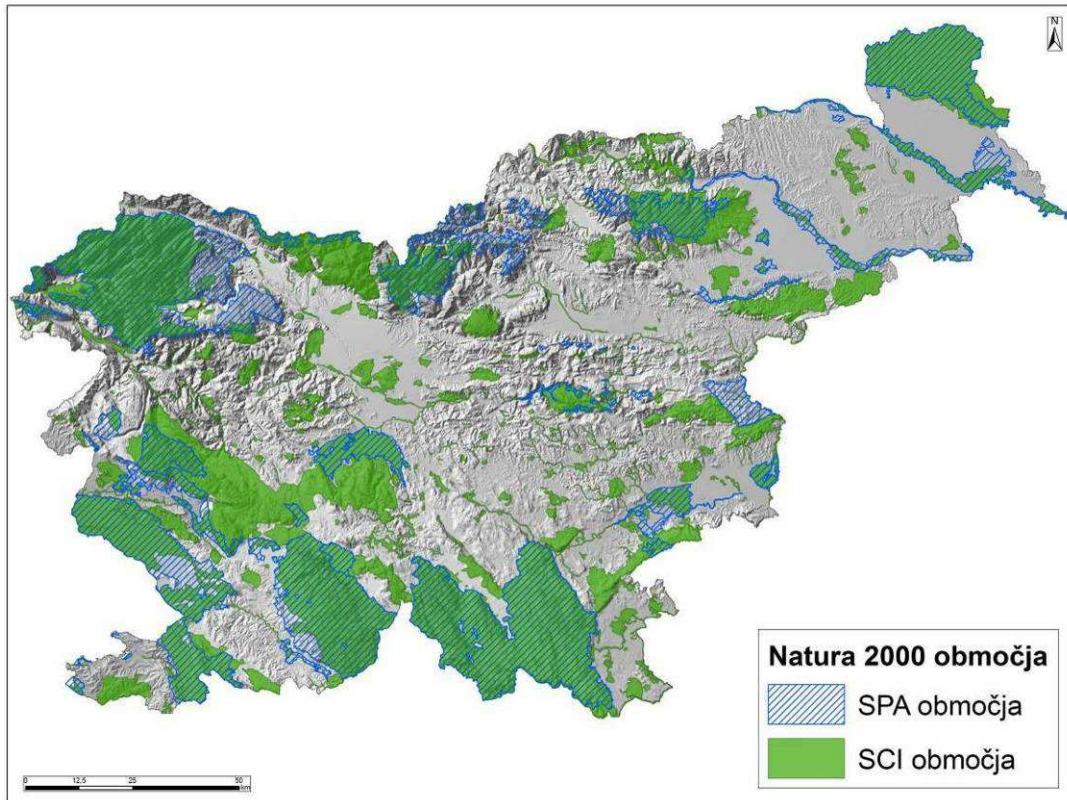
Slika 37. Prikaz območij kopalnih voda (vir: NUV)

Narava

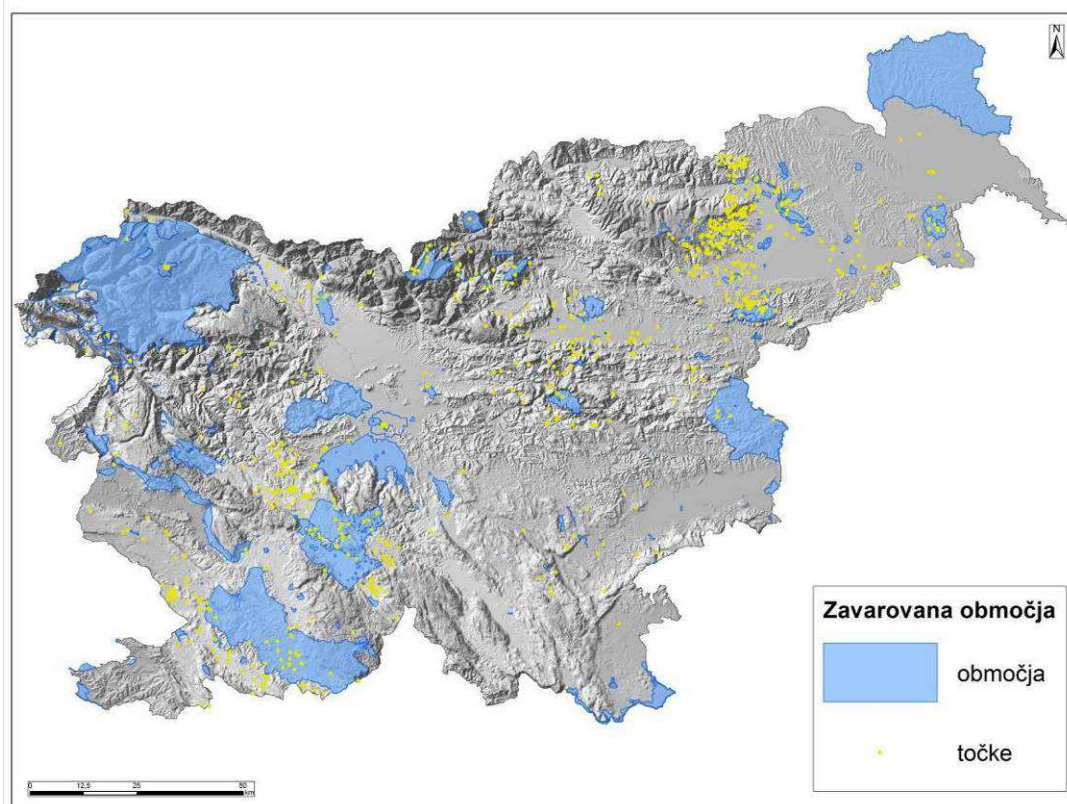
Na **območjih Natura 2000** (območja POV in POO) je treba načrtovati dejavnosti in posege v skladu s 7. členom Uredbe o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Uradni list RS, št. 49/04, št. 110/04, 59/07, 43/08, 33/13, Odločba US – št. 39/13, 3/14).

Na teh območjih (slika 37) je treba izvesti presojo sprejemljivosti posega v naravo v skladu z 28. členom Zakona o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04 –ZON-UPB2, 46/14- ZON-C). V primeru izvajanja posega je treba predvideti in izvesti vse možne tehnične in druge ukrepe tako, da je neugoden vpliv na habitatsne tipe, rastline in živali ter njihove habitate čim manjši. Pri tem je treba še zlasti upoštevati varstvene cilje, določene za vsako posamezno območje Natura 2000.

Posegi in dejavnosti na **zavarovanem območju** (slika 38) se morajo izvajati v skladu z aktom o zavarovanju in z načrtom upravljanja v primeru narodnega in regijskega parka. (Narodni in regijski park morata imeti načrt upravljanja). Prepovedi, omejitve ali režimi so zapisani v Zakonu o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04 –ZON-UPB2, 46/14- ZON-C), in sicer za naravni spomenik (64. člen), strogi naravni rezervat (65. člen), naravni rezervat (66. člen), širša zavarovana območja (67. in 68. člen), narodni park (69. člen), regijski park (70. člen), krajinski park (71. člen).

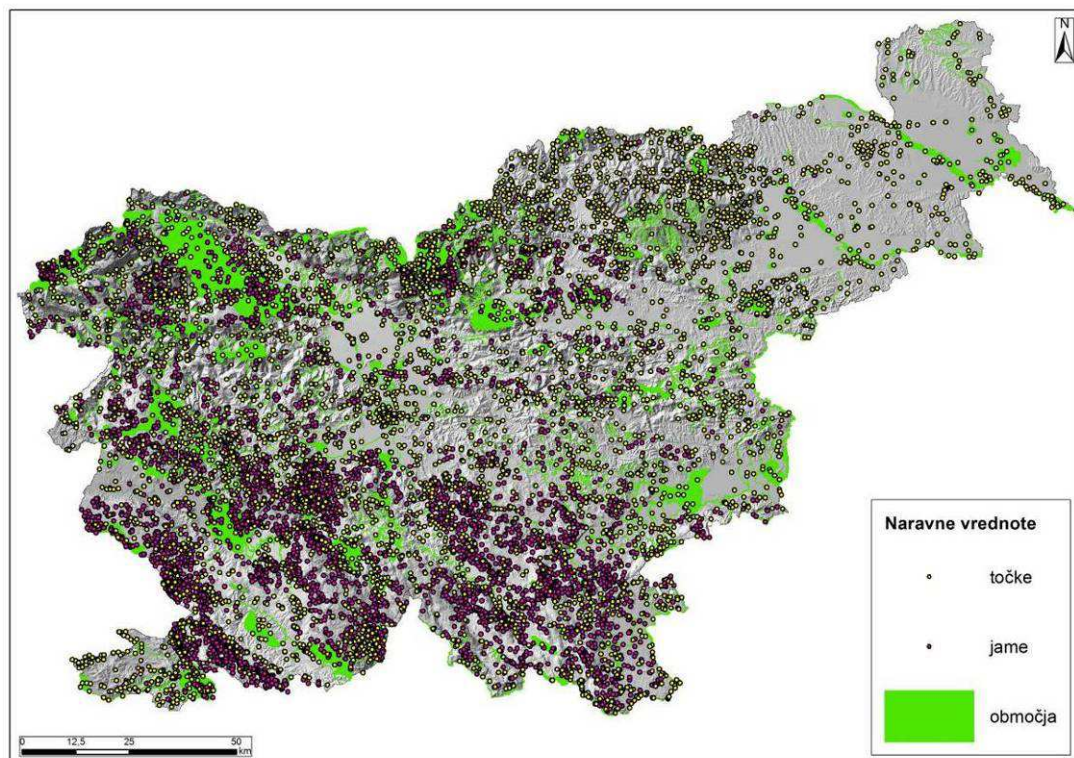


Slika 38: Prikaz območij Natura 2000 (SPA=POV, SCI=POO) (vir: Geoportal, 2014)



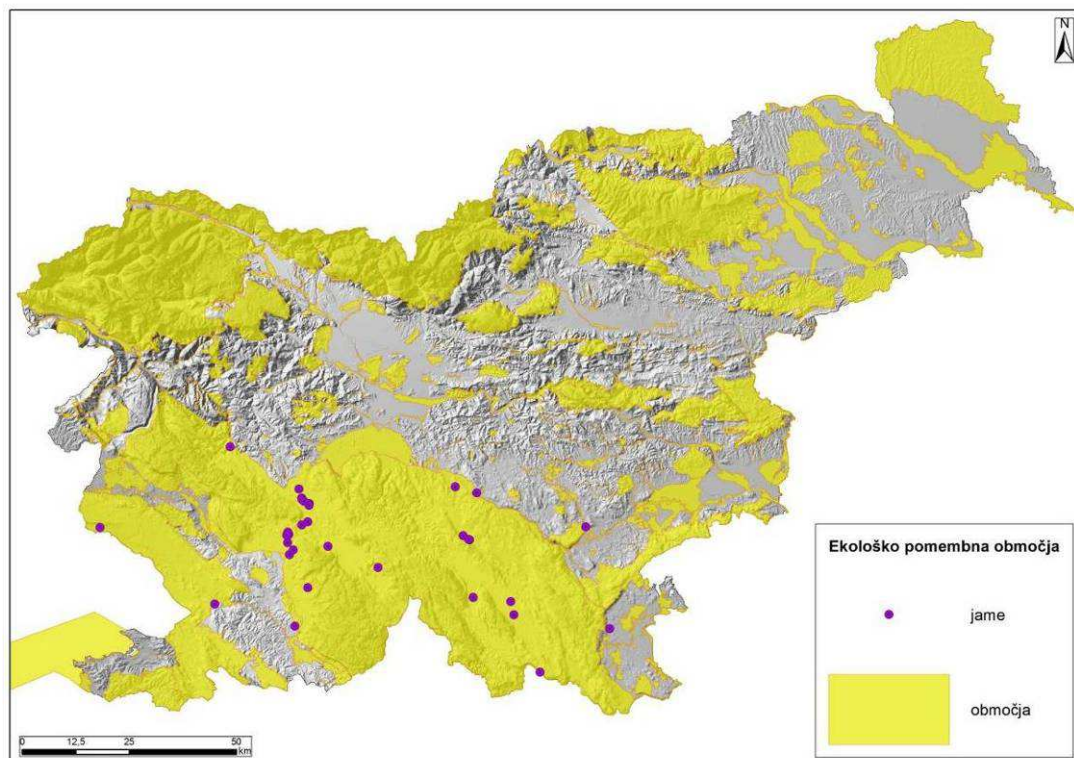
Slika 39: Prikaz zavarovanih območij (vir: Geoportal, 2014)

Naravne vrednote, vključno z režimi varovanja, so določene v Pravilniku o določitvi in varstvu naravnih vrednot (Uradni list RS, št. 111/04, 70/06, 58/09, 93/10).



Slika 40: Prikaz naravnih vrednot (vir: Geoportal, 2014)

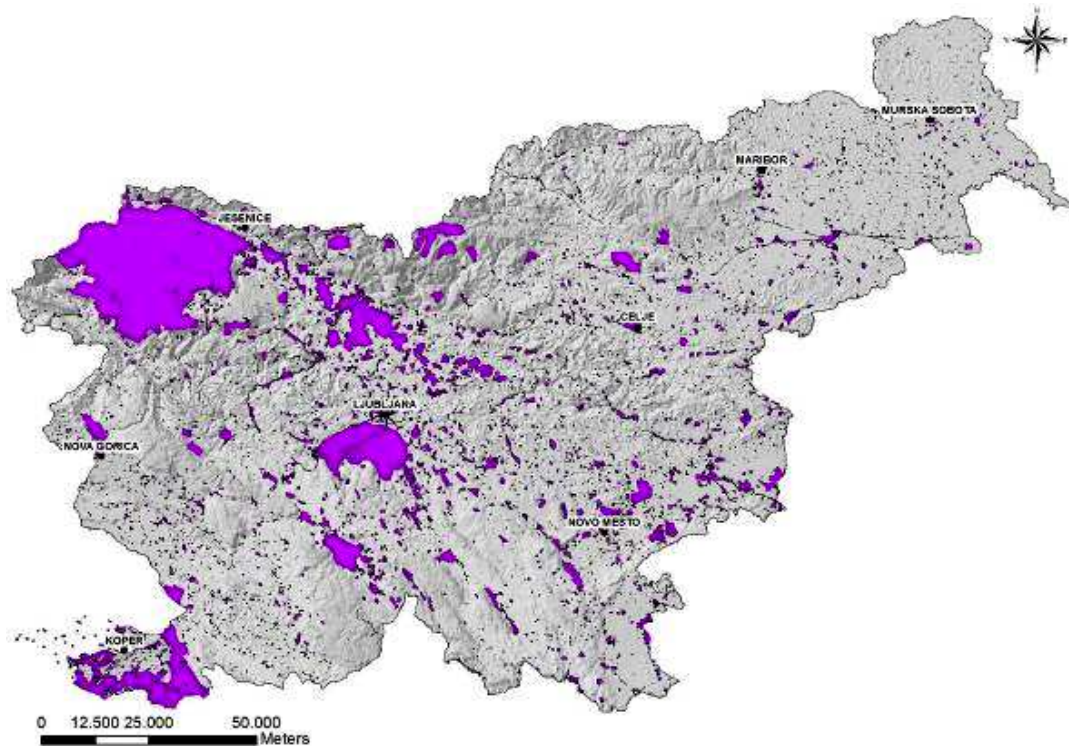
Ekološko pomembna območja so določena z Uredbo o ekološko pomembnih območjih (Uradni list RS, št. 48/04, 33/13), v členu 5. pa opredeljeno ravnanje na teh območjih.



Slika 41: Prikaz ekološko pomembnih območij (vir: Geoportal, 2014)

Kulturna dediščina

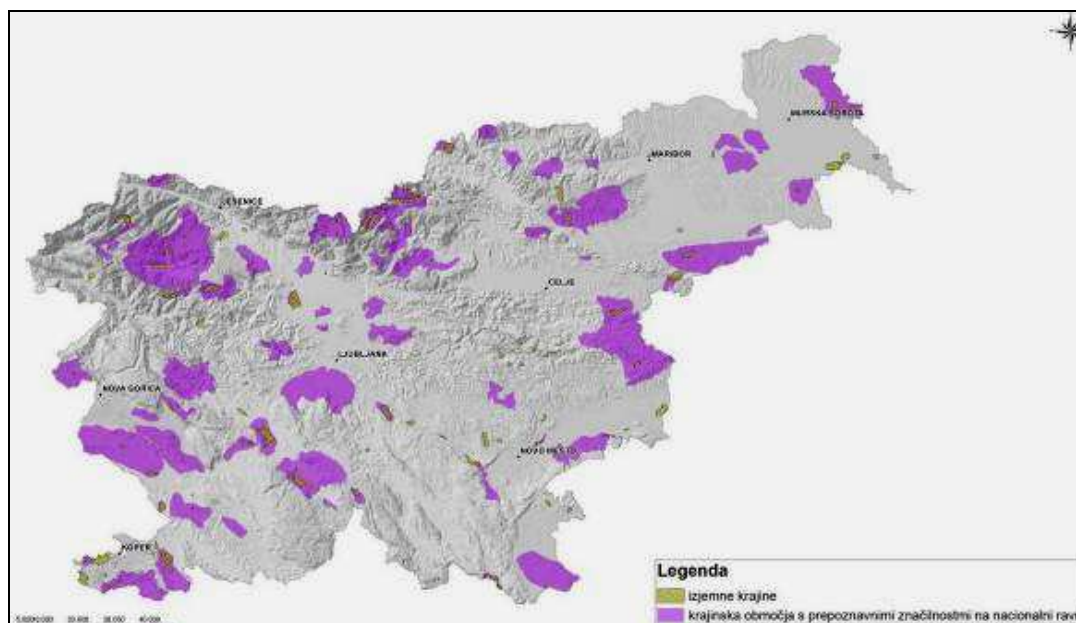
Do določitve varstvenih območij dediščine se skladno s 131. členom Zakona o varstvu kulturne dediščine (Ur.l. RS, št. 16/08, 123/08, 8/11, 90/12 in 111/13), za izvedbo posegov v prostor za enote kulturne dediščine, vključene v strokovne zasnove varstva, ki jih je pripravil ZVKDS po prej veljavni zakonodaji, upoštevajo obstoječi varstveni režimi (Priručnik pravnih režimov varstva) ter druga merila in pogoji.



Slika 42: Enote kulturne dediščine na območju Slovenije (vir: Indok center, 2014)

Krajina

Poseben status imajo izjemne krajine in krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalnem nivoju. Opredeljuje jih Strategija prostorskega razvoja Slovenije, in sicer 93 območij izjemnih krajin ter 60 krajinskih območij prepoznavnih značilnosti.



Slika 43: Območja izjemnih krajin in krajinska območja prepoznavnih značilnosti (vir: SPRS, 2004)

5.3 Razvoj stanja brez izvedbe ukrepov Strategije razvoja prometa v RS

5.3.1 Tla in mineralne surovine

Raba kmetijskih in gozdnih zemljišč

V primeru, da se Strategija ne sprejme bo verjetno obseg kmetijskih in gozdnih zemljišč po dejanski rabi ostal na obstoječi ravni. Prometna infrastruktura se ne bo obnavljala in gradila na podlagi analize potreb in možnosti, zato obstaja priložnost za bolj stihijsko gradnjo nove prometne infrastrukture, kar bo lahko negativno vplivalo na dejansko rabo prostora in obseg kmetijskih ter gozdnih zemljišč.

Mineralne surovine in ravnanje z odpadki

V primeru, da se Strategija ne sprejme, se ne bo pristopilo k načrtovani gradnji oziroma nadgradnji prometne infrastrukture na način, da se z nastalimi zemeljskimi izkopi in gradbenimi odpadki ravna tako, da se v največji možni meri neposredno ponovno uporabijo na enem od gradbišč prometne infrastrukture ali pa se reciklirajo v gradbene materiale. Nenačrtovana ali naključna gradnja objektov prometne infrastrukture tudi onemogoča uporabo večjih količin gradbenih materialov, ki nastajajo z recikliranjem gradbenih odpadkov iz drugih gradbišč ali s predelavo drugih vrst odpadkov, iz katerih nastajajo gradbeni materiali enake kakovosti, kot jih imajo gradbeni materiali iz naravnih mineralnih surovin.

5.3.2 Zrak

V primeru, da se Strategija ne sprejme, se ne bo pristopilo k načrtovanju in urejanju prometne infrastrukture na način, da se odpravijo zgostitve v cestnem prometu, ki bodo ob upoštevanju predvidene rasti prometa predvsem na cestnem omrežju še bolj preprečevale tekoč in za okolje najmanj obremenjujoč promet. Prav tako se zaradi nevlaganj v obnovo železniškega omrežja dobršen del v scenariju »do nothing« predvidenega povečanja tovornega prometa ne bo izvedel preko železniškega omrežja, kar pomeni dodaten pritisk na rabo goriv v cestnem prometu in s tem posledično zaradi emisije snovi v zrak dodaten pritisk na onesnaževanje zunanega zraka.

Ne glede na dejstvo, da se največji prispevek k doseganju okoljskega cilja v zvezi z zgornjimi mejami za emisije onesnaževal iz prometa pričakuje od uporabe vedno bolj energetske učinkovitih vozil, pa neurejen in netekoč promet na cestnem omrežju izniči vse učinke uporabe vozil, ki so izdelani v skladu s stanjem tehnike. Kljub tehnično boljšemu voznemu parku se zaradi zastojev na cestnem

omrežju in vedno manjši potovalni hitrosti v urbanih središčih emisija onesnaževal iz prometa srednjeročno ne bo zmanjšala tako, da se ne bi presegle zgornje meje emisij onesnaževal, predvsem NO_x in PM_{2,5}, ki so s tem Okoljskim poročilom predvidene za promet in za katere je velika verjetnost, da bodo določene v noveli Operativnega programa doseganja nacionalnih zgornjih mej emisij onesnaževal zunanjega zraka, ki ga bo treba pripraviti po sprejemu nove Direktive o nacionalnih zgornjih mejah emisij.

5.3.3 Podnebni dejavniki

5.3.3.1. Prilagajanje podnebnim spremembam

V primeru, da se Strategija ne sprejme, se v okviru načrtovanja in urejanja prometne infrastrukture ne bo sistematično pristopalo k izvedbi ukrepov zmanjšanja občutljivosti prometne infrastrukture na podnebne spremembe, pri čemer je glavni poudarek na zmanjšanju občutljivosti na poplave, zasneženost cest in na pojav žleda. Vsaka novogradnja ali rekonstrukcija prometne infrastrukture mora biti analizirana glede na občutljivost na ekstremne vremenske pojave, škode zaradi morebitnih poškodb infrastrukture ter zastojev v prometu pa morajo biti predhodno denarno ovrednotene. Na podlagi analize občutljivosti prometnega omrežja na ekstremne vremenske pojave se morajo načrtovati ukrepi, katerih namen je trajnostno zmanjšati negativne vplive podnebnih sprememb na cestno omrežje na ekonomsko in družbeno sprejemljivo raven.

5.3.3.2 Blaženje podnebnih sprememb

V primeru, da se Strategija ne sprejme, se ne bo pristopilo k načrtovanju in urejanju prometne infrastrukture na način, da se odpravijo zgojitve v cestnem prometu, ki bodo ob upoštevanju predvidene rasti prometa predvsem na cestnem omrežju še bolj preprečevale tekoč in za okolje najmanj obremenjujoč promet. Prav tako se zaradi nevlaganj v obnovo železniškega omrežja dobršen del v scenariju »do nothing« predvidenega povečanja tovornega prometa ne bo izvedel preko železniškega omrežja, kar pomeni dodaten pritisk na rabo fosilnih goriv v cestnem prometu in s tem posledično zaradi emisije toplogrednih plinov dodaten pritisk na podnebne dejavnike. Izvajanje ukrepov za blaženje podnebnih sprememb z zmanjševanjem emisije toplogrednih plinov v sektorjih, ki jih pokriva Odločba 406/2009/ES, bo izrazito ogroženo, saj emisije toplogrednih plinov iz prometa povzročajo skoraj polovico vseh emisij toplogrednih plinov.

Tudi v primeru emisije toplogrednih plinov se največji prispevek k doseganju okoljskega cilja v zvezi s ciljno letno količino emisije toplogrednih plinov pričakuje od uporabe vedno bolj energetske učinkovitih vozil, vendar neurejen in netekoč promet na cestnem omrežju izniči vse učinke uporabe vozil, ki so izdelani v skladu s stanjem tehnike. Kljub tehnično boljšemu voznemu parku se zaradi zastojev na cestnem omrežju in vedno manjši potovalni hitrosti v urbanih središčih emisija toplogrednih plinov iz prometa srednjeročno ne bo zmanjšala pod nivo iz leta 2008 tako, da se ne bi presegle ciljne letne količine emisije toplogrednih plinov, ki so za leto 2020 oziroma leto 2030 za sektor prometa opredeljene v predlogu Operativnega programa ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 s pogledom do leta 2030.

5.3.4 Voda

V primeru, da se Strategija ne sprejme se ne bo pristopilo k načrtovanju in urejanju prometne infrastrukture in politike na celovit način. Prometna infrastruktura se ne bo obnavljala in gradila na podlagi analize potreb in možnosti. Zaradi tega je možna tudi v prihodnje gradnja nove prometne infrastrukture na način, ki ne upošteva obstoječih naravnih danosti (retenzijskih površin, prepustnost tal in posledično vpliv na kvaliteto podzemne vode ipd).

V Strategiji je predvidena krepitev zmogljivosti železniškega omrežja, zaradi česar bo v bodoče zaznati preusmeritev večjega dela tovornega prometa na železnice. Nevarnost nesreč z razlitjem, ki vplivajo na kemijsko stanje površinskih in podzemnih voda, je bistveno večja na cestah. V primeru, da se Strategija ne sprejme, bo zaradi vse pogostejših prevozov tovora po cestni infrastrukturi, obstajala večja možnost onesnaženja zaradi nesreč z razlitjem nevarnih snovi.

5.3.5 Narava

S sprejetjem Strategije se bo pristopilo k načrtovanju in urejanju prometne infrastrukture in politike na celovit način. Prometna infrastruktura se bo obnavljala in gradila na podlagi analize potreb in možnosti. Zaradi navedenega ne bo stihijske gradnje nove prometne infrastrukture, kar pomeni tudi zmanjšanje potreb bo gradnji novih cestnih odsekov. Posledično ne bo dodatne nepotrebne fragmentacije prostora in vpliva na migracijske poti prostoživečih živali. Ukrepi prometne politike morajo obsegati tudi vzpostavitev ustreznih prehodov za prostoživeče živali, če je dokazano, da so ti neustrezni oziroma v obstoječem stanju niso izvedeni (preprečeno prehajanje zaradi ograj ali povečana smrtnost zaradi povozov). Problemi migracije se v obstoječem stanju nakazujejo predvsem na starejših odsekih avtocest, kjer je podhodov za divjadi malo, zelenih mostov pa ni. Na primer avtocestni odsek Ljubljana - Postojna pomeni resno grožnjo nemotenemu prehajanju velikih zveri (rjavi medved, volk in ris), kar je izkazano na podlagi številnih študij (npr. Harmel in sod., 2005; Zavod Symbiosis, 2012). Potreba po izgradnji ekodukta na avtocesti Ljubljana– Koper, na odseku Vrhnika–Postojna zaradi risa in medveda je že evidentirana (Zavod Symbiosis, 2012). V primeru, da se ukrepi Strategije ne bi izvedli se bi število povozov in povezanost med populacijami lahko še poslabšala. Posledično bi bil možen tudi vpliv na biodiverzitetno območje.

Med ukrepi so predvideni tudi takšni, ki bi zmanjšali raven hrupa v naravnem okolju (npr: pasivna protihrupna zaščita, uporaba tihega asfalta, elektronsko cestninjenje) in trajno lokalno pozitivno vplivali na prostoživeče živali. V primeru, da ti ne bi bili izvedeni, se bi zaradi večje gostote prometa in slabega voznega parka, hrup v naravnem okolju lahko še povečal.

5.3.6 Zdravje ljudi

5.3.6.1 Kakovost zraka

V primeru, da se Strategija ne sprejme, se ne bo pristopilo k načrtovanju in urejanju prometne infrastrukture, spodbujanju javnega prometa ter posebnih oblik nemotornega potniškega cestnega prometa na območjih, kjer je zunanji zrak čezmerno onesnažen, na način, da se na teh območjih najmanj razpolovijo emisije delcev (predvsem PM10) in onesnaževal, ki kot predhodniki pripomorejo k nastanku sekundarnih delcev (predvsem PM2,5).

Zaradi večjih zgostitev prometa v urbanih območjih ter izrazito nizkih potovalnih hitrosti cestnih vozil k izboljšanju kakovosti zunanjega zraka tudi energetske učinkovita vozila ne pripomorejo veliko. V teh okoljih je treba poseči po ukrepih, ki spodbujajo uporabo alternativnih goriv, pri čemer so srednjeročno, predvsem pa dolgoročno, vozila na električni pogon edina ekonomsko in energetske razumna rešitev.

Izboljšanje kakovosti zunanjega zraka v urbanih okoljih ter doseganje predpisanih standardov kakovosti zunanjega zraka je ključni cilj programa „Čist zrak za Evropo“, ki temelji izključno na ukrepih varstva okolja v prometu ter ukrepih izboljšanja okoljskih lastnosti kurilnih naprav, predvsem srednje velikih.

Če se ukrepi iz Strategije ne bi izvajali oziroma se ne bi vključili v Podrobnejše programe ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM10, ki se jih pripravi na podlagi že sprejetih Odlokov o načrtih za kakovost zraka na območjih čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka mestnih občin Kranj, Celje, Novo mesto, Maribor, Murska Sobota in Ljubljana ter na območju Zasavja, na teh območjih ne bi dosegli zelenega cilja, to je do leta 2020 doseči predpisane okoljske standarde za kakovost zunanjega zraka.

5.3.6.2 Obremenitev s hrupom

V Strategiji je v okviru analize »do nothing« scenarija ocenjena obremenjenost prebivalcev s hrupom ob cestnem in železniškem omrežju v planskem obdobju leta 2030. Obravnavani scenarij ne vključuje nobenih novih prometnih ukrepov z izjemo vzdrževanja obstoječega stanja ob upoštevanju predvidene rasti prometa na cestnem in železniškem omrežju. Podatki o obremenitvi prebivalcev pri tem scenariju glede na priporočene in začasne vrednosti WHO za kazalec nočnega so v tabeli 11.

Obremenjenost prebivalcev s hrupom bi se povečala predvsem zaradi naraščanja tovarnega prometa ter zaradi sorazmerno goste pozidave ob državnem cestnem in železniškem omrežju. Do leta 2030 bi se obremenjenost prebivalcev v primerjavi z izhodiščnim letom 2011 povečala:

- glede na dolgoročno priporočeno vrednost WHO 40 dB(A) za 8% (skupno 821.853 prebivalcev oziroma 42% vseh prebivalcev),
- glede na začasno priporočeno vrednost WHO 55 dB(A) za 18% (skupno 135.523 prebivalcev, oziroma 7% vseh prebivalcev).

Po oceni bo v planskem obdobju pri obstoječem omrežju 82 % prebivalcev prizadetih zaradi cestnega in 18 % zaradi železniškega prometa.

Tabela 11: Izpostavljenost prebivalcev hrupu cestnega in železniškega prometa v letu 2030 glede na priporočene vrednosti WHO za kazalec nočnega hrupa, »do nothing« scenarij (vir: Strategija, 2015)

Nočni čas, število s hrupom obremenjenih prebivalcev, obstoječe omrežje, leto 2030		
Regija	Dolgoročno priporočena vrednost 40 dB(A)	Začasna priporočena vrednost 55 dB(A)*
Pomurska	43.053	6.827
Podravska	144.099	22.506
Koroška	22.949	3.955
Savinjska	103.818	15.716
Zasavska	16.207	3.554
Spodnjeposavska	24.610	3.491
Jugovzhodna Slovenija	43.857	7.038
Osrednjeslovenska	246.779	44.549
Gorenjska	80.863	13.825
Notranjsko-Kraška	25.155	6.182
Goriška	33.239	3.751
Obalno-Kraška	37.224	4.129
Skupaj	821.853	135.523
Sprememba glede na leto 2011 (%)	+8	+18

Opomba: * - začasna priporočena vrednost 55 dB(A) za kazalec nočnega hrupa je enaka mejni vrednosti za infrastrukturne vire hrupa v III. območju varstva pred hrupom

Ukrepi prometne politike bodo zagotavljali kohezijo, učinkovitost, trajnost ter povečali koristi za uporabnike. S stališča varstva pred hrupom so med prednostnimi ukrepi prometne politike naslednji:

- medsebojna povezanost prometnih sistemov in razvoj železniškega omrežja s poudarkom na čim večji preusmeritvi daljinskega tranzitnega prometa na železnico,
- trajnostna transportna logistika,
- integrirani razvoj javnega železniškega prometa za okoljsko razbremenitev urbanih območij,
- internalizacija eksternih stroškov,
- izvedba ukrepov za zmanjšanje vplivov na okolje.

V primeru neizvedbe ukrepov prometne politike se bo izpostavljenost prebivalcev hrupu povečala. V skladu z Operativnim programom varstva pred hrupom in zakonskimi predpisi so sicer upravljavci posameznih virov dolžni sanirati s hrupom prekomerno obremenjena območja, vendar je učinkovito okoljsko sanacijo možno izvesti le z intermodalnimi, logističnimi in organizacijskimi ukrepi, ki jih vključuje Strategija.

5.3.7 Prebivalstvo in materialne dobrine

Prometna analiza v Strategiji je pokazala, da bo v primeru, če se ohrani sedanja prometna ureditev, leta 2030 prišlo do poslabšane dostopnosti, in sicer:

- z osebnim avtom za 15 %,
- z javnim prometom za 8 %,
- odnos dostopnosti z javnim prometom glede na osebni avto se bo sicer izboljšal, a le zaradi zelo poslabšane dostopnosti z osebnimi avtomobili.

Že v obstoječem stanju je dostopnost iz nekaterih predelov države (Posočje, Bela krajina) slaba, zaradi česar v teh krajih ni izkazanega večjega interesa po gospodarskem razvoju, kar se izkazuje tudi v večji stopnji brezposelnosti in nižjem življenjskem standardu.

Leta 2012 je bilo v Sloveniji 22.035 prometnih nesreč, od tega 130 s smrtnim izidom. Od tega je bilo na nivojskih prehodih prek železniških prog 32 prometnih nesreč, od tega 5 s smrtnim izidom. Brez sanacije nevarnih mest in nivojskih prehodov bi se do leta 2020 zaradi zvečane količine prometna število nesreč še povečalo (neposreden in trajen vpliv). Cilj Strategije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 v primeru ne sprejetja Strategije ne bo dosežen.

Ukrepi prometne politike se nanašajo tudi na trajnostno mobilnost in na ozaveščanje glede zdravega načina življenja npr. ureditev kolesarskih poti, ki so ključnega pomena za razvoj rekreacije s kolesom. Dejstvo je, da sistem državnih kolesarskih poti ni dograjen in sklenjen, zaradi česar se kolesarski promet ne more ustrezno razviti. Na slovenskih cestah se vsako leto zgodi več kot 1.000 prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji. Brez izvedbe ukrepov trajnostne mobilnosti, pozitivnega vpliva na zdrav način življenja in izboljšanje bivalnih razmer v glavnih mestnih aglomeracijah ni pričakovati.

5.3.8 Kulturna dediščina

V primeru, da se Strategija ne sprejme in se infrastrukturni koridorji ne bi izgradili, bi se v prihodnje v večji meri ohranjala celovitost in lastnost območij in enot kulturne dediščine, predvsem kulturne krajine, zgodovinske krajine, območij naselbinske dediščine in njihovih vplivnih območij ter arheoloških najdišč. Analize prometa pa kažejo, da se bo ta povečeval, tako da bi bilo pričakovati stihijsko načrtovanje novih infrastrukturnih koridorjev, kar bi lahko bolj negativno vplivalo na kulturno dediščino.

5.3.9 Krajina

V primeru, da se Strategija ne sprejme in se infrastrukturni koridorji ne bi izgradili, bi se v prihodnje ohranjala celovitost in lastnost izjemnih krajin in krajinskih območij s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni. Kakovostna krajinska slika naravno dobro ohranjenih območij s pomembnejšimi kulturnimi prvinami bi se ohranila. Analize prometa pa kažejo, da se bo ta povečeval, tako da bi bilo pričakovati stihijsko umeščanje novih infrastrukturnih koridorjev, kar bi zelo vplivalo na razvrednotenje krajine.

6. IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO

6.1 Določitev okoljskih ciljev Strategije

Na podlagi analize

- prevzetih obveznostih določenih v ratificiranih mednarodnih pogodbah in predpisih Evropske unije in strateških dokumentov Republike Slovenije in zakonodajnih aktov,
- obstoječega stanja okolja in
- možnih okoljskih vplivov, ki jih lahko povzroči prometna infrastruktura

so v Okoljskem poročilu opredeljena sledeča pomembna področja okolja in pomembni okoljski cilji:

- *Tla in mineralne surovine*

Okoljski cilj 1: Zagotovi trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal.

Okoljski cilj 2: Preprečiti izkoriščanje naravnih virov z uporabo najmanj 70 % recikliranih materialov iz gradbenih odpadkov, ki nastajajo pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture.

- *Zrak*

Okoljski cilj 3: Zagotoviti doseganje dolgoročnih ciljev za letne količine izpustov onesnaževal v zrak, ki so za promet določene v Operativnem programu doseganja nacionalnih zgornjih mej emisij onesnaževal zunanjega zraka.

- *Podnebni dejavniki*

Okoljski cilj 4: Prilagoditi prometno infrastrukturo podnebnim spremembam in zmanjšati letne količine izpustov toplogrednih plinov pod ciljne vrednosti, ki so za promet določene v Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v obdobju do leta 2020.

- *Voda*

Okoljski cilj 5: Omejiti učinke pritiska prometne infrastrukture na površinsko in podzemno vodo, somornice, obalno morje in vire pitne vode.

- *Narava*

Okoljski cilj 6: Zagotoviti povezanost populacij in ohranjanje biotske raznovrstnosti.

Okoljski cilj 7: Varovati območja z naravovarstvenim statusom pred posegi z bistvenimi vplivi.

- *Zdravje ljudi*

Kakovost zraka

Okoljski cilj 8: Na območjih čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka bistveno prispevati k zmanjšanju letnega števila čezmernih dnevni obremenitev zunanjega zraka z delci, ki ne sme biti večje od 35 v koledarskem letu.

Obremenitev s hrupom

Okoljski cilj 9: Zmanjšati obremenjenost okolja s hrupom zaradi prometa in približati ravnem, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija.

- *Prebivalstvo in materialne dobrine*

Okoljski cilj 10: Izboljšati socialno kohezivnost, prometno varnost in trajnostno mobilnost.

- *Kulturna dediščina*

Okoljski cilj 11: Ohranjanje obsega in značilnosti objektov in območij kulturne dediščine.

- *Krajina*

Okoljski cilj 12: Zagotoviti ohranjanje izjemnih krajin in krajinskih območij s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni ter kakovostne krajinske slike.

Razlaga izbora okoljskih ciljev plana je v poglavjih 6.1.1, 6.1.2 in 6.1.3.

6.1.1 Prevzete obveznosti določene v ratificiranih mednarodnih pogodbah in predpisih Evropske unije in strateških dokumentov Republike Slovenije in zakonodajnih aktov

Za opredelitev pomembnih okoljskih ciljev so uporabljene prevzete obveznosti določene v ratificiranih mednarodnih pogodbah ali predpisih Evropske unije in v nacionalnih strateških dokumentih in zakonodajnih aktih. Povezava področij okolja in okoljskih ciljev z okoljskimi plani, programi in politikami je razvidna iz tabele 12.

Tabela 12: Povezava področij okolja in okoljskih ciljev z okoljskimi plani, programi in politikami

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava s pomembnimi okoljskimi cilji
Evropski dokument	VII. Okoljski akcijski program Unije do leta 2020 „Dobro živeti ob upoštevanju omejitev našega planeta, decision of the Council of 15 November 2013	VII. okoljski akcijski program Unije do leta 2020 zagotavlja splošen okvir za okoljsko politiko do leta 2020, pri čemer opredeljuje devet prednostnih ciljev, ki jih morajo doseči države članice, in sicer: 1. varovanje, ohranjanje in izboljšanje naravnega kapitala Unije, 2. spreminjanje Unije v z viri gospodarno, zeleno in konkurenčno nizkoogljično gospodarstvo, 3. varovanje državljanov Unije pred pritiski ter tveganji za zdravje in dobro počutje, ki so povezani z okoljem, 4. povečanje koristi okoljske zakonodaje Unije, 5. izboljšanje zbirke znanja in podatkov za okoljsko politiko Unije, 6. zagotovitev naložb za okoljsko in podnebno politiko ter odpravljanje okoljskih posledic 7. izboljšanje vključevanja okoljskih vidikov in usklajenosti politike, 8. krepitev trajnosti mest v Uniji, 9. povečanje učinkovitosti Unije pri spopadanju z mednarodnimi okoljskimi in podnebnimi izzivi.	Tla in mineralne surovine Zrak Podnebni dejavniki Voda Narava Zdravje ljudi (kakovost zraka, hrup) Prebivalstvo in materialne dobrine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10
Nacionalni dokument	Resolucija o nacionalnem programu varstva okolja 2005-2012 (ReNPVO) (Uradni list RS, št. 2/06)	ReNPVO določa ključne okoljske cilje in prednostne naloge, ki temeljijo na oceni stanja okolja in prevladujočih trendov. Naloge in cilji morajo biti izpolnjeni pred iztekom programa, če ni določeno drugače. ReNPVO je izhodišče za okoljsko razsežnost Strategije razvoja Slovenije, ki opredeljuje vizijo prihodnosti Slovenije ter usmeritve in ukrepe za realizacijo te	Tla in mineralne surovine Zrak Podnebni dejavniki Voda Narava	Zaporedna številka okoljskega cilja: 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		<p>vizije do leta 2013.</p> <p>Cilji in ukrepi so opredeljeni v okviru štirih področij, in sicer: podnebne spremembe, narava in biotska raznovrstnost, kakovost življenja ter odpadki in industrijsko onesnaževanje.</p> <p>Osnovni cilji po posameznih področjih so:</p> <ul style="list-style-type: none"> – poudariti podnebne spremembe kot pomembni izziv v naslednjih letih in zmanjšati emisije toplogrednih plinov ter tako prispevati k dolgoročnemu cilju stabiliziranja koncentracij toplogrednih plinov v ozračju, kakor tudi zmanjšati emisije snovi, ki povzročajo tanjšanje ozonskega plašča; – zaščititi in ohraniti naravne sisteme, habitate, prosto živeče živalske in rastlinske vrste, s ciljem ustaviti izgubo biotske raznovrstnosti, genske pestrosti in nadaljnje degradacije tal; – prispevati k visoki ravni kakovosti življenja in socialni blaginji državljanov z zagotavljanjem okolja, v katerem raven onesnaženosti ne učinkuje škodljivo na zdravje ljudi in okolje, in z vzpodbujanjem trajnostnega razvoja v mestih ter še posebej zagotoviti ukrepe za vzpostavitev dobrega stanja površinskih in podzemnih voda ter za trajnostno ravnanje in upravljanje z vodami, ki vključuje skrb za vodne bilance in za smotno uporabo vode kot naravnega vira; – ravnanje z odpadki in poraba obnovljivih in neobnovljivih naravnih virov, ki omogočajo trajnostno proizvodnjo in potrošnjo, pripomorejo k zmanjševanju onesnaženja okolja in porabe energije tako, da ne preseže nosilne zmogljivosti okolja. 	<p>Zdravje ljudi (kakovost zraka, hrup)</p> <p>Prebivalstvo in materialne dobrine</p>	
Nacionalni dokument	Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 41/04 – ZVO-1, 20/06-ZVO-1A, 39/06-ZVO-1-UPB1, 70/08-ZVO-1B, 108/09 – ZVO - 1C, 48/12 – ZVO-1D, 57/12 – ZVO-1E, 92/13 – ZVO – 1F)	<p>Zaradi spodbujanja trajnostnega razvoja morajo biti zahteve varstva okolja vključene v pripravo in izvajanje politik ter dejavnosti na vseh področjih gospodarskega in socialnega razvoja.</p> <p>Zakon ureja varstvo okolja pred obremenjevanjem kot temeljni pogoj za trajnostni razvoj in v tem okviru določa temeljna načela varstva okolja, ukrepe varstva okolja, spremljanje stanja okolja in informacije o okolju, ekonomske in finančne</p>	<p>Tla in mineralne surovine</p> <p>Zrak</p> <p>Podnebni dejavniki</p> <p>Voda</p> <p>Narava</p> <p>Zdravje ljudi (kakovost zraka, hrup)</p> <p>Prebivalstvo in</p>	Zaporedna številka okoljskega cilja: 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		<p>instrumente varstva okolja, javne službe varstva okolja in druga z varstvom okolja povezana vprašanja. Cilji varstva okolja so zlasti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja, 2. ohranjanje in izboljševanje kakovosti okolja, 3. trajnostna raba naravnih virov, 4. zmanjšanje rabe energije in večja uporaba obnovljivih virov energije, 5. odpravljanje posledic obremenjevanja okolja, izboljšanje porušenega naravnega ravnovesja in ponovno vzpostavljanje njegovih regeneracijskih sposobnosti, 6. povečevanje snovne učinkovitosti proizvodnje in potrošnje ter 7. opuščanje in nadomeščanje uporabe nevarnih snovi. 	materialne dobrine	
Evropski dokument	<p>COM(2010) 2020 konč. - Strategija EVROPA 2020 za pametno, trajnostno in vključujočo rast je vizija socialnega tržnega gospodarstva Evrope za 21. stoletje;</p> <p>COM(2011) 571 - Časovni okvir za Evropo, gospodarno z viri</p>	<p>Komisija je v sporočilu z naslovom „Evropa 2020 – strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast“ poudarila, da so za evropski prostor pomembni socialna kohezija, bolj zeleno gospodarstvo, izobraževanje in inovacije. Našteti cilji se morajo odražati v različnih vidikih evropske prometne politike, ki si prizadevati za trajnostno mobilnost za vse državljane, „dekarbonizacijo“ prometa in popolno izrabo tehnološkega napredka.</p> <p>Strategija trajnostne rabe naravnih virov je sestavni del Strategije vplivov, ki jih povzroča raba naravnih virov v rastočem gospodarstvu – koncept, imenovan »razklop«. V praksi to pomeni naslednji cilj: "Zmanjšanje okoljskega vpliva rabe virov z istočasnim izboljšanjem učinkovitosti izkoriščanja virov v celotnem gospodarstvu EU. Obnovljivi viri energije tako tudi ne bodo prekomerno izkoriščeni."</p> <p>Za doseg tega cilja strategija vključuje ukrepe za:</p> <ul style="list-style-type: none"> - izboljšanje našega razumevanja in znanja o evropski rabi virov, njenih negativnih okoljskih vplivih ter njihovem pomenu v EU in po svetu, - razvoj orodij za spremljanje in poročanje o napredku v EU, 	Tla in mineralne surovine Prebivalstvo in materialne dobrine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 1 in 10

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		državah članicah in gospodarskih sektorjih, - spodbujanje uporabe strateških pristopov in postopkov v gospodarskih sektorjih ter državah članicah in spodbujanje za razvoj podobnih načrtov in programov ter - povečanje ozaveščenosti interesnih skupin in državljanov o pomembnem negativnem okoljskem vplivu rabe virov.		
Evropski dokument	Tematska strategija za varstvo tal – COM(2006)231	Upoštevati je treba tudi izhodišča, ki so uporabljena za pripravo predloga Direktive o določitvi okvira za varstvo tal in spremembi Direktive 2004/35/ES. Strategija upošteva različne funkcije, ki jih tla lahko opravljajo, različnost in kompleksnost tal ter številne različne degradacijske procese, ki so jim lahko podvržena. Strateški cilj je varstvo in trajnostna raba tal, ki temelji na naslednjih vodilnih načelih: - preprečevanje nadaljnje degradacije tal in ohranjanje funkcij tal, kadar se tla uporabljajo in so funkcije tal izkoriščene ter tla delujejo kot odtočni kanal/receptor učinkov človekovih dejavnosti ali okoljskih pojavov - sanacija degradiranih tal do stopnje funkcionalnosti, ki je skladna vsaj s sedanjo in predvideno rabo tal.	Tla in mineralne surovine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 1
Nacionalni dokument	Državni načrt gospodarjenja z mineralnimi surovinami (2009)	Državna rudarska strategija je temeljni dokument, s katerim se določijo cilji, usmeritve in pogoji za usklajeno raziskovanje in izkoriščanje mineralnih surovin v Republiki Sloveniji, najvišja možna stopnja njihovega izkoriščanja in pogoji za njihovo smotno izkoriščanje	Tla in mineralne surovine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 1
Nacionalni dokument	Resolucija o strateških usmeritvah razvoja slovenskega kmetijstva in živilstva do leta 2020 -»Zagotovimo si hrano za jutri« (ReSURSKŽ) (Uradni list RS, št. 25/11)	Temeljna naloga kmetijstva je zagotavljanje zadostne preskrbe z varno hrano in s tem zadovoljevanje ene od osnovnih potreb človeštva. Hkrati pa ima kmetovanje tudi druge družbeno pomembne funkcije in zagotavlja neblagovne dobrine. Okoljska funkcija kmetijstva je opredeljena z njegovim odločilnim prispevkom h kakovosti voda, tal, zraka in biotski raznovrstnosti. Kmetijstvo tudi pomembno vpliva na podobo kulturne krajine in njene estetske in naravne vrednosti. Nesporna je vloga hrane in proizvodnih postopkov pri zagotavljanju zdravja ljudi. S svojo gospodarsko in socialno	Tla in mineralne surovine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 1

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		<p>vlogo kmetijstvo tudi pomembno prispeva k vitalnosti in poseljenosti podeželja. To široko vlogo kmetijstva najboljše povzema pojem trajnostnega kmetijstva.</p> <p>Pomembna cilja resolucije sta "Trajnostno kmetijstvo" in "Ohranjanje rodnosti tal in proizvodnega potenciala kmetijskih zemljišč" in ju je možno zagotoviti z varstvom najboljših kmetijskih zemljišč pred trajnim spreminjanjem namembnosti in izboljšanje proizvodnega potenciala zemljišč, varovanje kmetijskih zemljišč pred degradacijo, onesnaženjem in nesmotrno rabo, itd.</p>		
Nacionalni dokument	Resolucija o nacionalnem gozdnem programu (ReNGP) (Uradni list RS, št. 111/07)	<p>Nacionalni gozdni program je temeljni strateški dokument, namenjen določitvi nacionalne politike trajnostnega razvoja gospodarjenja z gozdovi.</p> <p>Glavna načela (cilja) ReNGP so usmerjena v ohranitev gozda ter zagotavljanje večnamenske vloge, ki vključuje okoljski, socialni in gospodarski vidik. Nacionalni gozdni program pomeni tudi izvajanje Okoljskega akcijskega programa na nacionalni ravni, ki opredeljuje štiri prednostne naloge: podnebne spremembe, naravo in biotsko raznovrstnost, okolje in zdravje ter kakovost življenja, naravne vire in odpadke. Eden temeljnih ciljev je "Trajnostni razvoj gozdov kot ekosistemov v smislu njihove biotske raznovrstnosti ter vseh njihovih ekoloških, proizvodnih in socialnih funkcij zagotavljati s sonaravnim in večnamenskim gospodarjenjem".</p>	Tla in mineralne surovine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 1
Nacionalni dokument	Zakon o kmetijskih zemljiščih - ZKZ (Uradni list RS, št. 71/11, 58/12)	<p>Zakon ureja varstvo kmetijskih zemljišč in njihovo upravljanje, tako da določa njihovo razvrstitev, rabo in obdelovanje, njihov promet in zakup, agrarne operacije in skupne pašnike. Zakon opredeljuje trajno varovana kmetijska zemljišča in druga kmetijska zemljišča ter njihovo varstvo in dovoljene posege vanje.</p> <p>Cilj tega zakona je med drugim tudi "Ohranjanje in izboljševanje pridelovalnega potenciala, trajnostno ravnanje z rodovitno zemljo ter ohranjanje krajine ter ohranjanje in razvoj</p>	Tla in mineralne surovine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 1

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
Nacionalni dokument	Zakon o gozdovih - ZG (Uradni list RS, št. 30/93, 13/98, 24/99, 67/02, 112/06 115/06, 110/07, 61/2010, 106/2010, 63/13, 17/14)	<p>podeželja".</p> <p>Ta zakon ureja varstvo, gojenje, izkoriščanje in rabo gozdov ter razpolaganje z gozdovi kot naravnim bogastvom. Ta zakon ureja tudi pogoje gospodarjenja z gozdnim prostorom ter s posamičnim gozdnim drevjem in skupinami gozdnega drevja zunaj ureditvenih območij naselij, da se njihova vloga v okolju ohrani in krepi. Podlaga za gospodarjenje z gozdovi so program razvoja gozdov Slovenije in načrti za gospodarjenje z gozdovi. Zakon opredeljuje varovalne gozdove in gozdove s posebnim namenom.</p> <p>Cilj tega zakona je med drugim da se "Zagotovi sonaravno ter večnamensko gospodarjenje v skladu z načeli varstva okolja in naravnih vrednot, trajno in optimalno delovanje gozdov kot ekosistema ter uresničevanje njihovih funkcij".</p>	Tla in mineralne surovine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 1
Evropski dokument	Direktiva 2008/98/ES o odpadkih, Direktiva o odpadkih (2006/12/EC)	<p>Bistveni namen vseh predpisov o ravnanju z odpadki je varstvo zdravja ljudi in okolja pred škodljivimi vplivi, ki jih povzročajo zbiranje, prevoz, obdelava, skladiščenje in odlaganje odpadkov. Okvirna direktiva o ravnanju z odpadki (2008/98/EC) uveljavlja nov pristop k obravnavi odpadka. Odpadki so vir surovin (in ne samo nekaj, kar je potrebno čim ceneje odložiti), zato morajo države članice sprejeti ukrepe, da se odpadki v čim večji meri ponovno uporabijo.</p> <p>Direktiva o odpadkih (2006/12/EC) na področju ravnanja z gradbenimi odpadki uveljavlja nov okoljski cilj, da se "Do leta 2020 pripravi za ponovno uporabo, recikliranje ali drugo materialno predelavo najmanj 70 % skupne mase nastalih gradbenih odpadkov".</p>	Tla in mineralne surovine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 2
Evropski dokument	Direktiva 2001/81/ES (NEC direktiva) Göteborgski protokol h Konvenciji Ekonomske komisije OZN za Evropo o onesnaževanju zraka na velike razdalje prek meja za zmanjšanje zakisovanja evtrofikacije in	Trenutno še veljavna Direktiva 2001/81/ES je določila letne nacionalne zgornje meje emisij, ki jih mora vsaka država članica doseči do leta 2010, veljajo pa za emisije žveplovega dioksida (SO ₂), dušikove okside (NO _x), nemetanske hlapne organske spojine (NMHOS) in amoniak (NH ₃). Namenjene so bile zmanjševanju onesnaženosti zraka in njenih škodljivih vplivov na javno zdravje in okolje po vsej Uniji, poleg tega pa bi se z njimi dosegla tudi skladnost z Göteborgskim protokolom	Zrak, Zdravje ljudi - Kakovost zraka	Zaporedna številka okoljskega cilja: 3, 8

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
	prizemnega ozona	<p>(Protokol o zmanjšanju zakisljevanja, evtrofikacije in prizemnega ozona - 1999).</p> <p>Za področje nacionalnih zgornjih meja emisij je za obdobje do leta 2030 izdelan predlog nove Direktive o nacionalnih zgornjih mejah emisij, v katerem so posodobljena in preverjena pomembna zdravstvena tveganja in vplivi na okolje, ki jih povzroča onesnaženost zraka v Uniji. S sprejemom predloga nove Direktive se bo pravo Unije tudi uskladilo z novimi mednarodnimi obveznostmi po pregledu Göteborgskega protokola leta 2012. Ta predlog Direktive je glavni zakonodajni steber Unije za izpolnitev dolgoročnega cilja Unije za doseganje takih ravni kakovosti zraka, ki ne povzročajo pomembnih vplivov in tveganj za zdravje ljudi in okolje.</p> <p>Predlog nove Direktive o nacionalnih zgornjih mejah emisij razveljavlja in nadomešča trenutni režim Unije za letno omejitvev nacionalnih emisij onesnaževal zraka, kot so opredeljena v Direktivi 2001/81/ES. S tem zagotavlja, da se bodo nacionalne zgornje meje emisij iz Direktive 2001/81/ES od leta 2010 naprej za SO₂, NO_x, NMHOS in NH₃ uporabljale do leta 2020, in določa nove nacionalne obveznosti glede zmanjšanja emisij, ki se bodo uporabljale od leta 2020 in 2030 dalje za SO₂, NO_x, NMHOS, NH₃, delce (PM_{2,5}) in metan (CH₄), ter vmesne ravni emisij teh istih onesnaževal za leto 2025.</p>		
Evropski dokument	Direktive 2008/50/ES	Direktiva 2008/50/ES določa cilje glede kakovosti zunanega zraka, z namenom da bi se izognili škodljivim učinkom na zdravje ljudi in okolje kot celoto, jih preprečili ali zmanjšali. Emisija onesnaževal ne sme povzročiti, da so presežene mejne oziroma ciljne vrednosti za SO ₂ , NO _x , PM ₁₀ , PM _{2,5} in druga onesnaževala (NO ₂ , Pb, CO, benzen, ozon, HOS in NH ₃)	Zrak, Zdravje ljudi - Kakovost zraka	Zaporedna številka okoljskega cilja: 3, 8
Evropski dokument	Program „Čist zrak za Evropo“	Komisija v svojem programu „Čist zrak za Evropo“ poudarja, da se je v Evropi kakovost zraka v zadnjih desetletjih občutno izboljšala. Vendar onesnaženost zraka ostaja glavni okoljski dejavnik, povezan z boleznimi, ki bi jih lahko preprečili, in s	Zrak, Zdravje ljudi - Kakovost zraka	Zaporedna številka okoljskega cilja: 3, 8

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		<p>prezgodnjo smrtnostjo v EU, hkrati pa še vedno zelo negativno vpliva na velik del evropskega naravnega okolja. Po podatkih OECD bo „onesnaženost zraka v mestih do leta 2050 postala glavni okoljski vzrok umrljivosti po vsem svetu, pred onesnaženo vodo in pomanjkanjem sanitarnih storitev“.</p> <p>Trenutno so mejne vrednosti za trdne delce (PM10) presežene na več kot tretjini območij upravljanja kakovosti zraka v EU, mejne vrednosti za dušikov dioksid (NO2) pa na četrtini teh območij. Zaradi nespoštovanja mejnih vrednosti, ki veljajo za PM10, je stekel postopek za ugotavljanje kršitev za 17 držav članic, med njimi tudi za Slovenijo.</p>		
Nacionalni dokument	Operativni program varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem s PM10	<p>V zvezi z izpolnjevanjem zahtev iz Direktive 2008/50/ES, ki določa, da morajo države članice sprejeti programe ukrepov, s katerimi zagotovijo, da koncentracije PM10 v zunanjem zraku ne presegajo mejnih vrednosti, je bil sprejet Operativni program varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem s PM10.</p> <p>Operativni program varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem s PM10 določa nosilce in daje izhodišča za pripravo, sprejem in izvedbo podrobnejših načrtov ukrepov z namenom, da se zagotovi varstvo zdravja ljudi na območjih, kjer so mejne vrednosti koncentracij PM10 presežene. Podrobnejši načrti ukrepov za zmanjšanje izpostavljenosti prebivalstva škodljivim vplivom delcev v zunanjem zraku je Vlada RS sprejela v obliki Odlokov o načrtu za kakovost zraka za Mestne Občine Kranj, Celje, Novo Mesto, Maribor, Murska Sobota in Ljubljana ter za območje Zasavja.</p>	Zrak, Zdravje ljudi - Kakovost zraka	Zaporedna številka okoljskega cilja: 3, 8
Evropski dokument	Strategija Evropske unije za prilagajanje podnebnim spremembam (COM(2013) 216 končni)	Splošni cilj prilagoditvene strategije za EU je prispevati k boljši odpornosti Evrope na podnebne spremembe. To pomeni krepitev pripravljenosti in zmogljivosti za odziv na učinke podnebnih sprememb na lokalni, regionalni in nacionalni ravni ter ravni EU, razvoj skladnega pristopa ter izboljšanje usklajevanja.	Podnebni dejavniki	Zaporedna številka okoljskega cilja: 4

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		<p>Strategija Evropske unije za prilagajanje podnebnim spremembam navaja, da je prilagajanje podnebnim spremembam že integrirano v prometno zakonodajo Unije, in sicer v določbe Uredbe (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.</p>		
Evropski dokument	<p>Odločba št. 406/2009 o prizadevanju držav članic za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, da do leta 2020 izpolnijo zavezo Skupnosti za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov</p>	<p>Odločba 406/2009/ES določa najmanjši prispevek držav članic za doseganje zaveze zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v Skupnosti v obdobju 2013–2020 za emisije toplogrednih plinov, ki so vključene v to odločbo, ter pravila za določitev teh prispevkov in za oceno v zvezi s tem.</p> <p>Obveznost zmanjšanja emisij toplogrednih plinov iz Odločbe 406/2009/ES se nanaša na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - emisije iz rabe goriv v gospodinjstvih in storitvenem sektorju, - emisije iz rabe goriv v prometu, - emisije iz rabe goriv (v malih in srednje velikih podjetjih v industriji in energetiki), - ubežne emisije iz energetike, - procesne emisije iz industrijskih postopkov, - raba topil in drugih proizvodov, - emisije iz kmetijstva , - emisije iz ravnanja z odpadki. <p>Cilj Slovenije do leta 2020 je, da se emisije toplogrednih plinov ne bodo povečale za več kot 4 % glede na leto 2005 oz. da bodo leta 2020 manjše od vrednosti 12.117 kt CO2 ekv. Obveznost zmanjšanja emisij toplogrednih plinov se ne nanaša na obdobje do leta 2020, ampak ima Slovenija tudi pravno obvezujoče letne cilje, saj emisije toplogrednih plinov v obdobju 2013–2020 ne smejo biti večje od ciljnih letnih emisij določenih z linearno trajektorijo do cilja v letu 2020. V okviru cilja do leta 2020 se emisije toplogrednih plinov iz prometa povečajo za največ 27 % glede na emisije v letu 2005.</p>	Podnebni dejavniki	Zaporedna številka okoljskega cilja: 4

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
Nacionalni dokument	Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 s pogledom do leta 2030 (predlog)	<p>V postopku sprejemanja je tudi predlog Operativnega programa ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 s pogledom do leta 2030, ki obveznosti zmanjšanja emisij toplogrednih plinov iz Odločbe 406/2009/ES porazdeli med posameznimi sektorji, in ukrepe za doseganje ciljev zasnuje tako, da bi zagotovili čim nižje stroške podnebne politike tudi v daljšem časovnem obdobju do leta 2030. Indikativni sektorski cilji zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, ki doseganje ciljev iz Odločbe 406/2009/ES omogočajo, so naslednji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v prometu zaustaviti hitro rast emisij, da se ne bodo povečale za več kot 18 % do leta 2030 glede na leto 2005 (kar pomeni zmanjšanje za 15 % do leta 2030 glede na leto 2008) z vizijo zmanjšanja emisij do leta 2050 za 90 %; - v široki rabi zmanjšanje za 66 % do 2030 glede na leto 2005 z vizijo brezogljične rabe energije v sektorju do leta 2050; - v kmetijstvu je cilj obvladovanje emisij TGP na ravni do največ +6 % do leta 2030 glede na leto 2005 ob hkratnem povečanju samooskrbe Slovenije s hrano; - v industriji zmanjšanje emisij za 32 % do 2030 glede na leto 2005 z vizijo zmanjšanja do leta 2050 za 90 %; - pri ravnanju z odpadki zmanjšanje za 57 % do leta 2030 glede na leto 2005; z vizijo zmanjšanja emisij do leta 2050 za 90 %; - v energetiki (zgorevanje goriv in ubežne emisije) cilj, da se emisije ne povečajo za več kot 27 % do leta 2030 z vizijo brezogljične oskrbe z energijo do leta 2050. <p>V navedenem predlogu Operativnega programa je poudarjeno, da je promet ključen sektor pri doseganju državnih ciljev do leta 2020 za področje blaženja podnebnih sprememb. Ukrepi na tem področju, je poudarjeno v predlogu Operativnega programa, bodo usmerjeni v obvladovanje emisij toplogrednih plinov z ukrepi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - promocije in konkurenčnost javnega potniškega prometa, - spodbujanja trajnostnega tovarnega prometa, 	Podnebni dejavniki	Zaporedna številka okoljskega cilja: 4

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		- povečanja energetske učinkovitosti cestnih motornih vozil ter - spodbujanja nemotoriziranih oblik prometa.		
Evropski dokument	Direktiva o vodah 2000/60/ES	Direktiva 2000/60/ES določa ukrepe za doseganje strateškega cilja dobrega ekološkega stanja voda v letu 2015.	Vode	Zaporedna številka okoljskega cilja: 5
Evropski dokument	Direktiva 2008/56/ES o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju politike morskega okolja (Okvirna direktiva o morskii strategiji)	Direktiva 2008/56/ES določa okvir, znotraj katerega morajo države članice najpozneje do leta 2020 sprejeti potrebne ukrepe za "Dosego ali ohranitev dobrega okoljskega stanja v morskem okolju". V skladu s to Direktivo se oblikujejo in izvajajo morske strategije z namenom (cilji), da: - zagotavljajo varstvo in ohranjanje morskega okolja, preprečijo njegovo propadanje ali, če je mogoče, obnovijo morske ekosisteme na območjih, ki so jih prizadeli škodljivi učinki; - preprečujejo in zmanjšujejo vnose v morsko okolje za postopno odpravljanje onesnaževanja ter tako zagotavljajo, da ni večjih posledic za morsko biotsko raznovrstnost, morske ekosisteme, človekovo zdravje ali zakonito uporabo morja ter da ti niso pretirano ogroženi. Država članica razvije morskii strategijo za svoje morske vode. Države članice, ki si delijo morskii regijo ali podregijo, sodelujejo pri zagotavljanju, da so ukrepi v vsaki morskii regiji ali podregiji, ki so potrebni za dosegii ciljev te direktive, usklajeni.	Vode	Zaporedna številka okoljskega cilja: 5
Evropski dokument	Direktiva 2008/105/ES o standardih kakovosti površinskih voda	Ta direktiva določa okoljske standarde kakovosti za prednostne snovi in nekatera druga onesnaževala, kot je določeno v Direktivi 2000/60/ES, s ciljem doseganja dobrega kemijskega stanja površinskih voda ter v skladu z določbami in cilji Direktive 2000/60/ES o preprečevanju emisije snovi v vode z odvajanjem odpadne vode. Z implementacijo predpisa, ki v slovenski pravni red prenaša Direktivo 2008/105/ES, se v zvezi s cilji doseganja dobrega	Vode	Zaporedna številka okoljskega cilja: 5

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		ekološkega stanja voda do leta 2015 urejajo: - merila za vrednotenje kemijskega stanja površinskih voda in - okoljski cilji o opustitvi oziroma prenehanju izpuščanja nekaterih snovi v vodno okolje.		
Evropski dokument	Direktiva o upravljanju kakovosti kopalnih voda 2006/7/ES (UL L št. 64 z dne 15. 2. 2006)	Ta direktiva določa ukrepe za: (a) monitoring in razvrstitev kopalnih voda po kakovosti; (b) upravljanje kakovosti kopalnih voda; in (c) obveščanje javnosti o kakovosti kopalnih voda. Ne uporablja se za: (a) plavalne in termalne bazene; (b) omejene vode, ki se jih čisti ali uporablja v terapevtske namene; (c) umetno ustvarjene omejene vode, ločene od površinskih voda in podzemne vode. Namen (cilj) te direktive je "Ohranjati, varovati in izboljšati kakovost okolja ter zaščititi zdravje ljudi z dopolnitvijo Direktive 2000/60/ES".	Vode	Zaporedna številka okoljskega cilja: 5
Evropski dokument	Direktiva Sveta 98/83/ES o kakovosti vode, namenjene za prehrano ljudi	Direktiva 98/83/ES ureja kakovost vode, namenjene za prehrano ljudi. Voda je zdravstveno ustrezna in čista, če je brez mikroorganizmov, parazitov in brez snovi, ki lahko zaradi količine ali koncentracije predstavljajo morebitno nevarnost za zdravje ljudi. Cilj te direktive je varovanje zdravja ljudi pred škodljivimi vplivi vsakršnega onesnaženja vode, namenjene za prehrano ljudi, z zagotavljanjem, da je zdravstveno ustrezna in čista.	Vode	Zaporedna številka okoljskega cilja: 5
Evropski dokument	Direktiva 2006/118/ES o varstvu podzemne vode pred onesnaženjem in poslabšanjem stanja	Direktiva 2006/118/ES o varstvu podzemne vode pred onesnaženjem in poslabšanjem stanja določa posebne ukrepe za preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja podzemne vode v skladu z Direktivo 2000/60/ES. Ti ukrepi zlasti vključujejo: - merila za ocenjevanje dobrega kemijskega stanja podzemne vode in	Vode	Zaporedna številka okoljskega cilja: 5

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		<p>- merila za določitev in obračanje pomembnih in stalno naraščajočih trendov ter za opredelitev izhodiščnih točk za obračanje trendov.</p> <p>Cilj: "Dobro kemijsko stanje podzemne vode mora biti doseženo do leta 2015".</p>		
Evropski dokument	Direktiva 2000/59/ES o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora	<p>Namen Direktive 2000/59/ES je zmanjšati odlaganje ladijskih odpadkov in ostankov tovora v morje, zlasti nezakonito odlaganje, z ladij, ki uporabljajo pristanišča.</p> <p>Cilj: "Z izboljšanjem razpoložljivosti in uporabe pristaniških zmogljivosti za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora izboljšati varstvo morskega okolja. Z implementacijo predpisa, ki v slovenski pravni red prenaša Direktivo 2000/59/ES, se pripomore k doseganju dobrega ekološkega stanja morskih voda</p>	Vode	Zaporedna številka okoljskega cilja: 5
Evropski dokument	Direktiva 2007/60/ES o oceni in obvladovanju poplavne ogroženosti (Poplavna direktiva)	<p>Direktiva predpisuje čezmejna pogajanja glede obvladovanja poplavne ogroženosti in vsebuje pomembne obveze za povečanje preglednosti in vključevanje državljanov.</p> <p>Cilj direktive o obvladovanju poplavne ogroženosti je zmanjšati ogroženost in škodljive posledice poplav v Evropski uniji.</p>	Vode	Zaporedna številka okoljskega cilja: 5
Nacionalni dokument	Zakon o vodah (Uradni list RS, št. (Uradni list RS, št. 67/02, 110/02 – ZGO-1, 2/04 – ZZdl-A, 41/04 – ZVO-1, 57/08, 57/12 – ZV-1B, 100/13-ZV-1C)	Namen Zakona o vodah je doseganje dobrega stanja voda in drugih, z vodami povezanih ekosistemov, zagotavljanje varstva pred škodljivim delovanjem voda, ohranjanje in uravnavanje vodnih količin in spodbujanje trajnostne rabe voda, ki omogoča različne vrste rabe voda ob upoštevanju dolgoročnega varstva razpoložljivih vodnih virov in njihove kakovosti.	Vode	Zaporedna številka okoljskega cilja: 5
Nacionalni dokument	Načrt upravljanja z vodami - NUV (Uredba o načrtu upravljanja voda za vodni območji Donave in Jadranskega morja (Uradni list RS št. 61/11)	Načrt upravljanja z vodami vključuje program temeljnih in dopolnilnih ukrepov upravljanja voda 2011-2015 za vodni območji Donave in jadranskega morja.	Vode	Zaporedna številka okoljskega cilja: 5

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		<p>Glavna okoljska cilja za vodna telesa površinskih voda sta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - doseganje dobrega ekološkega in kemijskega stanja do leta 2015. Pri tem se na doseganje dobrega kemijskega stanja voda navezujejo tudi cilji za zmanjšanje onesnaževanja s prednostnimi snovmi in odpravo emisij prednostno nevarnih snovi z namenom doseganja koncentracij, ki so blizu vrednostim naravnega ozadja. <p>Okoljski cilj za vodna telesa podzemne vode je:</p> <ul style="list-style-type: none"> - doseči njihovo dobro kemijsko in količinsko stanje do leta 2015. 		
Evropski dokument	Direktiva Sveta 79/409/EGS o ohranjanju prosto živečih ptic	Direktiva je vzpostavila obsežen sistem varstva za vse prostoživeče vrste ptic v Uniji. Direktiva priznava, da je izgubljanje in degradiranje habitatov največja grožnja ohranjanju ptic v Uniji. Zato veliko pozornost posveča ohranjanju habitatov ogroženih vrst ptic. Države članice morajo za vse vrste ptic iz <i>Dodatka I</i> direktive in za vse redno pojavljajoče se migratorne vrste ptic, ki so potrebne varstva, oblikovati <i>posebna območja varstva (Special Protection Area - SPA)</i> , imenovana tudi območja Natura 2000. Države članice so na SPA območjih dolžne zagotavljati, da so populacije varovanih vrst ptic v ugodnem stanju.	Narava	Zaporedna številka okoljskega cilja: 6
Evropski dokument	Direktiva Sveta 92/43/EEC o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst	Direktiva o habitatih v drugem odstavku 6. člena nalaga državam članicam od dneva pristopa k Evropski uniji, da preprečijo slabšanje stanja naravnih habitatov in habitatov vrst ter vznemirjanje vrst, za katere so bila območja Natura 2000 določena, če bi tako vznemirjanje lahko pomembno vplivalo na cilje te direktive. Ta določba velja za predloge posebnih varstvenih območij (SCI), določenih v skladu s kriteriji in postopkom iz Direktive o habitatih (5. odstavek 4. člena)	Narava	Zaporedna številka okoljskega cilja: 6
Evropski dokument	Evropska strategija za biotsko raznovrstnost do 2020 (COM(2011) 244	Ta strategija uresničuje dve pomembni zavezi, in sicer zaustaviti izgubo biotske raznovrstnosti v EU do leta 2020 ter zaščititi, oceniti in obnoviti biotsko raznovrstnost in storitve ekosistemov v EU do leta 2050. Cilj te strategije je zaustaviti izgubo biotske raznovrstnosti in	Narava	Zaporedna številka okoljskega cilja: 6

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		<p>slabšanje ekosistemov v Evropski uniji do leta 2020 z opredelitvijo šestih prednostnih ciljev:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cilj 1: ohranjanje in obnavljanje narave • Cilj 2: ohranjanje in izboljševanje ekosistemov in njihovih storitev (obnova najmanj 15% poškodovanih območij) • Cilj 3: zagotavljanje trajnostnega kmetijstva, gozdarstva in ribištva • Cilj 4: zagotovitev trajnostne rabe ribolovnih virov • Cilj 5: boj proti invazivnim tujerodnim vrstam, ki danes ogrožajo 22% domorodnih vrst EU • Cilj 6: ukrepi za preprečitev upadanja biotske raznovrstnosti <p>Načrtovanje in izvajanje prometne politike ima lahko vplive predvsem na doseganje cilja 1 in 2.</p>		
Evropski dokument	Bernska konvencija (Bern, 1979)	Konvencija o varstvu prosto živečega rastlinstva in živalstva ter njunih naravnih življenjskih prostorov na območju Evrope. Glavni cilj je ohranitev prostoživečega evropskega živalstva in rastlinstva ter njunih naravnih življenjskih prostorov.	Narava	Zaporedna številka okoljskega cilja: 6
Evropski dokument	Ramsarska konvencija (Ramsar, 1971)	<p>Ramsarska konvencija – države podpisnice so se zavezale, da bodo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uvrščale mokrišča na seznam mokrišč mednarodnega pomena in ohranjala ter vzdrževala njihovo ekološko ravnovesje; • vključevale ohranitev mokrišč v nacionalne razvojne programe in načrtovale celostno upravljanje povodij ob spoštovanju načela trajnostne rabe; • podpirale razvojno politiko ohranjanja mokrišč na svojem ozemlju z razglašanjem zavarovanih območij in podpirale strokovno usposabljanje raziskovalcev in upravljavcev mokrišč; • sodelovale z drugimi pogodbenicami na področju mejnih mokrišč in hidroloških sistemov ter v skupnih razvojnih projektih na mokriščih. 	Narava	Zaporedna številka okoljskega cilja: 6

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
Evropski dokument	Alpska konvencija (1991)	Alpska konvencija – glavni cilj je ohranitev Alp kot življenjskega prostora za človeštvo, živalstvo in rastlinstvo. Okvirna konvencija je bila sprejeta s strani Evropske unije in osmih držav pogodbenic (Avstrija, Nemčija, Francija, Italija, Liechtenstein, Monako, Slovenija in Švica). Alpska konvencija je bila podpisana leta 1991 in jo sestavljajo Okvirna konvencija, protokoli in dve deklaraciji. V veljavo je stopila leta 1995 in prispeva k ohranjanju kvalitete in posebnih značilnosti Alp, ne ozirajoč se na državne meje ter spodbuja mednarodno sodelovanje	Narava	Zaporedna številka okoljskega cilja: 6
Nacionalni dokument	Zakon o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04 –ZON-UPB2)	Predpis vzpostavlja celovit sistem ohranjanja narave, katerega namen je varstvo naravnih vrednot in ohranitev sestavin biotske raznovrstnosti. Opredeljuje predmete varstva, načine in ukrepe varstva, organiziranost na področju varstva narave, financiranje varstva narave, programiranje in načrtovanje varstva narave in druge vsebine, potrebne za učinkovito varstvo narave. Med predmete varstva na področju ohranjanja biotske raznovrstnosti, ki so območno določeni oziroma določljivi, se uvrščajo habitatni tipi, ki se prednostno ohranjajo v ugodnem stanju, habitati zavarovanih in mednarodno varovanih vrst, ekološko pomembna območja in posebna varstvena območja (v nadaljevanju: območja Natura 2000), ki tvorijo evropsko ekološko omrežje. Predmeti varstva so tudi ogrožene, zavarovane in mednarodno varovane prosto živeče rastlinske in živalske vrste.	Narava	Zaporedna številka okoljskega cilja: 6,7
Nacionalni dokument	Program upravljanja območij Natura 2000 2007–2013 (MOP, 2007)	Osnovni namen operativnega programa je opredeliti za obdobje 2007-2013 izvajanje obveznosti varstva posebnih varstvenih območij - območij Natura 2000, ki jih nalagata Sloveniji Direktiva o pticah in Direktiva o habitatih, kar pomeni ohraniti in povečati biotsko pestrost v območju EU z omogočanjem trajnostnega razvoja. Del tega cilja je spodbujati tradicionalno sobivanje ljudi in narave. Naloge programa so zlasti:	Narava	Zaporedna številka okoljskega cilja: 7

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		<ul style="list-style-type: none"> • podrobnejša opredelitev varstvenih ciljev in ukrepov na območjih Natura • opredelitev pristojnih sektorjev in odgovornih nosilcev za izvajanje varstvenih ukrepov • omogočiti horizontalne povezave s strateškimi načrti in razvojnimi programi Vlade • izkoristiti priložnosti območij Natura 2000 za lokalni oz. regionalni razvoj, delovna mesta in gospodarsko rast, upoštevajoč gospodarske, socialne in demografske značilnosti ter načela trajnostnega razvoja • pripraviti pregled manjkajočih raziskav, ekspertiz in podatkov za vključevanje v programe raziskav 		
Nacionalni dokument	<p>Strategija ohranjanja biotske raznovrstnosti v Sloveniji (2002-2012) (MOP, 2001)</p> <p>Analiza doseganja ciljev strategije ohranjanja biotske raznovrstnosti v Sloveniji, Zavod Symbiosis, 2012</p>	<p>To je strateški dokument, ki ga je s sklepom dne 20. 12. 2001 sprejela Vlada in določa za obdobje 2002–2012 sklop specifičnih ciljev in usmeritev za usklajeno izvajanje ukrepov, ki prispevajo k doseganju treh glavnih ciljev Konvencije o biološki raznovrstnosti. Ti cilji so:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ohranjanje biotske raznovrstnosti, • trajnostna raba njenih sestavin, • poštena in pravična delitev koristi genskih virov. <p>Cilj strategije ohranjanja biotske raznovrstnosti v Sloveniji za prometno infrastrukturo je:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zagotovitev mobilnosti ljudi in tovora, ki ohranja biotsko raznovrstnost. <p>V strategiji navedene usmeritve za doseganje tega cilja so:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Preusmerjanje prometa na okoljsko sprejemljivejše in ne dovolj izkoriščene zmogljivosti (npr. železniški promet). • Obvladovanje onesnaženja zaradi prometa z izogibanjem nepotrebemu ali odvečnemu prometu ter vzpostavljanjem strukturnega razvoja v industriji in urbanizmu, ki bo transportno manj intenziven. • Tehnična optimizacija vozil in goriv z namenom zmanjševati emisije in porabo energije, razvijati nove 	Narava	Zaporedna številka okoljskega cilja: 6

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		<p>pogonske načine in povezati zbiranje in recikliranje odsluženih vozil.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vključevanje načel ohranjanja biotske raznovrstnosti v prometno politiko in razvoj infrastrukture, kar pomeni tudi izogibanje območjem visoke naravovarstvene vrednosti, kolikor je le mogoče. • Preprečevanje ali omejevanje negativnih vplivov gradnje infrastrukture in infrastrukturnih dejavnosti na krajine in ekosisteme, ter boljše izkoriščanje obstoječe infrastrukture. • Ustavljanje drobljenja ekosistemov zaradi gradnje novih infrastrukturnih objektov in zagotavljanje ustreznih prehodov za živalske vrste. 		
Evropski dokument	Direktiva 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa	Osnovni cilj Direktive je določiti skupni pristop z namenom preprečevanja in zmanjševanja škodljivih učinkov obremenjevanja okolja s hrupom in zagotavljanja podlag za uvajanje ukrepov za zmanjšanje emisije hrupa glavnih virov hrupa zlasti cestnih in železniških vozil, cestne in železniške infrastrukture, zračnih plovil, opreme, ki se uporablja na prostem ter industrijske opreme ter premičnih strojev.	Zdravje ljudi - Obremenitev s hrupom	Zaporedna številka okoljskega cilja: 9
Evropski dokument	Poročilo o izvajanju direktive o okoljskem hrupu COM (2011) 321	<p>Poročilo Komisije COM(2011) 321 povzema izvajanje Direktive 2002/49/ES na institucionalni, legalni in operativni ravni, podatke o obremenjenosti prebivalcev in okolja s hrupom na podlagi podatkov strateškega kartiranja v letu 2007 in usmeritve za nadaljnje ukrepe na področju okoljskega hrupa, ki obsegajo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dokončno oblikovanje usklajene metode ocenjevanja hrupa na ravni EU (Cnossos-EU). Implementacija usklajene metode je predvidena v tretjem krogu poročanja do leta 2017, - oblikovanje podrobnejših enotnih izhodišč za izdelavo operativnih programov varstva pred hrupom ter za določevanje in zaščito mirnih območij poselitve in na prostem, - povečanje sinergije med ukrepi za izboljšanje kakovosti zunanjega zraka in ukrepi za zmanjšanje hrupa s 	Zdravje ljudi - Obremenitev s hrupom	Zaporedna številka okoljskega cilja: 9

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		<p>celovitim načrtovanjem ukrepov na območju večjih prometnih vozlišč in strnjenih naselij,</p> <ul style="list-style-type: none"> - uskladitev in posodobitev zakonodaje, ki ureja emisijo virov hrupa. Cilj je zmanjšanje emisij hrupa motornih vozil in uporaba nizkohrupnih cestišč, omejitev emisije železniških vozil in infrastrukture, omejitve obratovanja na letališčih ter omejitev emisije strojev in opreme na prostem. 		
Nacionalni dokument	Operativni program varstva pred hrupom, ki ga povzroča promet po pomembnih železniških progah in pomembnih cestah prve faze zunaj območja MOL, za obdobje 2012 – 2017	<p>Določila Operativnega programa se uporabljajo za sanacijo obstoječe obremenjenosti okolja ter za preprečevanje povečanja obremenitve v prihodnje.</p> <p>Cilj Operativnega programa varstva pred hrupom je, da se z vidika obremenjevanja okolja s hrupom izboljša kvaliteta življenja ljudi, ki živijo na območjih v bližini prometno najbolj obremenjenih železniških prog in cestnih povezav.</p>	Zdravje ljudi - Obremenitev s hrupom	Zaporedna številka okoljskega cilja: 9
Evropski dokument	Direktiva 2008/96/ES	Cilj direktive je "Zagotavljanje varne cestne infrastrukture vsem udeležencem cestnega prometa".	Prebivalstvo in materialne dobrine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 10
Nacionalni dokument	Strategija Vlade RS na področju telesne (gibalne) dejavnosti za krepitev zdravja od 2007 do 2012 (Vlada RS, 2007)	Strategija vsebuje tudi Strokovne opredelitve, smernice in priporočila v zvezi s telesno (gibalno) dejavnostjo za krepitev zdravja	Prebivalstvo in materialne dobrine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 10
Nacionalni dokument	Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (skupaj za večjo varnost) (ReNPVCP13-22), (Uradni list RS, št. 39/13)	Resolucija povzema v naš pravni red Direktivo 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture. Osrednja pozornost prometne politike v Republiki Sloveniji je namenjena trajnostni mobilnosti, ki predstavlja tudi osrčje prometne politike Evropske unije. Cilj evropske prometne politike je ločiti mobilnost od njenih negativnih stranskih učinkov, kar je ključnega pomena za doseganje varnostnih, okoljskih in energetskih ciljev do leta 2020. Za doseg cilja prometne politike Evropska unija vzpodbuja razvoj okolju prijaznejšega prometnega sektorja in razvoj učinkovitih sistemov za	Prebivalstvo in materialne dobrine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 10

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		<p>upravljanje prometa in povečanje varnosti v cestnem prometu. Program sledi skupnemu cilju držav članic EU, da se do leta 2020 v cestnem prometu ohrani čim več življenj in prepolovi število žrtev in hudo telesno poškodovanih oseb. Program upošteva Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: Čas za sinergijo) (Uradni list RS, št. 58/06), ki ima cilj povečanje prometne varnosti in varovanja zapisan na 3 prioriteten mestu.</p> <p>Glede na ReNPVCP13-22 bo razvoj cestne infrastrukture v naslednjih letih temeljil predvsem na skrbi za vzdrževanje cest, vzpostavitvi učinkovitega informacijskega sistema, pregledovanje varnostnih lastnosti cest in uvajanje sistemov za vodenje prometa.</p> <p>V ReNPVCP13-22 je zapisan cilj, da je treba poskrbeti:</p> <ul style="list-style-type: none"> -da do konca leta 2022 število žrtev na slovenskih cestah letno ne bo preseglo števila 70, -da do konca leta 2022 število huje poškodovanih na slovenskih cestah letno ne bo preseglo števila 460. 		
Evropski dokument	Evropska konvencija o varstvu arheološke dediščine - Malteška konvencija (MEKVAD), Uradni list RS, št. 24/1999)	<p>Konvencija se nanaša na celostno varstvo arheološke dediščine. Opredeljena je povezava med ohranjanjem arheološke dediščine in prostorskim načrtovanjem. Konvencija nalaga vsaki pogodbenici, da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - si bo prizadevala, da bodo zahteve arheologije in urejanja prostora usklajene in povezane med seboj, in bo zato zagotovila sodelovanje arheologov pri politiki urejanja prostora in različnih fazah urejanja prostora; - bo zagotovila sistematična posvetovanja med arheologi in urbanisti oziroma tistimi, ki skrbijo za urejanje prostora, zato da bi omogočila spremembo izvedbenih načrtov, ki bi utegnili škoditi arheološki dediščini ter dovolj časa in sredstev za izvedbo ustrezne znanstvene študije na kraju samem in za objavo izsledkov; - bo zagotovila, da bodo v presoajah vplivov na okolje in 	Ohranjanje kulturne dediščine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 11

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		<p>odločitvah, sprejetih na tej podlagi, v celoti upoštevani arheološka območja in njihov položaj v prostoru;</p> <ul style="list-style-type: none"> - bo poskrbela, da bodo deli arheološke dediščine, ki so bili najdeni med izvedbo posegov v prostor, če je le mogoče, ohranjeni tam, kjer so (in situ); - bo zagotovila, da bodo arheološka območja dostopna javnosti in da ureditev dostopa, ki je potrebna za sprejem večjega števila obiskovalcev, ne bo škodovala arheološkim in znanstvenim lastnostim teh območij in njihove okolice. <p>Cilj: "Arheološka območja in njihov položaj v prostoru je v potrebno v programih in politikah ter prostorskem umeščanju posegov upoštevati v celoti. Deli arheološke dediščine, ki so bili najdeni med izvedbo posegov v prostor, morajo biti ohranjeni tam kjer so (in situ), če je le mogoče."</p>		
Evropski dokument	<p>Konvencija o varstvu stavbne dediščine Evrope - Granadska konvencija (Uradni list SFRJ, št. 4-11/1991; Akt o notifikaciji nasledstva glede konvencij Sveta Evrope, Ženevskih konvencij in dodatnih protokolov o zaščiti žrtev vojne in mednarodnih sporazumov s področja kontrole oborožitve, za katere so depozitarji tri glavne jedrske sile, Uradni list RS, št. 14/1992)</p>	<p>Konvencija utrjuje koncept celostnega varstva stavbne dediščine (spomenikov, stavbnih celot, spomeniških območij). Vsaka pogodbenica se je s konvencijo zavezala:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da bo opravljala ustrezen nadzor in izvajala pooblastila, kot jih zahteva pravno varstvo takih objektov; - da bo preprečevala poškodovanje, propadanje ali rušenje zavarovanih nepremičnin. <p>Politika celostnega varstva stavbne dediščine, ki so jo dolžne sprejeti pogodbenice:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vključuje varstvo stavbne dediščine kot bistveni cilj urejanja prostora in urbanizma; - spodbuja programe za obnovo in vzdrževanje stavbne dediščine; - omogoča, da varstvo, oživljanje in izboljševanje stavbne dediščine postanejo pomembna lastnost politike na področju kulture, varstva okolja in urejanja prostora; - v postopkih urejanja prostora in urbanizma spodbuja, kjer je to le mogoče, tudi varstvo in uporabo objektov, katerih pomen sicer sam po sebi ne opravičuje zavarovanja, vendar so ti objekti 	Ohranjanje kulturne dediščine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 11

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		<p>pomembni kot del mestnega ali podeželskega okolja in kot prvina kakovosti življenja;</p> <p>- spodbuja uporabo in razvoj tradicionalnih znanj in materialov, ki so bistveni za prihodnost stavbne dediščine.</p> <p>Cilj: "Varstvo stavbne dediščine kot bistveni cilj urejanja prostora in urbanizma".</p>		
Nacionalni dokument	Resolucija o nacionalnem programu za kulturo 2014-2017 (ReNPK14-17) (Ur.l.RS, št. 99/13)	<p>Resolucija opredeljuje da sta ohranjanje kulturne dediščine in njena trajnostna uporaba nezamenljiv prispevek k človekovemu razvoju in kakovosti življenja. Z upoštevanjem vloge kulturne dediščine pri graditvi vključujoče demokratične družbe in s poudarjanjem kulturne raznovrstnosti ter trajnostnega razvoja bistveno razširjamo koncept varstva, ki je prešlo od varstva posamičnih kulturnih spomenikov, organiziranega v okviru profesionalnih institucij in s ciljem fizične zaščite pred propadanjem in spremembami, k ohranjanju širših območij, nosilcev kulturne in prostorske identitete, da bi končno uveljavili kulturno dediščino kot vir za gospodarski, družbeni in lokalni razvoj, ki zahteva preseganje resornih politik in vključevanje v področne strategije, aktivno ustvarjanje priložnosti za finančne investicije iz različnih virov in partnerstvo z lokalnimi skupnostmi.</p> <p>Cilj: "Ohranjanje kulturne dediščine in njena trajnostna uporaba".</p>	Ohranjanje kulturne dediščine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 11
Nacionalni dokument	Zakon o varstvu kulturne dediščine (Ur.l. RS, št. 16/08, 123/08, 8/11, 30/11, 90/12, 111/13)	<p>Zakon določa varstvo dediščine kot ohranjanje materialnih in vsebinskih lastnosti predmetov, skupin predmetov oziroma objektov ali območij, skrb za njihovo celovitost in neokrnjenost ter poudarjanje in zagotavljanje pomena, ki ga imajo kot bistvena sestavina sodobnega življenja.</p> <p>Temeljna vsebina in cilji varstva dediščine so:</p> <p>- vzdrževanje in obnavljanje dediščine ter preprečevanje njene ogroženosti;</p>	Ohranjanje kulturne dediščine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 11

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		<ul style="list-style-type: none"> - zagotavljanje materialnih in drugih pogojev za uresničevanje kulturne funkcije dediščine, ne glede na njeno namembnost; - zagotavljanje javne dostopnosti dediščine ter omogočanje njenega proučevanja in raziskovanja; - preprečevanje posegov, s katerimi bi se utegnile spremeniti lastnosti, vsebina, oblike in s tem vrednost dediščine; - skrb za uveljavljanje in razvoj sistema varstva dediščine. 		
Evropski dokument	Zakon o ratifikaciji Evropske konvencije o krajini (MEKK), Ur.l. RS, št. 74/03)	<p>Konvencija se nanaša na krajine, ki jih štejemo za izjemne, ter tudi običajne ali degradirane krajine. S konvencijo je vsaka pogodbenica zavezana:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da bo krajine zakonsko priznala kot bistveno sestavino človekovega okolja, kot izraz raznovrstnosti skupne kulturne in naravne dediščine ljudi ter temelj njihove istovetnosti; - da bo oblikovala in izvajala krajinsko politiko, katere cilji so varstvo, upravljanje in načrtovanje krajine na podlagi sprejemanja posebnih ukrepov; - da bo določila postopke za sodelovanje javnosti, lokalnih in regionalnih skupnosti ter drugih zainteresiranih strani pri opredeljevanju in izvajanju krajinske politike; - da bo krajino vključila v svojo politiko regionalnega in urbanističnega načrtovanja ter v svojo kulturno, okoljevarstveno, kmetijsko, socialno in gospodarsko politiko in tudi v vse druge politike, ki lahko neposredno ali posredno vplivajo na krajino. <p>Cilji konvencije so:</p> <ul style="list-style-type: none"> - spodbujanje varstva, upravljanja in načrtovanja krajin; - vzpostavljanje evropskega sodelovanja pri reševanju vprašanj, povezanih s krajino. 	Ohranjanje krajine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 12
Nacionalni dokument	Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Ur.l. RS, št. 76/2004)	Vzdržni prostorski razvoj je temeljno izhodišče prostorske strategije Slovenije in pomeni zagotavljanje take rabe prostora in prostorskih ureditev, ki ob varovanju okolja, ohranjanju narave, trajnostni rabi naravnih dobrin, varstvu kulturne dediščine in drugih kakovosti naravnega in bivalnega okolja omogoča zadovoljitev potreb sedanje generacije brez ogrožanja	Prebivalstvo in materialne dobrine Ohranjanje krajine	Zaporedna številka okoljskega cilja: 10 in 12

Stopnja	Okoljski plani, programi, politike	Namen in cilj	Povezava relevantnimi področji okolja	Povezava pomembnimi okoljskimi cilji
		<p>prihodnjih generacij</p> <p>V okviru razvoja krajine strategija določa krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi, ki so pomembna na nacionalni ravni ter določa način ohranjanja in razvoja teh območij.</p> <p>Strategija v okviru cilja "Kulturna raznovrstnost kot temelj nacionalne prostorske prepoznavnosti" določa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - spodbujanje ohranjanja in razvoja kulturne raznovrstnosti kot osnove za kakovostno nacionalno prostorsko prepoznavnost, kvalitetno bivalno okolje in socialno vključenost. <p>Zasnova prostorskega razvoja v zvezi s krepitvijo prepoznavnosti kakovostnih naravnih in kulturnih značilnosti krajine določa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - krajino se glede na značilnosti in razvojne potenciale razvija kot naravno in kulturno krajino, kot urbano krajino in kot kmetijsko intenzivno krajino; - spodbuja se ohranjanje in kvalitetno upravljanje v območjih s prepoznavnimi naravnimi in kulturnimi kakovostmi v povezavi z gospodarskimi možnostmi, ki jih te posebnosti omogočajo; - posamezne kakovosti se določi v postopkih prostorskega načrtovanja na regionalni in lokalni ravni in se jih kvalitetno vključi v prostorski razvoj. 		

6.1.2 Analiza obstoječega stanja okolja

V poglavju je izdelana kratka ocena obstoječega stanja okolja. Ugotovljeno je, da z vidika vpliva prometne infrastrukture najbolj izstopa onesnaženje s PM10 in izpusti toplogrednih plinov, preobremenjenost stanovanjskih stavb s hrupom ob glavnih cestah in železnicah, postopno zmanjševanje površin najboljših kmetijskih zemljišč in prekinitev migracijske povezave za prostoživeče živali na posameznih avtocestnih odsekih.

Tla in mineralne surovine

Več kot polovico kopnega ozemlja Slovenije pokrivajo gozdovi (56 %, skupaj z grmičastim gozdom 58 %), drugo pretežno naravno rastje (naravni travniki, mokrišča, vodne, malo- ali neporasle površine) zavzema 4 %, 35 % površja je namenjenega pretežno kmetijstvu, slabi 3 % pa so umetne površine. Za pritiske na obstoječe stanje tal se šteje zmanjšanje površine najboljših kmetijskih zemljišč in območij gozdov z močno poudarjeno lesno proizvodno funkcijo, vnos snovi v ali na tla, raba mineralnih surovin in izvedba posegov v okolje, ki povzročajo ali pospešujejo erozijo ali drugače degradirajo tla.

Zrak

Cestni promet je eden od glavnih virov emisije NO_x, v urbanem okolju pa je emisija delcev PM_{2,5} iz prometa ključna za onesnaženost zunanjega zraka na teh območjih. V Sloveniji predstavlja največji problem onesnaženje zraka z delci (PM₁₀) ter ozonom v poletnem času. Meritve PM₁₀ kažejo občasna preseganja mejnih vrednosti na celotnem ozemlju Slovenije, še posebej pa na območju večjih aglomeracij v notranjosti države, kjer v zimskem obdobju nastajajo dolgotrajne temperaturne inverzije.

Podnebni dejavniki

Po Kjotskem protokolu bi Slovenija morala v obdobju od 2008 do 2012 zmanjšati količino izpustov toplogrednih plinov v povprečju za 8 % glede na izhodiščne količine izpustov iz leta 1986. V letu 2009, ki že sodi v ciljno obdobje, je bila količina izpustov toplogrednih plinov kljub občutnemu zmanjšanju še vedno za skoraj 4 % večja od postavljenega cilja. V letu 2009 je največ izpustov toplogrednih plinov izviralo iz sektorja energetika, kar 82 %. Največ izpustov v tem sektorju je nastalo pri porabi fosilnih goriv v prometu in pri proizvodnji energije.

Zaradi sprememb podnebnih razmer vse pogosteje prihaja do naravnih katastrof kot so na primer poplave in suše ali pojav žleda. Slovenija ima tako 1200 poplavnih območij, na katerih živi okoli 225 tisoč prebivalcev. Kar polovica poplavnih območij je v porečju Save, 40 % v porečju Drave in 4 % v Posočju.

Voda

V Sloveniji srečamo različne tipe površinskih vodotokov, ki so posledica pestre geološke sestave tal in razgibanega reliefa. Ocena kemijskega stanja za obdobje 2006–2008 kaže, da le dve vodni telesi površinskih voda ne dosežata dobrega stanja. Zaradi človekovih dejavnosti so najbolj obremenjena podzemna vodna telesa na severovzhodu Slovenije. Vodovarstvena območja v Sloveniji pokrivajo približno 4.491 km², kar je približno ena petina slovenskega ozemlja. Posebno skrb zaslužijo tudi kraške vode zaradi njihove ranljivosti oziroma majhne samočistilne sposobnosti. Teritorialno morje Republike Slovenije meri nekaj več kot 300 km². Infrastrukturni koridorji vplivajo predvsem na hidrološke razmere določenega območja, ob premostitvah so možni vplivi na ekomorfološke razmere v vodotoku, izpusti onesnaženih padavinskih voda lahko vplivajo na kakovost površinske in podzemne vode ter posledično tudi na pitno vodo. Največje vpliv na kvaliteto morja predstavljajo nenadna razlitja večjih količin nafte iz plovil.

Narava

Slovenija ima kljub majhni površini izredno visoko vrstno pestrost, z velikim številom vrst na majhnem prostoru. V svetovnem merilu se lahko ponaša z eno najvišjih podzemeljskih biotskih pestrosti in je z 58 % površinsko zastopanostjo z gozdovi ena najbolj gozdnatih evropskih držav.

Slovenija ima 354 območij Natura 2000, skupna površina Natura območij je 6.639 km², to je 32,1 % površine Slovenije.

V Sloveniji je zavarovanih 268662 ha, kar je 13,3 % površine Slovenije. V Sloveniji so 3 območja uvrščena med Ramsarska mokrišča: Cerkniško jezero z okolico, Sečoveljske soline in Škocjanske jame.

Infrastrukturni posegi v naravnem okolju pomenijo trajno izgubo habitata in negativno vplivajo na naravno razširjenost habitatnih tipov ter habitatov rastlinskih in živalskih vrst, njihovo kvaliteto ter povezanost habitatov populacij. V Sloveniji imamo velike gozdne komplekse, ki imajo izjemno vrednost zaradi redkosti, kompleksnosti in ekosistemske vloge. Pritiski na strnjene gozdne sestoje in ostale še povezane habitatne krpe so, tudi zaradi gradnje nove infrastrukture, veliki. V obstoječem stanju je vzdolž avtocestnih koridorjev prisotna problematika prekinitve migracijskih poti. Problemi se nakazujejo predvsem na starejših odsekih avtocest (npr. Ljubljana-Koper), kjer je podhodov za divjadi malo, zelenih mostov pa ni.

Obremenjenost s hrupom

Obremenjenost okolja s hrupom se v zadnjih letih zaradi naraščanja tranzitnega prometa in širjenja poselitvenih območij v splošnem povečuje. Najpomembnejši vir obremenjevanja okolja s hrupom v Sloveniji je cestni, v manjši meri železniški promet.

Obratovalni monitoring hrupa za celotno omrežje avtocest in hitrih cest kaže, da je bilo glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa v letu 2011 skupno preobremenjenih 2.882 stavb, glede na kritične vrednosti kazalcev hrupa 979 stavb. Največ prebivalcev s preseženimi mejnimi vrednostmi živi ob naslednjih cestnih odsekih: H3/0090 Ljubljana, H3/0086 Ljubljana, A1/0052 Brezovica – Vrhnika, A1/0040 Celje – Arja vas in H3/0088 Ljubljana.

Obratovalni monitoring hrupa za ceste v upravljanju Direkcije Republike Slovenije je bil izdelan za ca 637 km državnih cest. Ob teh cestah je bilo v letu 2011 glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa skupno preobremenjenih 9.032 stavb, glede na kritične vrednosti hrupa 4.570 stavb. Cestni odseki z največ preobremenjenimi prebivalci potekajo v naseljih Maribor, Ljubljana, Celje, Velenje, Jesenice in Domžale.

Obremenitev okolja s hrupom ob glavnih železniških progah je največja v nočnem času, kar je predvsem posledica tovornega prometa in strožjih mejnih vrednosti v tem obdobju. Skupno je glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa v letu 2008 preobremenjenih 7.474 stavb, glede na kritične vrednosti kazalcev hrupa 4.501 stavb. Občine z največ preobremenjenimi prebivalci so Ljubljana, Jesenice in Litija ter Laško, Borovnica, Ptuj, Brezovica in Krško.

Rezultati obratovalnega monitoringa hrupa, ki se v okolici Letališča Ljubljana izvaja od leta 2008 dalje, kažejo, da obremenitev s hrupom zaradi obratovanja letališča na območju izpostavljenih naselij Šenčur, Lokarje in Lahovče ne presega predpisanih mejnih vrednosti hrupa, zaradi zmanjševanja prometa v zadnjih letih pa se manjša tudi obremenjenost okolja s hrupom. Na območju Mariborskega in Portoroškega letališča se redni monitoring hrupa ne izvaja.

Prebivalstvo in materialne dobrine

Statistični podatki za leto 2014 kažejo, da ima Slovenija 2.061.085 prebivalcev. Prebivalstvo se zgošča v okolici večjih mestnih središč, o čemer zgovorno priča statistika migracij v Sloveniji.

Slovenija je skoraj dve desetletji večino svojih obsežnih vlaganj v infrastrukturo usmerjala v cestno omrežje, predvsem v gradnjo avtocestnega križa. Železnice, ki imajo veliko večjo trajnostno zmožnost, razvojno zaostajajo, saj so naložbeno zanemarjene.

V Sloveniji se povprečno z javnim potniškim prometom opravi le okoli 8 % potovanj. Vzrok za razmeroma majhno rabo javnega potniškega prometa je predvsem v razmeroma slabi in nekonkurenčni ravni usluge. Prav tako sistem državnih kolesarskih poti ni dograjen in sklenjen, zaradi česar se kolesarski promet ne more ustrezno razviti.

Leta 2012 je bilo v Sloveniji 22.035 prometnih nesreč, od tega 130 s smrtnim izidom. Od tega je bilo na nivojskih prehodih prek železniških prog 32 prometnih nesreč, od tega 5 s smrtnim izidom.

Kulturna dediščina

V Registru kulturne dediščine Ministrstva za kulturo je bilo leta 2013 zavedenih 32.035 enot dediščine. Število registriranih enot kulturne dediščine se v zadnjih letih povečuje, predvsem število enot registriranih arheoloških najdišč. Umeščanje novih infrastrukturnih objektov pomeni možnost degradacije arheoloških ostalin v tleh.

Trije kulturni spomeniki (Plečnikove Žale, Partizanska bolnišnica Franja, Spominska cerkev sv. Duha na Javorci) imajo znak evropske dediščine, še dva (prazgodovinska kolišča na Igu na Ljubljanskem barju, dediščina živega srebra v Idriji) sta vpisana na Unescov Seznam svetovne dediščine v kategoriji kulturne dediščine.

Krajina

Slovenske krajine kažejo veliko pestrost in bogastvo krajinskih vzorcev. Poseben status imajo izjemne krajine in krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalnem nivoju. Opredeljuje jih Strategija prostorskega razvoja Slovenije, in sicer 93 območij izjemnih krajin ter 60 krajinskih območij prepoznavnih značilnosti.

Krajino najbolj obremenjujejo prometne povezave, ki posegajo v odprt prostor, v katerem so zaradi njegove večje ohranjenosti vplivi prometa opaznejši. Še posebej je vpliv velik v primeru izgradnje infrastrukturnega koridorja po območju izjemnih krajin ali krajinskih območij prepoznavnih značilnosti.

6.1.3 Identifikaciji okoljskih vplivov, ki jih lahko povzroči prometna infrastruktura

Identifikacija okoljskih vplivov je opravljena v poročilu z naslovom Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji (Aquarius d.o.o. Ljubljana, junij 2014), povzetek je prikazan v tabeli 13.

Tabela 13: Identifikacija možnih vplivov (Aquarius d.o.o. Ljubljana, junij 2014)

Področje okolja	Opredelitev vplivov, ki jih bo v okoljskem poročilu možno presojati	Presoja področja DA/NE
Tla in mineralne surovine	- vpliv na fragmentacijo obsežnejših strnjenih površin kmetijskih in gozdnih zemljišč - raba obnovljivih virov energije in biogoriv - ravnanje z gradbenimi odpadki	DA
Zrak	- emisije onesnaževal iz prometa v zrak, ki škodljivo vplivajo na ekosisteme in biotsko raznovrstnost, - emisije onesnaževal iz prometa, za katera so določene nacionalne zgornje meje emisij	DA
Podnebni dejavniki	- občutljivost prometnega omrežja na pojav ekstremnih vremenskih dogodkov, - izpusti toplogrednih plinov zaradi rabe goriv v prometu	DA
Voda	- vpliv na poplavno varnost - vpliv nevarnih snovi na kvaliteto površinske in podzemne vode v primeru nesreč z izlivi nevarnih snovi - vpliv na vodonosnik in kvaliteto pitne vode - vpliv na kopalne vode	DA
Narava (fragmentacija habitatov, biodiverziteta, območja z naravovarstvenim statusom)	- vpliv na fragmentacijo habitatov - vplivi na migracijo prostoživečih živali - vpliv na celovitost in funkcionalnost zavarovanih območij in Natura 2000 območij - vpliv na zvrst in lastnosti naravnih vrednot	DA
Zdravje ljudi	KAKOVOST ZRAKA - vpliv na zdravje (respiratorni sistem) v primeru povečane vsebnosti onesnaževal v zunanjem zraku	DA
	OBREMENITEV S HRUPOM - vpliv obremenitve s hrupom zaradi prometa na zdravje ljudi	DA
	OBREMENITEV Z ELEKTROMAGNETNIM SEVANJEM Na nivoju strateške presoje prometnih politik vpliva ni možno oceniti.	NE
	OBREMENITEV S SVETLOBNIM ONESNAŽENJEM Na nivoju strateške presoje prometnih politik vpliva ni možno oceniti.	NE
	VPLIV NA KAKOVOST PITNE VODE IN KOPALNIH VODA Na nivoju strateške presoje prometnih politik vpliva ni možno oceniti. Vpliv se obravnava pri vidiku voda.	NE
	VIBRACIJE Na nivoju strateške presoje prometnih politik vpliva ni možno oceniti.	NE
Prebivalstvo in materialne dobrine	- vpliv na materialne dobrine zaradi potreb po prostoru - vpliv na dostopnost in regijsko povezanost - vpliv na prometno varnost	DA
Kulturna dediščina	- vpliv na enote kulturne dediščine	DA
Krajina	- vpliv na spremembo krajinske in vidne značilnosti prostora	DA

6.2 Metoda presoje vplivov na okolje

Presoja izvedena v 8. poglavju je pripravljena v skladu z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Uradni list RS, št. 73/05). Pomembne vplive Strategije na področja okolja in okoljske cilje smo vrednotili in ocenili v naslednjih velikostnih razredih:

- A – ni vpliva oz. je pozitiven vpliv
- B – vpliv je nebitven
- C – vpliv je nebitven zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov
- D – vpliv je bistven
- E – vpliv je uničujoč
- X – ugotavljanje vpliva ni možno

Ocene posledic izvedbe plana velikostnega razreda A, B in C pomenijo, da so vplivi izvedbe plana na uresničevanje okoljskih ciljev sprejemljivi, pri čemer se z B ocenjujejo nebitveni vplivi s C pa vplivi, ki so nebitveni ob izvedbi omilitvenih ukrepov. Ocenil posledic izvedbe plana velikostnega razreda D in E pomenita, da vplivi izvedbe plana za uresničevanje okoljskih ciljev niso sprejemljivi. V nadaljevanju so opisani kazalniki in merila vrednotenja ter vrednotenje velikostnih razredov po posameznih pomembnih okoljskih ciljih.

Opis meril vrednotenja in metodologije vrednotenja za posamezne okoljske cilje Strategije

- **Tla in mineralne surovine**

V spodnji tabeli so opisana za okoljski cilj 1: Zagotoviti trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal.

kazalnik / merilo vrednotenja	vrednotenje velikostnih razredov
- spremembe dejanske rabe kmetijskih in gozdnih zemljišč (<i>umeščanje ukrepov cestnega, železniškega in javnega prometa na kmetijska in gozdna zemljišča pomeni njihovo trajno izgubo ter spremembo v kategoriji dejanske rabe tal (kategoriji gozd in kmetijska zemljišča v kategorijo pozidana in sorodna zemljišča).</i>)	A – ni vpliva oziroma je pozitiven vpliv: Predvideni ukrepi ne pomenijo poseganje v gozdna in kmetijska zemljišča po dejanski rabi tal.
- spremembe rabe kmetijskih zemljišč z boljšim pridelovalnim potencialom (<i>umeščanje ukrepov cestnega, železniškega in javnega prometa na kmetijska zemljišča z boljšim proizvodnim potencialom pomeni trajno izgubo kakovostnih kmetijskih tal</i>)	B – vpliv je nebitven: Ob upoštevanju zakonskih predpisov bo vpliv na trajnostno rabo kmetijskih in gozdnih zemljišč nebitven kljub temu, da obstaja možnost izvedbe ukrepov na območjih kmetijskih zemljišč z boljšim pridelovalnim potencialom, na območju varovalnih gozdovih in na območju gozdov s poudarjeno lesnoproizvodno funkcijo na I. stopnji.
- verjetnost poteka prometne infrastrukture po območjih varovalnih gozdov (<i>umeščanje ukrepov cestnega, železniškega in javnega prometa na varovalne gozdove lahko bistveno vpliva na lastnosti zaradi katerih je bilo območje gozda razglašeno za varovalni gozd</i>)	C – vpliv je nebitven zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov: Verjetnost spremembe dejanske rabe kmetijskih in gozdnih zemljišč je velika. Infrastruktura bo verjetno potekala po najboljših kmetijskih zemljiščih in gozdovih s poudarjeno lesno proizvodno funkcijo na I. stopnji. Za zmanjšanje vpliva je potrebno upoštevati predvidene omilitvene ukrepe.
- verjetnost poteka po območjih gozdov s poudarjeno lesnoproizvodno funkcijo na I. stopnji (<i>umeščanje ukrepov cestnega, železniškega in javnega prometa na območja gozdov s poudarjeno lesno proizvodno funkcijo na I. stopnji pomeni trajno izgubo teh gozdnih površin</i>)	D – vpliv je bistven: Verjetnost spremembe dejanske rabe kmetijskih in gozdnih zemljišč je zelo velika. Vpliv na trajnostno rabo kmetijskih in gozdnih zemljišč bo bistven. Infrastruktura bo potekala po najboljših kmetijskih zemljiščih in gozdovih s poudarjeno lesno proizvodno funkcijo na I. stopnji. Omilitveni ukrepi za zmanjšanje vpliva ne obstajajo.
	E – vpliv je uničujoč: Obstaja verjetnost spremembe

	<p>dejanske rabe, predvsem najboljših kmetijskih zemljišča ter gozdnih zemljišč, predvsem tistih s poudarjeno lesno proizvodno funkcijo na I.stopnji, v takem obsegu, da bo vpliv na kmetijstvo in gozdarstvo uničujoč.</p> <p>X – ugotavljanje vpliva ni možno: Zaradi pomanjkanja podatkov ugotavljanje vpliva ni možno.</p>
--	---

V spodnji tabeli so opisana merila vrednotenja in metodologija vrednotenja za okoljski cilj 2: Preprečiti izkoriščanje naravnih virov z uporabo najmanj 70 % recikliranih materialov iz gradbenih odpadkov, ki nastajajo pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture.

kazalnik / merilo vrednotenja	vrednotenje velikostnih razredov
<p>- stopnja recikliranja gradbenih odpadkov, ki nastajajo pri gradnji in rekonstrukciji prometnega omrežja</p> <p><i>(pri ukrepih gradnje novih in nadgradnje obstoječih objektov prometne infrastrukture je treba zagotoviti, da se najmanj 70 % nastalih gradbenih odpadkov reciklira, zemeljski izkop pa se v največji možni meri raciklira ali uporabi kot gradbeno polnilo)</i></p>	<p>A – ni vpliva oziroma je pozitiven vpliv: predvideni ukrepi ne povzročajo nastajanja gradbenih odpadkov ali zemeljskega izkopa.</p> <p>B – vpliv je nebitven: z izvedbo ukrepov bodo nastajali gradbeni odpadki, vendar bo za njih zagotovljeno, da se jih v celoti predela ter ponovno uporabi kot reciklirane gradbene materiale najmanj 70 %.</p> <p>C – vpliv je nebitven zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov: z izvedbo ukrepov bodo nastajali gradbeni odpadki, vendar zaradi lastnosti teh odpadkov ni mogoče zagotoviti, da se najmanj 70 % teh odpadkov predela in ponovno uporabi brez izvajanja omilitvenih ukrepov.</p> <p>D – vpliv je bistven: z izvedbo ukrepov bodo nastajali gradbeni odpadki, ki jih zaradi njihovih lastnosti ni mogoče predelati ali ponovno uporabiti najmanj 70 % recikliranih materialov. Omilitveni ukrepi za povečanje obsega uporabe recikliranih gradbenih materialov ne obstajajo.</p> <p>E – vpliv je uničujoč: z izvedbo ukrepov bodo nastajali gradbeni odpadki, za katere bo treba zagotoviti odstranjevanje.</p> <p>X – ugotavljanje vpliva ni možno: Zaradi pomanjkanja podatkov ugotavljanje vpliva ni možno.</p>

• **Zrak**

V spodnji tabeli so opisana merila vrednotenja in metodologija vrednotenja za okoljski cilj 3: Zagotoviti doseganje dolgoročnih ciljev za letne količine izpustov onesnaževal v zrak, ki so za promet določene v Operativnem programu doseganja nacionalnih zgornjih mej emisij onesnaževal zunanjega zraka.

kazalnik / merilo vrednotenja	vrednotenje velikostnih razredov
<p>- letna količina izpustov onesnaževal v zrak iz prometa, in sicer za žveplove okside, dušikove okside, nemetanske hlapne organske spojine, amoniak in delce</p> <p><i>(Indikativna zgornja meja izpustov za NOx iz prometa za katerokoli leto v obdobju 2020-2029 je 13,27 kt in 6,31 kt za obdobje po letu 2030)</i></p> <p><i>Indikativna zgornja meja izpustov za PM2,5 iz prometa za katerokoli leto v obdobju 2020-2029 je 0,981 kt in 0,392 kt za obdobje po letu 2030)</i></p>	<p>A – ni vpliva oziroma je pozitiven vpliv: predvideni ukrepi ne povečujejo emisije onesnaževal v zrak, za katere je določena nacionalna zgornja meja emisije; emisija onesnaževal se bo zaradi izvedbe ukrepov zmanjšala.</p> <p>B – vpliv je nebitven: z izvedbo ukrepov se bo emisija onesnaževal, za katere je določena zgornja meja emisije, povečala, vendar ne toliko, da bi to povzročilo preseganje zgornje vrednosti, ki je za promet določena v Operativnem programu.</p> <p>C – vpliv je nebitven zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov: z izvedbo ukrepov se bo emisija onesnaževal, za katere je določena zgornja meja</p>

<p><i>Kumulativni vplivi vseh ukrepov iz Strategije ne smejo povzročiti, da letna količina vseh izpustov iz prometa za posamezno onesnaževalo preseže navedeno indikativno zgornjo mejo emisije oziroma zgornjo mejo emisije, ki je za promet določena v Operativnem programu doseganja nacionalnih zgornjih mej emisij onesnaževal zunanjega zraka)</i></p>	<p>emisij, toliko povečala, da bi to povzročilo preseganje zgornjih vrednosti, ki so za promet določene v Operativnem programu. Za zmanjšanje emisij je potrebno predvideti omilitvene ukrepe, ki zagotavljajo, da zgornje vrednosti emisije, določene v Operativnem programu za promet, ne bodo presežene.</p> <p>D – vpliv je bistven: z izvedbo ukrepov se bo emisija onesnaževal, za katere so določene zgornje meje emisij, toliko povečala, da bi to povzročilo preseganje zgornjih vrednosti, ki so za prometa določene v Operativnem programu. Omilitveni ukrepi za zmanjšanje emisije pod zgornjo vrednostjo ne obstajajo.</p> <p>E – vpliv je uničujoč: z izvedbo ukrepov se bo emisija onesnaževal, za katere so določene zgornje meje emisije, povečala v obsegu, ki občutno presega zgornje vrednosti, ki so za promet določene v Operativnem programu.</p> <p>X – ugotavljanje vpliva ni možno: Zaradi pomanjkanja podatkov ugotavljanje vpliva ni možno.</p>
--	--

• **Podnebni dejavniki**

V spodnji tabeli so opisana merila vrednotenja in metodologija vrednotenja za okoljski cilj 4: Prilagoditi prometno infrastrukturo podnebnim spremembam in zmanjšati letno količino izpustov toplogrednih plinov pod ciljne vrednosti, ki so za promet določene v Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v obdobju do leta 2020.

kazalnik / merilo vrednotenja	vrednotenje velikostnih razredov
<p>- prilagajanje prometne infrastrukture podnebnim spremembam</p> <p><i>(ukrepi novogradnje ali rekonstrukcije prometne infrastrukture morajo vsebovati tudi ukrepe za zmanjševanje ali preprečevanje posledic podnebnih sprememb, predvsem tistih, ki jih povzročajo poplave, snežne padavine ter pojav žleda)</i></p> <p>- letna količina izpustov toplogrednih plinov iz prometa</p> <p><i>(največja količina izpustov toplogrednih plinov iz prometa ne sme presegati ciljnih letnih količin emisije toplogrednih plinov za sektor prometa 5.622 kt CO₂ ekv. v letu 2020 in 5.224 kt CO₂ ekv. v letu 2030</i></p> <p><i>kumulativni vplivi vseh ukrepov iz Strategije ne smejo povzročiti, da letna količina vseh izpustov toplogrednih plinov iz prometa preseže ciljne vrednosti, ki so za promet določene v Operativnem programu zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v obdobju do leta 2020 s pogledom do leta 2030)</i></p>	<p>A – ni vpliva oziroma je pozitiven vpliv: zaradi predvidenih ukrepov je prilagajanje podnebnim spremembam zagotovljeno ali pa ga ni treba zagotavljati in predvideni ukrepi ne povečujejo emisije toplogrednih plinov; emisija toplogrednih plinov se bo zaradi izvedbe ukrepov zmanjšala.</p> <p>B – vpliv je nebistven: zaradi predvidenih ukrepov je prilagajanje podnebnim spremembam zagotovljeno ali pa ga ni treba zagotavljati, emisija toplogrednih plinov pa se bo povečala, vendar ne toliko, da bi to povzročilo preseganje ciljne vrednosti, ki je za promet določena v Operativnem programu.</p> <p>C – vpliv je nebistven zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov: zaradi predvidenih ukrepov je prilagajanje podnebnim spremembam zagotovljeno ali pa ga ni treba zagotavljati, emisija toplogrednih plinov pa se bo toliko povečala, da bi to povzročilo preseganje ciljnih vrednosti, ki so za promet določene v Operativnem programu. Za zmanjšanje emisij je potrebno predvideti omilitvene ukrepe, ki zagotavljajo, da ciljne vrednosti emisije, določene v Operativnem programu za promet, ne bodo presežene.</p> <p>D – vpliv je bistven: zaradi predvidenih ukrepov je prilagajanje podnebnim spremembam zagotovljeno ali pa ga ni treba zagotavljati, emisija toplogrednih plinov pa se bo toliko povečala, da bi to povzročilo preseganje ciljnih vrednosti, ki so za promet določene v Operativnem programu. Omilitveni ukrepi za zmanjšanje emisije pod ciljno vrednostjo ne obstajajo.</p> <p>E – vpliv je uničujoč: ukrepi ne zagotavljajo</p>

	<p>prilagajanja podnebnim spremembam ali pa se zaradi izvedbe ukrepov emisija toplogrednih plinov poveča v obsegu, ki občutno presega ciljne vrednosti, ki so za promet določene v Operativnem programu.</p> <p>X – ugotavljanje vpliva ni možno: Zaradi pomanjkanja podatkov ugotavljanje vpliva ni možno.</p>
--	--

• **Voda**

V spodnji tabeli so opisana merila vrednotenja in metodologija vrednotenja za okoljski cilj 5: Omejiti učinke pritiska prometne infrastrukture na površinsko vodo, podzemno vodo, somornice, obalno morje in vire pitne vode.

kazalnik / merilo vrednotenja	vrednotenje velikostnih razredov
<p>- možnost umestitve na vodovarstvena območja vodnih virov (umestitev ukrepov izven vodovarstvenih območjih pomeni manjšo možnost onesnaženja podzemne vode namenjene vodooskrbi)</p> <p>- možnost umestitve na vplivna območja kopalnih voda (umestitev ukrepov na vplivna območja kopalnih voda pomeni večjo možnost onesnaženja kopalnih voda)</p> <p>-možnost umestitve na poplavna območja (umestitev ukrepov na območja poplav predstavlja zmanjšanje retenzijskih površin in možnost povzročiti poplavne škode)</p> <p>- možnost umestitve na območja vodonosnikov z izredno visoko stopnjo ranljivosti (umestitev ukrepov na območja izredno visoko ranljivih vodonosnikov predstavlja večjo nevarnost za onesnaženje podzemne vode)</p>	<p>A – ni vpliva/pozitiven vpliv: Ukrepi ne bodo povzročili dodatnega pritiska na površinsko vodo, podzemno vodo, somornice, obalno morje in vire pitne vode ali pa bo vpliv pozitiven.</p> <p>B – nebitven vpliv: Ob upoštevanju zakonskih predpisov bo vpliv na površinsko vodo, podzemno vodo, somornice, obalno morje in vire pitne vode nebitven kljub temu, da obstaja možnost izvedbe ukrepov na območjih varovanih vodnih virov, izredno visoko ranljivih vodonosnikov ali poplavnih območjih.</p> <p>C – nebitven vpliv zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov: Kljub upoštevanju zakonskih predpisov bo možen velik pritisk na površinsko vodo, podzemno vodo, somornice, obalno morje in vire pitne vode, predvsem zato, ker je velika verjetnost izvedbe ukrepov na območjih varovanih vodnih virov, izredno visoko ranljivih vodonosnikov, vplivnih območjih kopalnih voda ali poplavnih območjih. Za zmanjšanje vpliva je potrebno upoštevati omilitvene ukrepe.</p> <p>D – bitven vpliv: Kljub upoštevanju zakonskih predpisov bo povzročen velik pritisk na površinsko vodo, podzemno vodo, somornice, obalno morje in vire pitne vode, predvsem zato, ker je izvedba ukrepov na območjih varovanih vodnih virov, izredno visoko ranljivih vodonosnikov, vplivnih območjih kopalnih voda ali poplavnih območjih.</p> <p>. Omilitveni ukrepi za zmanjšanje vpliva niso možni.</p> <p>E – uničujoč vpliv: Kljub upoštevanju zakonskih predpisov bodo vplivi povzročili hud pritisk na površinsko vodo, podzemno vodo, somornice, obalno morje in vire pitne vode, predvsem zato, ker je izvedba ukrepov na območjih varovanih vodnih virov, izredno visoko ranljivih vodonosnikov, vplivnih območjih kopalnih voda ali poplavnih območjih.</p> <p>Omilitveni ukrepi za zmanjšanje vpliva niso možni.</p> <p>X – ugotavljanje vpliva ni možno: Zaradi pomanjkanja podatkov ugotavljanje vpliva ni možno.</p>

• **Narava**

V spodnji tabeli so opisana merila vrednotenja in metodologija vrednotenja za okoljski cilj 6: Zagotoviti povezanost populacij in ohranjanje biotske raznovrstnosti

kazalnik / merilo vrednotenja	vrednotenje velikostnih razredov
<p>- možnost umestitve na osrednji življenjski prostor velikih zveri (potek novih ali obstoječih infrastrukturnih koridorjev)</p>	<p>A – ni vpliva/pozitiven vpliv: Vpliva na povezanost populacij in ohranjanje biotske pestrosti ne bo ali pa bo vpliv pozitiven.</p>

<p><i>preko EPO osrednji življenjski prostor velikih zveri pomeni večji pritisk na velike zveri in prekinitev migracijskih poti, možen vplivi na biotsko pestrost na regionalnem in čezmejnem nivoju)</i></p> <p>- možnost umestitve v strnjene gozdne sestoje (načrtovanje novih infrastrukturnih koridorjev preko strnjenih gozdnih sestojev pomeni negativen pritisk na prostoživeče živali in prekinitev migracijskih pot., možen vpliv na biotsko pestrost na lokalnem in regionalnem nivoju)</p>	<p>B – nebitven vpliv: Ob upoštevanju zakonskih predpisov bo vpliv na zagotavljanje povezanosti populacij in ohranjanje biotske pestrosti nebitven.</p> <p>C – nebitven vpliv zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov: Kljub upoštevanju zakonskih predpisov ne bo možno zagotavljati povezanost populacij in ohranjanje biotske pestrosti. Za zmanjšanje bistvenega vpliva je potrebno upoštevati predvidene omilitvene ukrepe.</p> <p>D – bistven vpliv: Kljub upoštevanju zakonskih predpisov ne bo možno zagotavljati povezanost populacij in ohranjanje biotske pestrosti. Omilitveni ukrepi za zmanjšanje vpliva niso možni.</p> <p>E – uničujoč vpliv: Kljub upoštevanju zakonskih predpisov bodo vplivi na povezanost populacij in ohranjanje biotske pestrosti uničujoči. Omilitveni ukrepi za zmanjšanje vpliva niso možni.</p>
--	--

V spodnji tabeli so opisana merila vrednotenja in metodologija vrednotenja za okoljski cilj 7: Varovati območja z naravovarstvenim statusom pred posegi z bistvenimi vplivi

kazalnik / merilo vrednotenja	vrednotenje velikostnih razredov
<p>- možnost umestitve na Natura 2000 območja in zavarovana območja (potek novih ali obstoječih infrastrukturnih koridorjev po varovanih območjih pomeni negativen vpliv na funkcionalnost in povezanost teh območij ter na kvalifikacijske vrste in HT)</p> <p>- možnost umestitve na območja evidentiranih naravnih vrednot (potek novih ali obstoječih infrastrukturnih koridorjev po območjih naravnih vrednot pomeni negativen vpliv na zvrst in lastnost naravne vrednote)</p>	<p>A – ni vpliva/pozitiven vpliv: Vpliva na območja z naravovarstvenim statusom ne bo ali pa bo vpliv pozitiven.</p> <p>B – nebitven vpliv: Ob upoštevanju zakonskih predpisov bo vpliv na območja z naravovarstvenim statusom nebitven kljub temu, da obstaja verjetnost poseganja v varovana območja in na območja naravnih vrednot.</p> <p>C – nebitven vpliv zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov: Kljub upoštevanju zakonskih predpisov ne bo možno obvarovati območja z naravovarstvenim statusom. Za zmanjšanje bistvenega vpliva je potrebno upoštevati predvidene omilitvene ukrepe.</p> <p>D – bistven vpliv: Kljub upoštevanju zakonskih predpisov ne bo možno obvarovati območij z naravovarstvenim statusom. Omilitveni ukrepi za zmanjšanje vpliva niso možni.</p> <p>E – uničujoč vpliv: Kljub upoštevanju zakonskih predpisov bodo vplivi na območja z naravovarstvenim statusom uničujoči. Omilitveni ukrepi za zmanjšanje vpliva niso možni.</p>

- **Zdravje ljudi**

Kakovost zraka

V spodnji tabeli so opisana merila vrednotenja in metodologija vrednotenja za okoljski cilj 8: Na območjih čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka bistveno prispevati k zmanjšanju letnega števila čezmernih dnevni obremenitev zunanjega zraka z delci, ki ne sme biti večje od 35 v koledarskem letu.

kazalnik / merilo vrednotenja	vrednotenje velikostnih razredov
<p>- letno število čezmernih dnevni obremenitev zunanjega zraka z delci, izmerjenih na merilnih postajah, ki so obremenjene z emisijami onesnaževal iz prometa <i>(ukrep ne sme povzročiti, da letno število čezmernih</i></p>	<p>A – ni vpliva oziroma je pozitiven vpliv: predvideni ukrepi ne povečujejo emisije onesnaževal, ki povzročajo obremenitev zunanjega zraka z delci; emisija onesnaževal se bo zaradi izvedbe ukrepov zmanjšala.</p> <p>B – vpliv je nebitven: z izvedbo ukrepov se bo</p>

<p><i>dnevnih obremenitev zunanjega zraka z delci preseže 35; manjše ko je letno število čezmernih dnevnih obremenitev zunanjega zraka, manjši je vpliv na zdravje ljudi in manjši so družbenih stroški, povezani z obolevnostjo izpostavljenih prebivalcev)</i></p>	<p>emisija onesnaževal, ki povzročajo obremenitev zunanjega zraka z delci, povečala, vendar ne toliko, da bi to povzročilo čezmerno obremenitev zunanjega zraka z delci.</p> <p>C – vpliv je nebistven zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov: z izvedbo ukrepov se bo emisija onesnaževal, ki povzročajo obremenitev zunanjega zraka z delci, toliko povečala, da bi to povzročilo čezmerno obremenitev zunanjega zraka z delci. Za zmanjšanje vpliva je potrebno predvideti omilitvene ukrepe, ki zagotavljajo, da se emisija onesnaževal, ki povzročajo obremenitev zunanjega zraka z delci, ne bo povečala toliko, da bi to povzročilo čezmerno obremenitev zunanjega zraka z delci.</p> <p>D – vpliv je bistven: z izvedbo ukrepov se bo emisija onesnaževal, ki povzročajo obremenitev zunanjega zraka z delci, toliko povečala, da bi to povzročilo čezmerno obremenitev zunanjega zraka z delci. Omilitveni ukrepi za zmanjšanje vpliva pod čezmerno obremenitev zunanjega zraka z delci ne obstajajo.</p> <p>E – vpliv je uničujoč: z izvedbo ukrepov se bo emisija onesnaževal, ki povzročajo obremenitev zunanjega zraka z delci, povečala v obsegu, ki občutno in škodljivo vpliva na zdravje ljudi.</p> <p>X – ugotavljanje vpliva ni možno: Zaradi pomanjkanja podatkov ugotavljanje vpliva ni možno.</p>
--	---

Obremenitev s hrupom

V spodnji tabeli so opisana merila vrednotenja in metodologija vrednotenja za okoljski cilj 9: Zmanjšati obremenjenost okolja s hrupom zaradi prometa in približati ravnem, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija.

kazalnik / merilo vrednotenja	vrednotenje velikostnih razredov
<p>- izpostavljenost hrupu zaradi prometa</p> <p><i>(manjša motnja v okolju zaradi hrupa vpliva na izboljšanje kakovosti okolja, manjše vplive na zdravje ljudi in zmanjšanje družbenih stroškov, povezanih z obolevnostjo izpostavljenih prebivalcev)</i></p>	<p>A – ni vpliva oziroma je pozitiven vpliv: Predvideni ukrepi ne povečujejo izpostavljenosti hrupu; izpostavljenost hrupu se bo zaradi izvedbe ukrepov zmanjšala.</p> <p>B – vpliv je nebistven: Z izvedbo ukrepov se bo izpostavljenost hrupu delno povečala, vendar bo ob upoštevanju zakonskih osnov vpliv nebistven.</p> <p>C – vpliv je nebistven zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov: Z izvedbo ukrepov se bo izpostavljenost hrupu povečala. Kljub upoštevanju zakonskih osnov bo vpliv bistven. Za zmanjšanje vpliva je potrebno predvideti dodatne omilitvene ukrepe.</p> <p>D – vpliv je bistven: Z izvedbo ukrepov se bo izpostavljenost hrupu povečala. Kljub upoštevanju zakonskih osnov bo vpliv ukrepov bistven. Omilitveni ukrepi za zmanjšanje vpliva ne obstajajo.</p> <p>E – vpliv je uničujoč: Z izvedbo ukrepov se bo izpostavljenost hrupu povečala v obsegu, ki občutno in škodljivo vpliva na zdravje ljudi.</p> <p>X – ugotavljanje vpliva ni možno: Zaradi pomanjkanja podatkov ugotavljanje vpliva ni možno.</p>

• **Prebivalstvo in materialne dobrine**

V spodnji tabeli so opisana merila vrednotenja in metodologija vrednotenja za okoljski cilj 10: Izboljšati socialno kohezivnost, prometno varnost in trajnostno mobilnost.

kazalnik / merilo vrednotenja	vrednotenje velikostnih razredov
<p>- dostopnost iz naselij do regijskih središč (boljša in hitrejša je dostopnost, ustrežnejša je socialna kohezivnost: hitrejši dostop do mestnih središč pomeni boljšo osnovo za razvoj turističnih in gospodarskih dejavnosti kar pomeni pozitiven vpliv na prihodek posameznika in lokalnih skupnosti, življenjski slog posameznika in vrednost materialnih dobrin - nepremičnin)</p> <p>- vključevanje ukrepov, s katerimi se izboljšuje prometna varnost (večje število ukrepov pomeni boljšo prometno varnost in posledično manjše število prometnih nesreč)</p> <p>- vključevanje ukrepov za povečanje učinkovitosti javnega potniškega prometa (JPP) (večji delež javnega potniškega prometa pomeni učinkovitejšo trajnostno mobilnost; zaradi učinkovitejšega JPP se zmanjša gostota osebnih vozil, zaradi česar se zmanjša gostota prometnic v prostoru in posledično ohrani vrednost materialnih dobrin kot so zemljišča in nepremičnine; zaradi učinkovitejšega javnega potniškega prometa se zmanjšajo tudi finančne obremenitve v okviru gospodinjstev, saj se zmanjša potreba po več osebnih vozil na gospodinjstvo)</p> <p>- vključevanje ukrepov, ki povečujejo možnosti zdravega načina življenja (ukrepi trajnostne mobilnosti obsegajo tudi urejenost infrastrukture za rekreacijo (kot na primer kolesarske poti in pešpoti vključno z dostopnostjo), rekreacija pozitivno vpliva na psihofizično stanje ljudi in posledično zmanjša družbene stroške zaradi bolj zdravega načina življenja)</p>	<p>A – ni vpliva/pozitiven vpliv: Ukrepi ne bodo vplivali na dosego cilja ali pa se bo z izvedbo ukrepov izboljšala povezanost odročnejših naselij z regijskimi središči, prav tako tudi prometna varnost in trajnostna mobilnost.</p> <p>B – nebitven vpliv: Z izvedbo ukrepov bo zagotovljena povezanost odročnejših naselij z regijskimi središči, prometna varnost in trajnostna mobilnost, a v primerjavi z obstoječim stanjem nekoliko bo ta nekoliko slabša.</p> <p>C – nebitven vpliv zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov: Z izvedbo ukrepov se bo povezanost odročnejših naselij z regijskimi središči, prometna varnost in trajnostna mobilnost v primerjavi z obstoječim stanjem znatno poslabšala. Za zmanjšanje vpliva je potrebno upoštevati predvidene omilitvene ukrepe.</p> <p>D – bistven vpliv: Z izvedbo ukrepov se bo povezanost odročnejših naselij z regijskimi središči, prometna varnost in trajnostna mobilnost v primerjavi z obstoječim stanjem znatno poslabšala. Omilitveni ukrepi niso možni.</p> <p>E – uničujoč vpliv: Z izvedbo ukrepov se bo povezanost odročnejših naselij z regijskimi središči, prometna varnost in trajnostna mobilnost v primerjavi z obstoječim stanjem zelo poslabšala.</p> <p>X – ugotavljanje vpliva ni možno: Zaradi pomanjkanja podatkov ugotavljanje vpliva ni možno.</p>

• **Kulturna dediščina**

V spodnji tabeli so opisana merila vrednotenja in metodologija vrednotenja za okoljski cilj 11: Ohranjanje obsega in značilnosti objektov in območij kulturne dediščine.

kazalnik / merilo vrednotenja	vrednotenje velikostnih razredov
<p>- verjetnost poteka po registriranih enotah kulturne dediščine (umeščanje ukrepov cestnega, železniškega in javnega prometa na enote kulturne dediščine lahko bistveno ogrozi celovitost dediščine in spremeni njihove lastnosti. Še posebej so ogrožene kulturne krajine, zgodovinske krajine območij stavbne dediščine in arheoloških najdišč).</p> <p>- verjetnost uničenja arheoloških ostalin (umeščanje ukrepov cestnega, železniškega in javnega prometa na enote kulturne dediščine pomeni posege v tla in s tem veliko verjetnost uničenja arheoloških</p>	<p>A – ni vpliva oziroma je pozitiven vpliv: Predvideni ukrepi ne potekajo po enotah registrirane kulturne dediščine. Ker se ne bo posegalo v odprt prostor ne bo prišlo do uničenja arheoloških ostalin.</p> <p>B – vpliv je nebitven: Obstaja verjetnost poteka ukrepov po enotah registrirane kulturne dediščine. Zaradi poteka v oz. ob obstoječih prometnih koridorjih je verjetnost poseganja v območja kulturne dediščine in uničenja arheoloških ostalin majhna. Ob upoštevanju zakonskih osnov bo vpliv na lastnosti registrirane kulturne dediščine nebitven.</p> <p>C – vpliv je nebitven zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov: Obstaja velika verjetnost poteka ukrepov po</p>

<p>ostalin).</p>	<p>enotah registrirane kulturne dediščine in s tem zmanjšanja njihovega obsega. Kljub upoštevanju zakonskih osnov bodo vplivi ukrepov na lastnosti kulturne dediščine veliki. Zaradi posega v odprt prostor je verjetnost uničenja arheoloških ostalin velika. Za zmanjšanje vpliva je potrebno upoštevati predvidene omilitvene ukrepe.</p> <p>D – vpliv je bistven: Obstaja zelo velika verjetnost poteka ukrepov po enotah registrirane kulturne dediščine in s tem zmanjšanja njihovega obsega. Kljub upoštevanju zakonskih osnov bodo vplivi ukrepov na lastnosti kulturne dediščine zelo veliki. Zaradi posega v odprt prostor je prav tako zelo velika verjetnost uničenja arheoloških ostalin. Omilitveni ukrepi za zmanjšanje vpliva ne obstajajo.</p> <p>E – vpliv je uničujoč: Vpliv poteka ukrepov po enotah registrirane kulturne dediščine bo na njihove lastnosti uničujoč. Prav tako bodo ukrepi uničujoče vplivali na arheološke ostaline.</p> <p>X – ugotavljanje vpliva ni možno: Zaradi pomanjkanja podatkov ugotavljanje vpliva ukrepov na enote registrirane kulturne dediščine in arheološke ostaline ni možno.</p>
------------------	---

• **Krajina**

V spodnji tabeli so opisana merila vrednotenja in metodologija vrednotenja za okoljski cilj 12: Zagotoviti ohranjanje izjemnih krajin in krajinskih območij s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni ter kakovostno krajinsko sliko.

kazalnik / merilo vrednotenja	vrednotenje velikostnih razredov
<p>- verjetnost poteka po območjih izjemnih krajin in krajinskih območja s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni <i>(umeščanje ukrepov cestnega, železniškega in javnega prometa na enote kulturne dediščine lahko bistveno ogrozi celovitost izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti na nacionalni ravni ter spremeni njihove lastnosti).</i></p> <p>- verjetnost poteka po krajinskih območjih z ohranjenimi naravnimi prvinami in z izjemno uravnoteženo kulturno krajino z posebnim simbolnim pomenom <i>(umeščanje ukrepov cestnega, železniškega in javnega prometa na enote kulturne dediščine lahko bistveno spremeni obstoječo krajinsko sliko. Še posebej je vpliv opazen v krajinskih območjih z ohranjenimi naravnimi prvinami in izjemno uravnoteženo kulturno dediščino).</i></p>	<p>A – ni vpliva oziroma je pozitiven vpliv: Predvideni ukrepi ne potekajo po območjih izjemnih krajin in krajinskih območjih s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni. Kakovostna krajinska slika se bo ohranila, saj bodo ukrepi umeščeni v območja večjih krajinskih razvrednotenij.</p> <p>B – vpliv je nebistven: Obstaja verjetnost poteka ukrepov po območjih izjemnih krajin in krajinskih območjih s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni ter poslabšanje obstoječe krajinske slike. Vpliv na obstoječo krajinsko sliko bo nebistven, saj bodo ukrepi umeščeni večinoma v krajinsko razvrednotena območja.</p> <p>C – vpliv je nebistven zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov: Verjetnost poteka ukrepov po območjih izjemnih krajin in krajinskih območjih s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni ter poslabšanje obstoječe krajinske slike je velika. Vpliv na njihove značilnosti je velik. Ukrepi bodo umeščeni v dobro ohranjena naravna območja in kulturne krajine, zato bo vpliv na kakovostno krajinsko sliko velik. Za zmanjšanje vpliva je potrebno upoštevati predvidene omilitvene ukrepe.</p> <p>D – vpliv je bistven: Verjetnost poteka ukrepov po območjih izjemnih krajin in krajinskih območjih s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni zelo velika in zato njihov vpliv bistven. Ukrepi bodo umeščeni v krajinska območja z ohranjenimi</p>

	<p>naravnimi prvinami in izjemno uravnoreženo kulturno krajino, zato bo vpliv na kakovostno krajinsko sliko bistven.. Omilitveni ukrepi za zmanjšanje vpliva ne obstajajo.</p> <p>E – vpliv je uničujoč: Vpliv poteka ukrepov po območjih izjemnih krajin in krajinskih območjih s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni bo na njihove lastnosti uničujoč. Kakovostna krajinska slika v krajinah z izjemnimi naravnimi prvinami in kulturno krajino bo uničena.</p> <p>X – ugotavljanje vpliva ni možno: Zaradi pomanjkanja podatkov ugotavljanje vpliva ukrepov na izjemne krajine in krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni ter obstoječo krajinsko sliko ni možno.</p>
--	--

7. OCENA SKLADNOSTI CILJEV

Izbrani okoljski cilji, ki so določeni na mednarodni ravni, ravni Skupnosti oziroma na ravni R Slovenije, morajo biti v skladu z Direktivo 2001/42/ES pomembni za presojo ukrepov, ki so v obravnavani Strategiji opredeljeni za doseganje njegovih ciljev. Za ugotovitev pomembnosti okoljskih ciljev je treba oceniti skladnost ciljev Strategije z izbranimi okoljski cilji. Z oceno skladnosti se ugotovijo nasprotja ali medsebojna sodelovanja, ki obstajajo med različnimi cilji, kakor tudi izraziti konflikti interesov zastavljenih ciljev, na katere je treba v presoji ukrepov Strategije posebej opozoriti.

Skladnost ciljev in podciljev Strategije je bila ocenjena glede na izbrane okoljske cilje te strateške okoljske presoje z uporabo standardnega pristopa ocenjevanja z matriko. Za stopnje skladnosti med cilji je uporabljena barvna lestvica vrednotenja prikazana v tabeli 14. Na podoben način je bil izdelana tudi ocena notranje skladnosti obeh sklopov ciljev, to je podciljev Strategije in okoljskih ciljev.

Tabela 14: Lestvica vrednotenja za stopnje skladnosti med cilji

stopnja skladnosti	obrazložitev	številčno vrednotenje
	cilja sta zelo skladna	3
	cilja sta delno skladna	2
	povezava med ciljema je nejasna	1
	med ciljema ni povezave	0
	cilja sta neskladna	-1

Ocena skladnosti ciljev Strategije glede na okoljske cilje

Rezultati ocenjevanja skladnosti ciljev Strategije glede na okoljske cilje so prikazani v tabeli 15. Iz tabele je razvidno, da nobeden od ciljev Strategije v osnovi ni neskladen z okoljskimi cilji.

Za štiri podcilje Strategije iz skupine »Posebni cilj št. 4: Izboljšanje organizacijske in operative strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema« je ocenjeno, da niso neposredno povezani z okoljskimi cilji oziroma, da neposredna povezava z okoljskimi cilji brez podrobnega poznavanja ukrepov ni očitna, tako da je njihova skladnost z okoljskimi cilji razvrščena v stopnjo skladnosti »med ciljema ni povezave« (obarvano sivo).

V splošnem so podcilji Strategije glede na okoljske cilje bodisi:

- zelo skladni (87 od vseh 252 možnih rezultatov ocenjevanja skladnosti), ali

- delno skladni (26 od vseh 252 možnih rezultatov ocenjevanja skladnosti), ali
- povezava med ciljema ni jasna (89 od vseh 252 možnih rezultatov ocenjevanja skladnosti) ali
- med ciljema ni povezave (50 od vseh 252 možnih rezultatov ocenjevanja skladnosti).

Vsak podcilj Strategije je zelo skladen ali delno skladen vsaj s tremi okoljskimi cilji, razen tistih podciljev Strategije iz skupine »Posebni cilj št. 4: Izboljšanje organizacijske in operativne strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema«, katerih skladnost z okoljskimi cilji je ocenjena s stopnjo »med ciljema ni povezave« (obarvano sivo).

Tabela 15: Vrednotenje skladnosti ciljev in podciljev Strategije glede na okoljske cilje

OKOLJSKI CILJ	OC1	OC2	OC3	OC4	OC5	OC6	OC7	OC8	OC9	OC10	OC11	OC12	Povprečje
CILJI IN PODCILJI STRATEGIJE	Tla in mineralne surovine - trajno gospodarjenje z zemljišči	Tla in mineralne surovine - izkoriščanje naravnih virov	Zrak	Podnebni dejavniki	Voda	Narava - biotska raznovrstnost	Narava - varstvena območja	Zdravje - zrak	Zdravje - hrup	Prebivalstvo in materialne dobrine	Kulturna dediščina	Krajina	Številčno vrednotenje
Cilj št. 1: Izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami													
1a Odprava zastojev na mejah													1,83
1b Izboljšanje dostopnosti mednarodnega medkrajevnega potniškega prometa													1,33
1c Izboljšanje dostopnosti mednarodnega tovarnega prometa													1,67
Cilj št. 2: Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije													
2a Severovzhodna													1,92
2b Jugovzhodna													1,92
2c Severozahodna													1,92
2d Goriška													1,58
2e Koroška													2,00
2f Primorska													1,83

2g Osrednjeslovenska													1,58
2h Dostopnost znotraj regij (do regionalnih središč)													2,00
Cilj št. 3: Izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih													
3a Ljubljana													1,58
3b Maribor													1,92
3c Koper													1,92
Cilj št. 4: Izboljšanje organizacijske in operativne strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema													
4a Prilagoditev zakonodaje, pravil in standardov zahtevam EU in najboljša praksa													1,50
4b Izboljšanje org. strukture sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki													0,75
4c Izboljšanje operativne strukture sistema													0,50
4d Izboljšanje varnosti prometnega sistema.													0,75
4e Zmanjševanje/ublažitev vplivov na okolje													2,50
4f Izboljšanje energetske učinkovitosti													1,50
4g Finančna vzdržnost prometnega sistema													1,00

Za tiste podcilje Strategije, katerih stopnja skladnosti s posameznimi okoljskimi cilji je ocenjena s stopnjo skladnosti »povezava med ciljem ni jasna« (obarvano rumeno), obstaja možnost tako za pozitivne kot negativne vplive na okolje. V to skupino skladnosti se uvrščajo predvsem podcilji Strategije, ki jih je možno doseči predvsem z izboljšavo prometnega omrežja. Na primer, gradnja novih cest ali razširitev obstoječih cest ima potencial, da negativno vpliva na biotsko raznovrstnost, vodno okolje in lokalno kakovost zraka ter dodatno obremenjuje okolje s hrupom. V nasprotju s tem pa izboljšava prometnega omrežja ob izvajanju omilitvenih ukrepov lahko dopustno vpliva na okolje in ne preprečuje doseganja okoljskega cilja ali pa celo pripomore k doseganju okoljskega cilja.

V splošnem, obstajajo nejasnosti glede vplivov na okolje in s tem potreba za razvrstitev skladnosti podcilja Strategije v stopnjo skladnosti »povezava med ciljem ni jasna« (obarvano rumeno), če se ta cilj Strategije lahko doseže samo z ukrepi novogradnje ali širitvijo prometnega omrežja.

Zaradi primerjave celovite skladnosti posameznih ciljev Strategije z okoljskimi cilji je izdelano tudi številčno vrednotenje skladnosti, pri čemer je na podlagi številčnega vrednotenja iz tabele 15 povprečna vrednost skladnosti enaka 1,60. Kot nadpovprečno z okoljskimi cilji skladne cilje Strategije je treba izpostaviti predvsem naslednje podcilje Strategije:

- 4e Zmanjševanje/ublažitev vplivov na okolje,
- 2h Dostopnost znotraj regij (do regionalnih središč),
- 1a Odprava zastojev na mejah,
- 1c Izboljšanje dostopnosti mednarodnega tovornega prometa in
- okoljske cilje iz skupine 2: 2a, 2b, 2c, 2e in 2f ter
- okoljska cilja iz skupine 3: 3b in 3c.

S cilji Strategije pa so zelo skladni (stopnja skladnosti »cilja sta zelo skladna« - obarvano temno zeleno) naslednji okoljski cilji:

- OC 3 (emisija onesnaževal),
- OC 4 (emisija toplogrednih plinov) ter
- OC 10 (prebivalstvo in materialne dobrine), delno pa tudi
- OC 8 (zdravje – onesnaženost zraka).

Navedene okoljske cilje izvedba ukrepov za doseganje ciljev Strategije izrazito podpira.

Iz rezultatov ocenjevanja skladnosti podciljev Strategije z okoljskimi cilji izhaja:

- v splošnem so podcilji Strategije skladni z okoljskimi cilji, ki so opredeljeni na mednarodni ravni, ravni Skupnosti oziroma na ravni R Slovenije,
- noben od podciljev Strategije ni neskladen z nobenim od okoljskih ciljev Okoljskega poročila,
- vsi podcilji Strategije so skladni ali delno skladni z najmanj tremi okoljskimi cilji Okoljskega poročila, kar zagotavlja trajnostni razvoj prometa in dolgoročno veliko stopnjo dostopnosti prebivalstva do prometnega omrežja v R Sloveniji,
- za tiste podcilje Strategije, za katere je treba izvajati ukrepe nove gradnje ali razširitve obstoječega omrežja, obstoji precejšna verjetnost negativnih vplivov na okolje predvsem z vidika rabe tal (najboljša kmetijska zemljišča, varovalni gozd), fragmentacije habitatov, vodnega okolja ter zdravja ljudi (onesnaženost zraka, hrup), katerih posledice pa se lahko prepreči ali zmanjša z izvajanjem ustreznih omilitvenih ukrepov.

Notranja skladnost podciljev Strategije

Rezultati ocenjevanja notranje skladnosti podciljev Strategije so prikazani v tabeli 16.

Od celotnih 105 možnih rezultatov ocenjevanja skladnosti rezultatov je 27-krat interna skladnost podciljev Strategije ocenjena kot zelo skladna (obarvano temno zeleno), 37-krat kot delno skladna (obarvano svetlo zeleno) in 41-krat, da med dvema ciljema ni povezave (obarvano sivo).

Nobeden izmed podciljev Strategije ni ocenjen kot neskladen drug z drugim (obarvano rdeče), prav tako noben podcilj Strategije ni ocenjen s stopnjo skladnosti »povezava med ciljema ni jasna« (obarvano rumeno), kar pomeni, da ukrepi za doseganje podciljev Strategije vedno pozitivno prispevajo k doseganju drugega cilja, če med ciljema obstaja povezava.

Podcilji Strategije iz skupine »Posebni cilj št. 4: Izboljšanje organizacijske in operativne strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema«, takoimenovani »horizontalni cilji«, so ocenjeni kot zelo skladni (obarvano temno zeleno) z vsemi drugimi podcilji Strategije.

Notranja skladnost okoljskih ciljev

Rezultati ocenjevanja notranje skladnosti okoljskih ciljev Okoljskega poročila so prikazani v tabeli 17.

Nobeden od okoljskih ciljev ni ocenjen kot neskladen drug z drugim (obarvano rdeče), prav tako noben okoljski cilj ni ocenjen s stopnjo skladnosti »povezava med ciljema ni jasna« (obarvano rumeno), kar pomeni, da ukrepi za doseganje okoljskih ciljev vedno pozitivno prispevajo k doseganju drugega okoljskega cilja, če sicer med dvema okoljskima ciljema obstaja povezava.

V splošnem so okoljski cilji glede na druge okoljske cilje bodisi:

- zelo skladni (11 od vseh 66 možnih rezultatov ocenjevanja skladnosti), ali
- delno skladni (26 od vseh 66 možnih rezultatov ocenjevanja skladnosti), ali
- med ciljema ni povezave (29 od vseh 66 možnih rezultatov ocenjevanja skladnosti).

Okoljski cilj OC10 »Izboljšati socialno kohezivnost, prometno varnost in trajnostno mobilnost do leta 2020« je ocenjen kot najbolj skladen z vsemi drugimi okoljskimi cilji.

Tabela 16: Vrednotenje notranje skladnosti podciljev Strategije

1a Odprava zastojev na mejah															
1b Izboljšanje dostopnosti mednarodnega medkrajevnega potniškega prometa															
1c Izboljšanje dostopnosti mednarodnega tovornega prometa															
2a Severovzhodna															
2b Jugovzhodna															
2c Severozahodna															
2d Goriška															
2e Koroška															
2f Primorska															
2g Osrednjeslovenska															
2h Dostopnost znotraj regij (do regionalnih središč)															
3a Ljubljana															
3b Maribor															
3c Koper															
Horizontalni cilji: 4a, 4b, 4c, 4d, 4e, 4f in 4g															
	1a	1b	1c	2a	2b	2c	2d	2e	2f	2g	2h	3a	3b	3c	4

Tabela 17: Vrednotenje notranje skladnosti okoljskih ciljev

OC1 - Tla in mineralne surovine - trajno gospodarjenje z zemljišči												
OC2 - Tla in mineralne surovine - izkoriščanje naravnih virov												
OC3 – Zrak												
OC4 - Podnebni dejavniki												
OC5 – Voda												
OC6 - Narava - biotska raznovrstnost												
OC7 - Narava - varstvena območja												
OC8 - Zdravje – zrak												
OC9 - Zdravje – hrup												
OC10 - Prebivalstvo in materialne dobrine												
OC11 - Kulturna dediščina												
OC12 – Krajina												
	OC1	OC2	OC3	OC4	OC5	OC6	OC7	OC8	OC9	OC10	OC11	OC12

8. PRESOJA VPLIVOV NA OKOLJE

8.1 Vrednotenje posledic izvedbe Strategije in ocena posledic izvedbe Strategije na uresničevanje okoljskih ciljev Strategije

V poglavju 8.1 je presojana skladnosti Strategije s posameznimi področji okolja in pomembnimi okoljskimi cilji. Usmeritve, omilitveni ukrepi in specifični ukrepi so navedeni v poglavju 10.

8.1.1 Tla in mineralne surovine

Okoljski cilj 1: Zagotovi trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal

Največji vplivi med izvedbo so pričakovani pri izvedbi posegov na cestnem in železniškem omrežju, medtem ko bodo posegi na vodnem in zračnem omrežju lokalno omejeni. Izgradnja prometne infrastrukture z zasedbo tal povzroča obsežne ireverzibilne vplive, ti se po posegu izrazijo kot sprememba rabe tal. Na rekonstruiranih odsekih bodo trajno (ireverzibilno) uničena kmetijska zemljišča/gozd le v ožjem pasu ob obstoječi trasi, pri novogradnjah pa bodo kmetijska zemljišča/gozd trajno uničena v širini cestnega oz. železniškega telesa in vzdrževalnega pasu. Prav tako imajo nove prometnice trajen vpliv na razdrobljenost kmetijskih zemljišč (fragmentacijo). Kratkotrajni (reverzibilni) vplivi, ki se lahko izrazijo v času gradnje, vključujejo negativne vplive na dostopnost do kmetijskih zemljišč ali gozda, poškodbe kmetijskih zemljišč (gaženje) in škodo na pridelkih zaradi gradbišča, onesnaženje tal ipd. V primeru urejanja pristanišč v okviru celinskih plovnih poti je možen kratkotrajen vpliv na erozijo brežin, po izgradnji pa je možen trajen vpliv valovanja na erozijo brežin.

Obstoječa raba kmetijskih zemljišč se zaradi prometa spreminja v primeru umeščanja novih infrastrukturnih povezav v prostor. Izvedba ukrepov bi lahko trajno zmanjšala obseg najboljših kmetijskih zemljišč in zemljišč z večjim pridelovalnim potencialom. S tem bo tudi trajno izgubljena funkcija tal za kmetijsko proizvodnjo. V primeru umeščanja ukrepov prometne infrastrukture izven obstoječih prometnih koridorjev se bo večala tudi fragmentacija kmetijskih zemljišča in s tem poslabšali pogoji za kmetijsko obdelavo.

V primeru umeščanja novih infrastrukturnih povezav v odprt naravno ohranjen prostor, pomeni veliko verjetnost poseganja v sklenjena gozdna območja z lesno proizvodnimi funkcijami na prvi stopnji poudarjenosti in območja varovalnih gozdov (ireverzibilno uničenje).

Za doseganje cilja je potrebno upoštevati splošne usmeritve in omilitvene ukrepe navedene v poglavju 10.

Okoljski cilj 2: Preprečiti izkoriščanje naravnih virov z uporabo najmanj 70 % recikliranih materialov iz gradbenih odpadkov, ki nastajajo pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture

Gradnja nove ter rekonstrukcija obstoječe prometne infrastrukture so vir nastajanja večjih količin odpadkov ter hkrati pomeni tudi pritisk na rabo naravnih virov. Odpadki pa ne nastajajo samo občasno v času gradnje ampak tudi stalno zaradi vzdrževanja prometne infrastrukture. Vpliv zaradi nastajanja odpadkov je trajen in v marsikaterem primeru glede naravnih virov nereverzibilen, zato je treba ta negativen vpliv na okolje z ukrepi na področju ravnanja z odpadki zmanjšati.

Opadki pri cestni prometu in železniškem prometu so si glede načina nastajanja in glede strukture odpadkov podobni, odpadki v pomorskem prometu so specifični zaradi ravnanja z morskim muljem, v letalskem prometu pa je količina odpadkov bistveno manjša in tudi njihova struktura bolj podobna strukturi odpadkov urbanega okolja.

EU je s krovno direktivo 2008/98/ES o odpadkih dopolnila okvir politike na področju ravnanja z odpadki. Direktiva vnaša tudi cilj na področju gradbenih odpadkov, za katere naj bi se do leta 2020

priprava za ponovno uporabo, recikliranje in materialno predelavo, povečala na najmanj 70 % skupne mase.

Gradnja nove ali razširitev obstoječe prometne infrastrukture v okviru izvajanja ukrepov Strategije je idealna priložnost za ponovno uporabo ali materialno predelavo gradbenih in industrijskih odpadkov, pri čemer se sinergijski efekt izraža predvsem v naslednjih dejstvih:

- na tem področju, zlasti pri gradnji cest, je možno porabiti velike količine odpadkov,
- morebitne strupene snovi v odpadkih se ob ustrezni aplikaciji lahko trajno mobilizirajo in
- novi gradbeni kompoziti imajo pogosto boljše funkcionalne lastnosti v primerjavi s konvencionalnimi.

Gospodarno ravnanje z mineralnimi surovinami kot naravnim virom bo treba ob izvajanju ukrepov Strategije podpreti z dodatnimi splošnimi ukrepi za vzpodbujanje zmanjšanja okoljskih obremenitev z uporabo recikliranih materialov pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture. Strategija tovrstnega splošnega ukrepa še nima, zato ga je treba oblikovati in vnesti v obravnavani razvojni program.

Za doseganje cilja je potrebno upoštevati splošne usmeritve in omilitvene ukrepe navedene v poglavju 10.

8.1.2 Zrak

Okoljski cilj 3: Zagotoviti doseganje dolgoročnih ciljev za letne količine izpustov onesnaževal v zrak, ki so za promet določene v Operativnem programu doseganja nacionalnih zgornjih mej emisij onesnaževal zunanjega zraka

Izpusti onesnaževal so značilni za čas gradnje ali rekonstrukcije prometne infrastrukture in med njenim obratovanjem.

V času gradnje ali rekonstrukcije prometne infrastrukture izpusti onesnaževal obremenjujejo okolje kratkoročno, vplivi teh izpustov pa so večinoma reverzibilni.

Med obratovanjem prometne infrastrukture pa so pomembni izpusti v cestnem, zračnem in vodnem prometu. Praviloma velja ocena, da prehod iz cestnega na železniški ali vodni promet zmanjšuje pritisk na onesnaženost zraka.

Z izvajanjem ukrepov za doseganje ciljev Strategije se pričakuje pozitivne vplive zaradi zmanjševanja izpustov onesnaževal predvsem zaradi prehoda tovornega in delno tudi potniškega cestnega prometa na železniški promet. K pozitivnim vplivom zaradi zmanjševanja izpustov onesnaževal bodo prispevali tudi drugi ukrepi Strategije, predvsem tisti, ki so usmerjeni k zmanjševanju prometnih zastojev in večji uporabi javnega cestnega in železniškega prometa.

Obstoji sicer tveganje, da bi izboljšanje cestnega omrežja zaradi zmanjševanja obstoječih prometnih zgostitev povzročilo nastajanje takoimenovanega »induciranega« prometa, kar bi posledično povečalo količino izpustov onesnaževal predvsem na območjih, kjer tega obremenjevanja pred izvedbo ukrepov Strategije ni bilo. Vendar je negativen učinek izboljšanja cestnega omrežja možno zmanjšati ali celo preprečiti s sočasnim izvajanjem ukrepov iz skupine splošnih ukrepov, katerih cilj je spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa.

Novela Operativnega programa doseganja nacionalnih zgornjih mej emisij onesnaževal zunanjega zraka, ki jo bo treba pripraviti po sprejemu nove Direktive o nacionalnih zgornjih mejah emisij, bo za promet tako, kot tudi za druge sektorje, opredelila zmanjševanja emisij onesnaževal za obdobje 2020 – 2029 in za obdobje po letu 2030, pri čemer morajo biti izpolnjeni indikativni cilji zmanjševanja emisij onesnaževal iz predloga nove Direktive.

Indikativni cilji zmanjševanja emisij onesnaževal so na nivoju vsake države članice pripravljene z upoštevanjem pravno obvezujočih ciljev Unije v okviru Konvencije Ekonomske komisije Združenih

narodov za Evropo o onesnaževanju zraka na velike razdalje preko meja. Glede na dejstvo, da je promet sektor z vidnimi količinami emisije onesnaževal v okviru dovoljenih zgornjih meja emisij onesnaževal, ki so določene za Slovenijo, je najprimerneje, da se za zmanjševanje emisije onesnaževal iz prometa prevzamejo kar vrednosti zmanjševanja, ki so določene za celotno emisijo onesnaževal iz Slovenije.

Cilji zmanjševanja emisij onesnaževal so za promet naslednji:

- emisija dušikovih oksidov se v obdobju 2020-2029 zmanjša najmanj za 39 % glede na leto 2005,
- zmanjševanje emisije dušikovih oksidov po letu 2030 ne more biti manjše od 71 % glede na leto 2005,
- emisija delcev PM_{2,5} se v obdobju 2020-2029 zmanjša najmanj za 25 % glede na leto 2005, in
- zmanjševanje emisije delcev PM_{2,5} po letu 2030 ne more biti manjše od 70 % glede na leto 2005.

Čeprav bo medsebojna porazdelitev bremen za doseganje letnih nacionalnih zgornjih mej emisij za vsak sektor posebej (energetika, industrija, trgovina in storitve, promet, kmetijstvo in ravnanje z odpadki) podrobneje opredeljena z novelo Operativnega programa doseganja nacionalnih zgornjih mej emisij, ni pričakovati, da bodo zahteve po zmanjševanju emisij za promet kaj dosti manjše od povprečnega zmanjševanja, ki ja določen za celotno emisijo onesnaževal iz Slovenije. Zaradi tega dejstva so na podlagi indikativnih zmanjševanj emisij onesnaževal opredeljene tudi zgornje meje emisij iz prometa za NO_x in PM_{2,5}, ki sta najpomembnejši onesnaževali iz cestnega prometa (tabela 18).

Tabela 18: Obveznosti glede zmanjšanja emisij za Slovenijo za onesnaževali, pomembni za emisije iz prometa: dušikove okside (NO_x) in delce (PM_{2,5})

Država članica	Zmanjšanje NO _x v primerjavi z letom 2005		Zmanjšanje PM _{2,5} v primerjavi z letom 2005	
	Za katero koli leto od leta 2020 do leta 2029	Za katero koli leto od leta 2030	Za katero koli leto od leta 2020 do leta 2029	Za katero koli leto od leta 2030
Slovenija	39 %	71 %	25 %	70 %
EU 28	42 %	69 %	22 %	51 %

K zmanjševanju emisij onesnaževal največ pripomore obnova voznega parka, ker so z razvojem na področju homologacijskih standardov za vozila zagotovljeno, da so dosežena v večjem delu ciljna zmanjševanja emisij onesnaževal iz prometa. K zmanjševanju emisij onesnaževal pripomorejo tudi ukrepi za spodbujanje javnega potniškega prometa in železniškega tovornega prometa. Prav tako ima pozitiven vpliv tudi izgradnja obvoznic in novih povezovalnih cest z mestnimi središči, še posebej v primeru, da so v obstoječem stanju opaženi zastoji.

Splošni ukrepi iz Strategije sicer spodbujanja obnove voznega parka, razen tistega v javnem potniškem prometu, ne obravnavajo, vendar imajo vsi drugi ukrepi Strategije, predvsem pa tisti o spodbujanju javnega potniškega prometa ter prehoda tovornega prometa iz cest na železnice, pozitiven vpliv na cilje novele Operativnega programa doseganja nacionalnih zgornjih mej emisij.

Za doseganje cilja je potrebno upoštevati splošne usmeritve in omilitvene ukrepe navedene v poglavju 10.

8.1.3 Podnebni dejavniki

Okoljski cilj 4: Prilagoditi prometno infrastrukturo podnebnim spremembam in zmanjšati letne količine izpustov toplogrednih plinov pod ciljne vrednosti, ki so za promet določene v Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v obdobju do leta 2020.

Izgradnja in uporaba nove prometne infrastrukture ima trajen vpliv (reverzibilen) na emisijo toplogrednih plinov (TGP), ki so največji krivec za podnebne spremembe. Ker so trenutno najpomembnejši vir energije v prometu fosilna goriva (nafta), iz katerih se ob uporabi v ozračje

sproščajo TGP, je promet drugi največji vir emisije toplogrednih plinov (za energetiko). Vpliv na podnebne spremembe se izkazuje tudi v škodi, ki jo človeštvo utrpi zaradi ekstremnih vremenskih in podnebnih razmer, iz leta v leto narašča. Kot posledica povečanja globalne temperature se pojavlja tudi spreminjanje vzorcev povprečnih podnebnih pojavov in vse pogostejše pojavljanje ekstremnih vremenskih razmer (suše, poplave, erozije, neurja s točo, vročinski vali, nizke temperature s pozebami,...).

8.1.3.1 Prilagajanje podnebnim spremembam

Za Slovenijo je značilna izjemno velika podnebna pestrost, saj se na zelo majhnem območju izmenjujejo ali prepletajo trije zelo različni podnebni tipi: submediteranski, alpski in celinski tip podnebja. Zaradi velike podnebne pestrosti je pričakovati, da bo odziv posameznih podnebnih regij na globalno ogrevanje različen. Na Agenciji RS za okolje so v letu 2014 v okviru projekta »Podnebna spremenljivost Slovenije« izdali 1. poročilo o podnebnih spremembah Slovenije, v katerem so predstavljene pričakovane spremembe podnebja v Sloveniji do sredine tega stoletja. Pri pripravi scenarijev sprememb podnebja sicer niso upoštevane vse lokalne značilnosti posameznih regij, zato štejejo pripravljene ocene o spremembah podnebja le kot okvirne.

Predvsem pa poročilo navaja, da se splošne ugotovitve o podnebnih spremembah v Evropi ne morejo enostavno prenesti na Slovenijo. V poročilu Agencije RS za okolje se napovedane spremembe podnebnih spremenljivk nanašajo na:

- **temperaturo**, ki se bo v prihodnosti v Sloveniji do sredine stoletja v povprečju povišala za 1,0 do 2,5 °C,
- **padavine**, za katere podnebni scenariji kažejo precej večjo negotovost kot za temperaturo. Letna višina padavin naj bi ostala bolj ali manj nespremenjena. Pomladi in jeseni so lahko pričakovana tako zmanjšanja kot povečanja količin padavin. Pozimi je bolj verjetno povečanje količine padavin, poleti pa je vsaj za južno polovico Slovenije zelo verjetno zmanjšanje količine padavin,
- **ekstremne vremenske dogodke**, za katere je negotovost scenarijev sprememb večja kot pri spremembah povprečnih temperatur ali padavin. Kljub temu pa za nekatere ekstremne vremenske dogodke lahko z veliko gotovostjo do sredine stoletja pričakujemo:
 - ob višji temperaturi zraka hudo vročino poleti,
 - večjo spremenljivost temperature in padavin poleti,
 - več močnih padavinskih dogodkov (na splošno več vodne pare v ozračju) in večje izhlapevanje,
 - okrepitev hidrološkega cikla – kroženja vode,
 - pogostejše zdajšnje stoletne poplave (krajšanje povratne dobe ekstremnih padavin),
 - zelo verjetno znatno povečanje pogostosti poletne suše in
 - verjetno povečanje števila dni z ugodnimi razmerami za nastanek poletnih neurij.

Ne glede na dokaj okvirne napovedi podnebnih sprememb v Sloveniji, pa je treba upoštevati tudi rezultate podobnih scenarijskih simulacij za druga območja v EU zaradi dviga temperature za 3,5°C oziroma za 2°C. Zaključki vseh teh scenarijev poudarjajo, da so glavni izzivi podnebnih sprememb poplave in obalna erozija, večje povpraševanje za vodo, energijo in surovine, ter motnje v prometnih omrežjih in komunikacijskih povezavah, ki jih povzročajo ekstremni vremenski dogodki.

Prav na ekstremne vremenske dogodke je obratovanje prometne infrastrukture zelo občutljivo. Prometno omrežje v Sloveniji pa je posebej občutljivo na ekstremne vremenske dogodke zaradi poplav, zasnežitev cest in težav, ki jih v prometu povzroča žled. Zaradi doslednega upoštevanja geomehanskih lastnosti zemljišč pri gradnji cest, je cestno omrežje Slovenije manj občutljivo na plazenje tal, ki se običajno pojavlja ob ekstremnih padavinskih dogodkih.

V letu 2013 je Komisija izdala Strategijo Evropske unije za prilagajanje podnebnim spremembam (COM(2013) 216 final). Splošni cilj prilagoditvene strategije za EU je prispevati k boljši odpornosti Evrope na podnebne spremembe. To pomeni krepitev pripravljenosti in zmogljivosti za odziv na učinke podnebnih sprememb na lokalni, regionalni in nacionalni ravni ter ravni EU, razvoj skladnega pristopa ter izboljšanje usklajevanja.

Strategija Evropske unije za prilagajanje podnebnim spremembam navaja, da je prilagajanje podnebnim spremembam že integrirano v prometno zakonodajo Unije, in sicer v določbe Uredbe (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.

Uredba (EU) št. 1315/2013 z določbami 5. člena nalaga državam članicam, da morajo načrtovati, razvijati in upravljati vseevropsko prometno omrežje na način, ki je gospodaren z viri, kar pomeni, da zagotovijo tudi ustrezno obravnavanje občutljivosti prometne infrastrukture na podnebne spremembe.

V 41. členu Uredba (EU) št. 1315/2013 je podrobneje opredeljeno, kaj se šteje za ustrezno obravnavanje občutljivosti prometne infrastrukture na podnebne spremembe. Določbe tega člena namreč nalagajo državam članicam, da pri načrtovanju infrastrukture upoštevajo ukrepe iz ocene tveganja in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost na podnebne spremembe, zlasti v zvezi s padavinami, poplavami, viharji, visoko temperaturo in vročinskimi valovi, sušo, dvigom morske gladine in priobalnimi valovi. V skladu z 41. členom te Uredbe (EU) je za vse ukrepe Strategije potrebno zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture na podnebne spremembe in na podlagi rezultatov analize izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost na podnebne spremembe.

Ker se na strateškem nivoju razvoja prometne politike ukrepi s področja prilagajanja podnebnim spremembam obravnavajo kot splošni ukrepi, se morajo ukrepi iz skupine splošnih ukrepov razširiti z izdelavo smernic, metodologije in postopkov za ravnanje pri zbiranju informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter pri načrtovanju in izvajanju:

- ukrepov za izboljšanje odpornosti cestnega omrežja na poplave,
- ukrepov za izboljšanje odpornosti cestnega omrežja na snežne padavine in
- ukrepov za izboljšanje odpornosti železniškega omrežja na žled.

8.1.3.2 Blaženje podnebnih sprememb

Ukrepi Strategije v železniškem prometu imajo v splošnem pozitiven ali nevtralen vpliv na blaženje podnebnih sprememb. Negativne vplive na blaženje podnebnih sprememb je pričakovati samo začasno v času gradnje ali rekonstrukcije železniškega omrežja.

Emisije toplogrednih plinov iz cestnega prometa pomenijo precejšnje tveganje za blaženje podnebnih sprememb. Poleg dodatnih začasnih emisij toplogrednih plinov zaradi gradbenih del pri izvajanju ukrepov Strategije je pričakovati, da se bodo kljub odpravi prometnih zgoštitev na cestnem omrežju emisije toplogrednih plinov povečale, če se ne bodo izvajali splošni ukrepi Strategije. Z izvajanjem splošnih ukrepov je treba zagotoviti večjo uporabo sredstev javnega potniškega prometa. Izvajanje splošnih ukrepov Strategije, ki spodbujajo javni potniški promet, ter uporaba energetske bolj učinkovitih cestnih vozil bosta pripomogla, da bodo emisije toplogrednih plinov iz cestnega prometa srednjeročno stagnirale in se do leta 2030 tudi zmanjšale.

V zračnem prometu je pričakovati porast emisije toplogrednih plinov zaradi izvajanja gradbenih del, morebitno povečanje emisije toplogrednih plinov zaradi povečanja obsega zračnega prometa pa v celotni bilanci Slovenije ne predstavlja pomembnega deleža. Podobno kot za zračni promet, velja tudi za vodni promet: delež emisije toplogrednih plinov iz pomorskega prometa v celotni bilanci emisije toplogrednih plinov ni pomemben.

Pri pripravi ukrepov za doseganje ciljev iz Strategije je treba upoštevati takoimenovane indikativne cilje zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, ki so za posamezne sektorje navedeni v Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v obdobju do leta 2020 s pogledom do leta 2030.

Indikativni cilji zmanjševanja emisij toplogrednih plinov po posameznih sektorjih so bili pripravljene z upoštevanjem pravno obvezujočih ciljev v obdobju 2013–2020, že sprejetih političnih odločitev na

ravni EU o dolgoročnih ciljih, stroškov zmanjševanja emisij toplogrednih plinov v Sloveniji v obdobju do leta 2030 ter drugih splošnih razvojnih, sektorskih in okoljskih ciljev - pri oblikovanju vizije pa tudi z upoštevanjem učinkov tehnoloških rešitev, ki so še v razvoju. Indikativni sektorski cilji zmanjšanja emisij toplogrednih plinov so navedeni med splošnimi usmeritvami v poglavju 10.3.

Promet je ključen sektor pri doseganju državnih ciljev blaženja podnebnih sprememb do leta 2020. V tem sektorju emisije zelo hitro naraščajo, v Sloveniji najhitreje med vsemi državami Aneksa I Kjotskega protokola. Poleg tega velik delež tranzitnega prometa, na katerega imajo ukrepi v Sloveniji omejen vpliv, lahko zelo vpliva na zastavljene cilje.

Za doseganje cilja je potrebno upoštevati splošne usmeritve in omilitvene ukrepe navedene v poglavju 10.

8.1.4 Voda

Okoljski cilj 5: Omejiti učinke pritiska prometne infrastrukture na površinsko vodo, podzemno vodo, somornice, obalno morje in vire pitne vode

Največji vplivi na doseganje okoljskega cilja so pričakovani pri izvedbi posegov na cestnem in železniškem omrežju, medtem ko bodo posegi na vodnem in zračnem omrežju lokalno omejeni. Vplivi na površinsko vodo, podzemno vodo, somornico, obalno morje in vire pitne vode so značilni za čas gradnje ali rekonstrukcijo prometne infrastrukture in tudi po izgradnji. Večinoma so omejeni lokalno, v primeru nesreč večjega onesnaženja pa tudi regionalno in čezmejno. V času gradnje ali rekonstrukcije prometne infrastrukture so vplivi praviloma kratkoročni, večinoma reverzibilni (npr.: vpliv na kakovost vode). Po izgradnji so vplivi praviloma manj obsežni, a trajno ireverzibilni (npr.: vpliv na morfologijo vodotoka, hidrološke razmere, retenzijske površine). Pri navedenih vplivih lahko pride do sprememb v elementih kakovosti za ugotavljanje ekološkega stanja površinskih voda; to so biološki elementi, hidromorfološki elementi, ki podpirajo biološke, kemijski in fizikalno-kemijski elementi, ki podpirajo biološke ter kemijsko stanje voda. Ob upoštevanju splošnih usmeritev in omilitvenih ukrepov spremembe v elementih kakovosti ne bodo tako obsežne, da bi lahko ogrozile doseganje okoljskega cilja.

Ukrepi cestnega, železniškega, vodnega, letalskega in javnega prometa lahko predstavljajo bistvene vplive na doseganje okoljskega cilja za področje voda:

- umeščanje infrastrukturnih koridorjev lahko trajno neposredno ali posredno vpliva na hidrološke razmere določenega območja, ob premostitvah so možni vplivi na ekomorfološke razmere v vodotoku,
- kontinuirano spiranje nevarnih snovi, ki so posledica prometne obremenitve (vpliv na kakovost površinskih voda in podzemne vode, možen vpliv na kopalne vode),
- izlitje nevarnih snovi zaradi izrednega dogodka (možen neposreden, daljinski in čezmejni vpliv na kakovost morja, površinskih voda in podzemne vode, možen vpliv na kopalne vode),
- povečana obstoječa poplavna ogroženost zaradi poteka (velja tako za novogradnje kot tudi rekonstrukcije že obstoječih infrastrukturnih vodov) po poplavnih območjih ali zaradi regulacij vodotokov: sprememb hidroloških razmer na območju vključno z zmanjševanjem retenzijskih površin (neposreden in daljinski),
- plovba po celinski vodi lahko trajno vpliva na erozijo bregov in kalnost vode,
- onesnaženje vode v primeru izrednega dogodka izlitja nevarnih snovi iz plovil,
- sprememba vodnega režima podzemne vode zaradi drenaže vode iz zaledja predorov (neposreden in daljinski),
- umeščanje objektov prometne infrastrukture na območja izredno visoko, zelo visoko in visoko ranljivih vodonosnikov ima lahko negativne vplive na obstoječe in potencialne vodne vire (neposreden, daljinski, čezmejni),
- umeščanje na vodovarstvena območja zavarovanih vodnih virov (lokalni, lahko tudi regionalni in čezmejni vpliv).

Z Zakonom o vodah (Uradni list RS, št. 67/02, 57/08, 57/12, 100/13 in 40/14) je določeno da se posegi na vodnem in priobalnem zemljišču lahko izvedejo v primeru, da gre za ureditve na podlagi državnih prostorskih načrtov, ki jih ni mogoče umestiti drugam, ne da bi bili povzročeni nesorazmerno veliki stroški. Umeščanje takšnih ureditev lahko povzroči bistvene vplive na ekološko stanje vodotokov, zmanjšanje retenzijskih površin, kakor tudi kumulativne vplive na biodiverzitetno območja in ekosistemske storitve območja.

Plovba, zlasti z motornimi plovili, predstavlja motnjo v vodnem in obvodnem okolju, predvsem zaradi emisij hrupa (ter v manjši meri onesnažil), valovanja, turbulenc in gibanja samega. Posledice so plašenje živali, uničevanje vodnega rastlinja, erozija bregov in resuspenzija sedimenta. V izogib temu je potrebno vzpostaviti ustrezne zakonske rešitve v okviru državnih in lokalnih predpisov, vključno z varnostjo plovbe in nadzorom nad plovnim režimom.

Glavni neposredni vplivi pomorskega prometa na kakovost vode v glavnem izhajajo iz razlitja nafte in izpusta balastnih voda. Potencialni viri nenadnih onesnaženj našega morja ter obalnega pasu z nafto, naftnimi derivati in drugimi nevarnimi snovmi v pomorskem prometu in na obalnih objektih so predvsem naslednji:

- tovari nafte, letno 30-31 mio ton in drugih nevarnih snovi (neznanih količin), ki se transportirajo v ali iz tržaškega pristanišča
- tovari nafte in derivatov, ki se transportirajo v Luko Koper, cca 1-2 mio ton letno (tankerji do 60.000 ton),
- prevozi tovorov kemikalij in posebnih tovorov v Luko Koper, ali pa iz Luke Koper po morju drugam
- izpuščanje odpadnih olj iz ladij, ki plujejo v ali iz koprškega ali tržaškega pristanišča (nenamerno ali iz malomarnosti)
- manjša, vendar pogosta onesnaženja s spiranjem manipulativnih površin luk in ladij
- odpadne ali balastne vode, ki lahko povzročijo tudi vnos tujih organizmov v naše morje, kar je specifična problematika, ki zahteva preventivno kontrolo teh voda

Za doseganje cilja je potrebno upoštevati splošne usmeritve in omilitvene ukrepe navedene v poglavju 10.

8.1.5 Narava

Okoljski cilj 6: Zagotoviti povezanost populacij in ohranjanje biotske raznovrstnosti

Največji vplivi med izvedbo so pričakovani pri izvedbi posegov na cestnem in železniškem omrežju, medtem ko ima vodni in zračni promet lokalno omejen vpliv. Vplivi na fragmentacijo habitatov in biotsko raznovrstnost so značilni za čas gradnje ali rekonstrukcije prometne infrastrukture in tudi po izgradnji. Večinoma so vplivi opazni, v primeru obsežnejšega projekta pa lahko tudi regionalno in čezmejno (npr. migracija velikih zveri, selitvene poti ptic). V času gradnje ali rekonstrukcije prometne infrastrukture so vplivi praviloma kratkotrajni in večinoma reverzibilni (npr. večja obremenjenost območja gradbišča s hrupom, povozi živali z delovno mehanizacijo ipd). Po izgradnji so vplivi zaradi spremenjene rabe tal večinoma trajni in ireverzibilni (npr. prekinitev migracijskih koridorjev, povečana obremenjenost s hrupom zaradi prometa, postavitve ovire v okolje - električni vodi ipd).

Pri izgradnji novih cestnih ali železniških povezav ter rekonstrukciji ali nadgradnji obstoječih infrastrukturnih objektov lahko pride predvsem do:

- Izgub površin habitatov vrst in habitatnih tipov, s tem tudi osebkov posameznih rastlinskih in živalskih vrst (neposreden, trajni vpliv).
- Neposrednega trajnega vpliva na funkcionalnost določenega habitata zaradi fragmentacije habitata.
- V primeru obsežnejšega poseganja v bolj ogrožen habitat je možen tudi neposreden vpliv na biodiverzitetno ožjega ali širšega območja (trajni vpliv).

- Nove trase v prostoru mnogokrat fragmentirajo življenjski prostor prostoživečih živali in presekajo migracijske in selitvene poti oziroma preprečijo migriranje nekaterih skupin živali (predvsem sesalcev in dvoživk; v primeru prečkanja selitvenega ali preletnega koridorja so možni tudi trki s pticami in netopirji), kar lahko trajno onemogoči prehajanje osebkov med posameznimi populacijami in nenazadnje upad biotske raznovrstnosti na določenem območju (neposreden, kumulativen, daljinski vpliv).
- Problemi migracije se nakazujejo tudi na že zgrajenih odsekih avtocest, kjer je podhodov za divjadi malo, zelenih mostov pa ni. Potreba po izgradnji ekodukta na avtocesti Ljubljana – Koper, na odseku Vrhnika–Postojna zaradi risa in medveda je bila že izražena. Na številnih odsekih regionalnih in lokalnih cest ostaja nerešeno prehajanje dvoživk, kar v času njihove spomladanske selitve na mrestišča povzroča veliko smrtnost (neposreden, daljinski vpliv) (Zavod Symbiosis, 2012).
- Na območju nezaščitenih prometnic (ceste in železnice) obstaja možnost trka vozil predvsem s sesalci v času dnevnih migracij in povozi dvoživk v času selitvene sezone (neposreden, daljinski vpliv). V primeru rednih in pogostih povozov je možen tudi upad velikosti posameznih populacij (neposreden, kumulativen, daljinski vpliv).
- Hrup negativno vpliva predvsem na ptice in sesalce in ni prisoten le v neposredni bližini objekta, pač pa se širi tudi dlje (daljinski vpliv).
- Osvetljevanje cestišč, postajališč, predorov ali druge spremljajoče infrastrukture zaradi sevanja proti nebu lahko neposredno moti življenjske cikle predvsem nočno in večerno aktivnih živali.
- Ob umeščanju posegov v vodno in priobalno zemljišče³ (kar je dopustno za ureditve državnega pomena, ki jih ni mogoče umestiti drugam, ne da bi bili povzročeni nesorazmerno veliki stroški), predvsem v primeru poteka infrastrukture ob vodotokih, so možni trajni in neposredni negativni vplivi na vodne in obvodne habitate.

Negativni vplivi zračnega prometa so možni v primeru prekinitev selitvenih in preletnih poti ptic, izgube habitatov zaradi širitve letališč in tudi zaradi trkov letal s pticami, kar ogroža tudi varnost ljudi. Vplivi so lahko neposredni, daljinski in trajni.

Negativni vplivi zaradi pristanišča in pomorskega prometa, predstavljajo predvsem vplive zaradi hrupa (plašenje ptic) in onesnaženja voda (vpliv na biotsko pestrost in združbe). Vplivi so lahko neposredni, daljinski in trajni.

Plovba na celinskih vodah, zlasti z motornimi plovili, predstavlja motnjo v vodnem in obvodnem okolju, predvsem zaradi emisij hrupa (ter v manjši meri onesnažil), valovanja, turbulenc in gibanja samega. Vplivi so lahko neposredni, daljinski in trajni. Posledice so plašenje živali (ribe, ptice, dvoživke, ostale vodne živali) in vpliv na biodiverzitetu, uničevanje vodnega rastlinja in habitatov vrst, erozija bregov in resuspenzija sedimenta (kalnost). Vpliv na ribe se kaže predvsem v plašenju in kalnosti, kar ima lahko negativne posledice na ribje populacije zlasti v obdobju drsti. Vpliv na ptice se lahko odraža kot plašenje zaradi prisotnosti plovil in ljudi (hrup), predvsem v času gnezdenja. Vpliv plovbe na vodne rastline in habitate je lahko neposreden ali posreden (pokrovnost in vrstna sestava vodne in obvodne vegetacije).

Vpliv na doseganje ciljev Evropske strategije za biotsko raznovrstnost do 2020: Evropska strategija za biotsko raznovrstnost do 2020 uresničuje dve pomembni zavezi, in sicer zaustaviti izgubo biotske raznovrstnosti v EU do leta 2020 ter zaščititi, oceniti in obnoviti biotsko raznovrstnost in storitve ekosistemov v EU do leta 2050. Cilj Strategije ohranjanja biotske raznovrstnosti v Sloveniji za prometno infrastrukturo je: Zagotovitev mobilnosti ljudi in tovora, ki ohranja biotsko raznovrstnost.

³ Za neokrnjen vodni in obvodni pas je značilna visoka biodiverzitetu, takšen prostor ima tudi veliko vrednost zaradi številnih ekosistemskih storitev, ki jih nudi (to so predvsem uravnavalne storitve: uravnavanje ekosistemskih procesov,boljšanje kvalitete zraka, uravnavanje klime, čiščenje voda, uravnavanje erozije tal, retenzijske površine za poplavne vode; in tudi kulturne storitve, kot npr. rekreacijske).

Ukrepi cestnega, železniškega, vodnega, letalskega in javnega prometa lahko predstavljajo bistvene vplive na doseganje okoljskih ciljev Strategije. Cestna in železniška infrastruktura predstavlja linije, ki lahko sekajo naravne koridorje prostoživečim živalim, ki jih te uporabljajo pri svojih dnevni ali sezonskih migracijah. Takšne linije za prostoživeče živali predstavljajo oviro (predvsem za sesalce in dvoživke, v nekaterih primerih tudi ptice in netopirje). Tako pride do različnih vplivov na prizadete vrste (primarni ekološki učinki, ki ji uvrstimo med neposredne, daljinske, kumulativne, začasne, trajne):

- izguba habitata ali njegov uničenje,
- razdrobljenost habitatov,
- izgube osebkov zaradi trkov (upad številčnosti populacije ali propad populacije)
- negativne spremembe v okolju, kot so hidrološke, kemične, hrup ter svetlobne motnje zaradi žarometov in
- odprt prostor ob cesti/železnici - usmerjanje živali do naselij.

Med predlaganimi ukrepi v Strategiji ni nobenega, ki bi zmanjšal vpliv prometa na prostoživeče živali in posledično na biotsko raznovrstnost. Zato je med splošne ukrepe Strategije potrebno uvrstiti tudi take, ki bodo zagotavljali ohranjanje migracijskih koridorjev prostoživečih živali in s tem tudi doseganje ciljev Strategije za ohranjanje biotske raznovrstnosti in podpirali VII. Okoljski akcijski program unije, katerega podcilj je: "Izguba biotske raznovrstnosti in degradacija ekosistemskih storitev, vključno z opravevanjem, se do leta 2020 zaustavita, pri čemer se ohranijo ekosistemi in njihove storitve, vsaj 15 % degradiranih ekosistemov pa obnovi."

Za doseganje cilja je potrebno upoštevati splošne usmeritve in omilitvene ukrepe navedene v poglavju 10.

Okoljski cilj 7: Varovati območja z naravovarstvenim statusom pred posegi z bistvenimi vplivi

Največji vplivi med izvedbo so pričakovani pri izvedbi posegov na cestnem in železniškem omrežju, medtem ko bodo posegi na vodnem lokalno omejeni, posegi zračnega prometa, pa bi lahko imeli vpliv predvsem v primeru umestitve letališča znotraj varovanega območja. Infrastrukturni posegi v naravnem okolju pomenijo trajno izgubo habitata in negativno vplivajo na naravno razširjenost habitatnih tipov ter habitatov rastlinskih in živalskih vrst, njihovo kvaliteto ter povezanost habitatov populacij. V primeru, da se poseg umešča na območja z naravovarstvenim statusom pa so vplivi lahko še posebej obsežni in uničujoči, ker lahko trajno degradirajo stopnjo naravne ohranjenosti ter varstvene cilje zavarovanih območij, Natura 2000 območij, EPO in naravnih vrednot. Posebna pozornost je potrebna v primeru umeščanja infrastrukturnih objektov na varovana območja, kjer lahko pride do trajne izgube površin kvalifikacijskih in ključnih HT in habitatov vrst ter vpliva na celovitost, funkcionalnost in povezanost območij. Prav tako je možen trajen in neposreden vpliv na značilnost naravne vrednote in zvrst zaradi katere je bila ta razglašena. Ker je na velikem delu ozemlja RS razglašeno območje z naravovarstvenim statusom, obstaja večja verjetnost, da se bodo novogradnje na cestnem in železniškem prometu izvajale v teh območjih.

Vplivi na območja z naravovarstvenim statusom so možni za čas gradnje ali rekonstrukcije prometne infrastrukture in tudi po izgradnji. Večinoma so zaznavni lokalno, v primeru obsežnejšega posega pa lahko tudi regionalno in čezmejno (npr.: vpliv na povezanost in celovitost omrežja Natura 2000). V času gradnje ali rekonstrukcije prometne infrastrukture so vplivi praviloma kratkotrajni in večinoma reverzibilni (npr. večja obremenjenost območja gradbišča s hrupom, kaljenje vodotokov). Po izgradnji so vplivi zaradi spremenjene rabe tal večinoma trajni in ireverzibilni (npr.: povečana obremenjenost s hrupom zaradi prometa, postavitve ovire v okolje, uničenje habitata kvalifikacijske vrste ipd).

Za doseganje cilja je potrebno upoštevati splošne usmeritve in omilitvene ukrepe navedene v poglavju 10.

8.1.6 Zdravje ljudi

8.1.6.1 Kakovost zraka

Okoljski cilj 8: Na območjih čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka bistveno prispevati k zmanjšanju letnega števila čezmernih dnevni obremenitev zunanjega zraka z delci, ki ne sme biti večje od 35 v koledarskem letu

Emisija delcev se bo začasno povečala na območjih, kjer se bodo izvajali ukrepi rekonstrukcije ali nove gradnje prometne infrastrukture (reverzibilen vpliv). Izvajanje gradbenih del v skladu s predpisom, ki ureja ukrepe za zmanjševanje emisije delcev iz gradbišč, zagotavlja, da je začasno čezmerno lokalno onesnaževanje zunanjega zraka za okolje in zdravje ljudi še sprejemljivo.

Izpostavljenost onesnaženemu zraku ima velik negativen vpliv na zdravje ljudi. Ocenjuje se, da v svetu zaradi onesnaženega zraka prezgodaj umre 2 milijona ljudi na leto. Največ težav pri doseganju ustrezne kakovosti zunanjega zraka v Sloveniji je pri doseganju predpisanih mejnih vrednosti za delce. V preteklih letih so bila prekomerna preseganja predpisanih mejnih vrednosti za PM₁₀ zabeležena v skoraj vseh mestnih občinah.

Promet je poleg kurišč na trdna goriva največji vir onesnaževanja zunanjega zraka z delci. Delci imajo lahko številne negativne vplive na zdravje: povzročajo in slabšajo astmo, povzročajo aterosklerozo, slabšajo obstoječe bolezni dihal, srca in ožilja, povzročajo raka, itd. Smrtnost je v mestih, kjer je onesnaženost z delci velika, v primerjavi z mesti, ki imajo relativno čist zrak, povišana za 15–20%.

Za nastajanje »škodljivega« ozona pri tleh (troposferski ozon) so krive emisije onesnaževal, ki so posledica človekove dejavnosti. Emisije dušikovih oksidov in ogljikovodikov iz cestnega prometa imajo dominantno vlogo pri nastanku troposferskega ozona. Ozon je zelo reaktiven plin in močan iritant z močnim oksidativnim delovanjem v dihalnih poteh. Najbolj so občutljivi bolniki z astmo, bolniki z zmanjšanim imunskim odgovorom in otroci.

Zaradi izvedbe ukrepov Strategije pa je pričakovati, da se bo emisija delcev iz cestnega prometa trajno zmanjševala, predvsem zaradi odpravljanja prometnih zastojev (izgradnja obvoznic in novih vpadnic v mestna središča), boljšega vzdrževanja cestnih površin ter rabe energetsko učinkovitejših cestnih vozil.

Cilj ukrepov iz programa „Čist zrak za Evropo“ (COM(2013) 918 final) je, da bi v Uniji najpozneje do leta 2020 dosegli popolno skladnost z obstoječimi standardi kakovosti zraka na vseh območjih poselitve, tudi tistih, kjer je cestni promet bistven vir emisije delcev. Za ta namen je pred sprejemom na zakonodajnih telesih Unije nova Direktiva o nacionalnih zgornjih mejah emisij, s katero se v EU pravni okvir prenašajo določbe spremenjenega Göteborgskega protokola, ki je bil sprejet leta 2012. Vendar doseganje nacionalnih zgornjih meja za nekatera onesnaževala ne zagotavlja odprave neskladnosti kakovosti zraka s predpisanimi standardi, ki se pojavlja lokalno. Program „Čist zrak za Evropo“ nalaga državam članicam, da za namen doseganja standardov kakovosti zunanjega zraka okrepijo tako nacionalno kot lokalno delovanje.

Za doseg ciljev odprave neskladnosti kakovosti zraka s predpisanimi standardi za kakovost zraka, ki se pojavlja občasno in na geografsko omejenem območju, običajno na območju mestnih občin zaradi velike gostote poselitve ter v Zasavju zaradi večjega obsega industrijskega onesnaževanja, je vlada RS na območjih prekomerne onesnaženosti zunanjega zraka sprejela odloke o načrtu za kakovost zraka na posameznem območju. Skladu s temi načrti bodo za ta območja izdelani Podrobnejši programi ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM(10). Pri izvajanju ukrepov Strategije bo potrebno te Programe upoštevati v celoti.

Za doseganje cilja je potrebno upoštevati splošne usmeritve in omilitvene ukrepe navedene v poglavju 10.

8.1.6.2 Obremenjenost s hrupom

Okoljski cilj 9: Zmanjšati obremenjenost okolja s hrupom zaradi prometa in približati ravnem, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija

Praktično vsi ukrepi prometne politike posredno ali neposredno vplivajo na obremenjenost okolja s hrupom. Povečani vplivi na obremenjenost okolja s hrupom so pričakovani med izvedbo in obratovanjem posegov na infrastrukturni in omrežju.

Vplivi med gradnjo bodo kratkotrajne narave in bodo praviloma reverzibilni. Največji vplivi med izvedbo so pričakovani pri izvedbi posegov na cestnem in železniškem omrežju, medtem ko bodo posegi na vodnem in zračnem omrežju lokalno omejeni. Na posameznih območjih je med gradnjo pričakovana večja stopnja obremenjenosti okolja kot med samim obratovanjem, zato bo tudi med gradnjo potrebno izvajati omilitvene ukrepe, predvsem nadzor nad predpisano emisijo gradbenih strojev, časovne omejitve gradnje ter po potrebi izvedbo zaščitnih ukrepov za preprečevanje širjenja hrupa v okolje.

Vplivi med obratovanjem bodo dolgotrajni. Novi prometni koridorji praviloma pomenijo povečano obremenjenost okolja neposredno ob koridorjih, hkrati pa zaradi preusmeritve prometnih tokov pozitivno vplivajo na zmanjšanje obremenjenosti okolja ob obstoječih prometnicah, katerih okolica je praviloma gosto poseljena.

Za obratovanje nove prometne infrastrukture veljajo v skladu z zakonodajo s področja varstva pred hrupom naslednji pogoji:

- nov vir hrupa ne sme povzročiti čezmerne obremenitve okolja,
- nov vir hrupa ne sme povečati celotne obremenitve s hrupom na območju, na katerem je obremenitev pred posegom novega vira v okolje čezmerna,
- zagotovljeni morajo biti ukrepi varstva pred hrupom za preprečevanje in zmanjšanje hrupa v okolju kot posledice uporabe ali obratovanja vira.

Neposreden vpliv vseh ukrepov železniškega, cestnega in vodnega omrežja je pri vseh prometnih podciljih s stališča varstva pred hrupom ocenjen kot nebitven, saj je z ukrepi varstva pred hrupom, ki sledijo iz zakonodaje, treba obremenitev s hrupom pri vseh predvidenih ukrepih zmanjšati v zakonsko predpisane meje. Izvedba dodatnih protihrupnih ukrepov bo potrebna predvsem na območju večjih urbanih središč ter ob prometnih koridorjih železniške infrastrukture. Izjema je ukrep Ro.12 (Ljubljanski avtocestni obroč in priključni avtocestni kraki ter preureditve priključkov), saj gre za območje, ki je v obstoječem stanju v Sloveniji najbolj obremenjeno s hrupom cestnega prometa, zato bo na tem območju potrebno izvesti tudi posamezne logistične ukrepe (preusmeritev tranzitnega prometa iz severne ljubljanske obvoznice in zmanjšanje hitrosti vožnje), s katero se bodo emisije hrupa še dodatno zmanjšale.

Ukrepi prometne politike bodo posredno razbremenili obstoječe cestno omrežje, zaradi česar se bo obremenjenosti okolja s hrupom na območju pomembnejših prometnih vozlišč ob avtocestnem omrežju ter na območju urbanih središč (Ljubljana, Maribor, Celje, Koper) zmanjšala. Na razbremenitev cestnega omrežja v večjih urbanih središčih bodo najbolj vplivali ukrepi na železniškem omrežju in na področju javnega prometa.

Povečana stopnja obremenjenosti okolja je pričakovana v okolici letališč, še posebej v primeru povečanje gostote zračnega prometa. Kot pogojno nebitven vpliv sta tako s stališča varstva pred hrupom ocenjena ukrepa A.2 in A.3, ki obsegata podaljšanje vzletno – pristajalne steze na Mariborske in Portoroškem letališču, saj sta obe letališči locirani v bližini stanovanjske pozidave, v primeru Portoroškega letališča pa tudi za hrup občutljive turistične pozidave in dejavnosti.

Med ukrepi prometne politike so že vključeni vsi bistveni omilitveni ukrepi, ki zagotavljajo zmanjšanje emisije hrupa na viru in preprečevanje obremenjevanja okolja s hrupom, kar je v skladu z evropskim in slovenskim pravnim redom s področja varstva pred hrupom.

Med splošnimi ukrepi prometne politike so stališča varstva okolja pred hrupom najbolj pomembni ukrepi, ki zagotavljajo zmanjšanje emisij hrupa kot so posodobitev voznega parka (železniški potniški in tovorni promet, javni promet, cestna vozila), posodobitev cestne in železniške infrastrukture in ukrepi za zmanjševanje obremenjenosti okolja s hrupom. Pomembni so tudi ukrepi, ki posredno vplivajo na preusmeritev prometnih tokov na daljinskih tranzitnih prometnih koridorjih (prioritetno na železniško omrežje) ter v urbanem okolju (javni promet). Praktično vsi splošni ukrepi prometne politike bodo pozitivno vplivali na zmanjšanje obremenjenosti okolja s hrupom cestnega in železniškega prometa.

Pri umestitvi ukrepov na cestnem in železniškem omrežju v prostor bo potrebno zagotoviti splošne in tehnične rešitve, ki bodo zagotavljale, da obremenitev s hrupom zaradi prometa ne bo čezmerna. Vsi potrebni omilitveni ukrepi izhajajo iz zakonodaje in iz Operativnega programa varstva pred hrupom ter so usklajeni s programom prometne politike. Med ukrepi Strategije, kjer bo po oceni potrebno izvesti največ protihrupne zaščite, so vsi železniški ukrepi na širšem območju Ljubljane (R.1, R.3, R.4, R.5), ter povezave R.2 (Zidani Most – Dobova), R.3 (Ljubljana – Jesenice) in R.8 (Maribor – Šentilj). Obsežna protihrupna zaščita je pričakovana tudi v sklopu ukrepa Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane) ter pri vseh prometnih koridorjih, ki potekajo na območjih večjih urbanih središč (Ljubljana, Maribor, Celje, Koper, Kranj, Nova Gorica, Velenje, Slovenj Gradec, Ptuj).

Pri ukrepih A.2 in A.3 (Letališči Maribor in Portorož, podaljšanje vzletno – pristajalne steze) zmanjšanje hrupa letalskega prometa z izjemo zagotavljanja mednarodnih sprejetih standardov za emisije zračnih vozil ter logističnih ukrepov urejanja prometa praktično ni izvedljivo. Možen dodatni omilitveni ukrep je odkup in sprememba namembnosti stavb, za katere bo ugotovljena prekomerna obremenitev s hrupom. Alternativni omilitveni ukrep je zagotavljanje multimodalne prometne povezave z letališči v širši okolici (Ljubljana, Trst, Reka, Pula, Gradec, Zagreb), kjer je večja kapaciteta prevoza potnikov in blaga zagotovljena že v obstoječem stanju.

Za doseganje cilja je potrebno upoštevati splošne usmeritve in omilitvene ukrepe navedene v poglavju 10.

8.1.7 Prebivalstvo in materialne dobrine

Okoljski cilj 10: Izboljšati socialno kohezivnost, prometno varnost in trajnostno mobilnost

Splošni cilji prometne strategije, ki bo do leta 2030 približala prometni sistem trajnostnemu sistemu, so naslednji: zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, bistveno zmanjšanje odvisnosti od nafte in omejitev naraščanja zastojev. Doseganje vseh teh splošnih ciljev prometne strategije ima poleg vplivov na zdravje prebivalstva tudi izrazit vpliv na prebivalstvo z vidika njegovega ekonomskega stanja in materialnih dobrin, s katerimi razpolaga. Obstajajo pa tudi precejšnje sinergije s ciljem »omejitev naraščanja zastojev«, ki večinoma zahteva širšo uporabo nemotoriziranega in javnega prevoza, kar zmanjšuje potrebo prometa po prostoru in energiji ter zmanjšuje škodljive vplive na materialne dobrine zaradi njihove izpostavljenosti onesnaženemu zraku. Vpliv bo pozitiven, trajen in regionalen.

Ukrepi zmanjšanja oziroma omejevanja naraščanja prometnih zastojev vplivajo na prebivalstvo ugodno predvsem zaradi ugodnih ekonomskih učinkov tega ukrepa, pri čemer se šteje tudi potovalni čas za ekonomsko kategorijo. Navedeni ukrepi pa imajo pozitiven vpliv tudi na materialne dobrine, s katerimi razpolaga prebivalstvo; predvsem za urbana območja je pomembno (lokalen vpliv), da se zmanjša uporaba prostora za prometno infrastrukturo, zmanjša se potreba po virih energije, ki so prebivalstvu na razpolago za zadovoljevanje svojih potreb zmanjšajo se škodljivi vplivi onesnaženega zraka na materialne dobrine, z boljšo dostopnostjo se skrajša potovalni čas ipd.

Zavedanje ljudi o okoljskih problemih prometa in predvsem o njegovem povzročanju škodljivih vplivih na prebivalstvo in materialne dobrine, s katerimi razpolaga, ne vodi avtomatično v spreminjanje mobilnostnih navad. Zagotavljanje informacij in ozaveščanje ter dialog z vsemi

zainteresiranimi in vključevanje javnosti pri odločitvah o prometnih politikah ključno pripomorejo k spreminjanju vzorcev navad glede trajnostne mobilnosti, kar izpostavlja že Resolucija o nacionalnem programu varstva okolja v svojih načelih in strateških usmeritvah.

Kolesarski promet se uvršča med okoljsko in zdravstveno najprimernejša prometna sredstva. Na krajše razdalje (do 3 km) je tudi najhitrejše prometno sredstvo. Na državni ravni sistem kolesarskih poti na krajših razdaljah lahko služi prevozu na delo, v šolo, nakup idr., na daljših razdaljah pa predvsem rekreaciji. Ureditev kolesarskih in pešpoti ter ureditev primernih dostopov do rekreacijskih središč bo posredno pozitivno vplivalo na zdravje ljudi (vpliv bo lokalni).

S Strategijo so predvideni tudi ukrepi za ureditev plovbe po celinskih vodah, kar bo pozitivno vplivalo na varnost uporabnikov in razvoj gospodarstva (turizem),

Temeljni cilj Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 je zagotavljanje varne cestne infrastrukture vsem udeležencem cestnega prometa. Glede na število žrtev to pomeni, da do konca leta 2022 število žrtev na slovenskih cestah letno ne bo preseglo števila 70 in da do konca leta 2022 število huje poškodovanih na slovenskih cestah letno ne bo preseglo števila 460. Strategija zagotavlja izboljšanje prometne varnosti z ukrepi navedenimi v podcilju "Izboljšanje varnosti prometnega sistema". Vpliv bo regionalen in trajen. Ukrepi Strategije bodo pozitivno vplivali na zagotavljanje prometne varnosti.

Zaradi geografskih značilnosti, različne prometne dostopnosti in posledično različne gospodarske rasti med posameznimi območji Slovenije se razlike med šibkejšimi in bolj razvitimi območji še povečujejo. Najslabšo dostopnost do najbližjega priključka na avtocesto ali hitro cesto (tj. dostopni čas nad 30 minut) imajo sledeča območja: Kočevsko, Pokolpje, Kozjansko, Ribniško in Lovrenško Pohorje, osrednji del Kozjaka, Goričko, južni del Prlekije, zgornje Posočje do Kanala, Cerkljansko, Baška grapa, zahodni del Škofjeloškega hribovja, Bloška planota, Loška dolina (za Haloze se bo po izgradnji avtocestnega odseka Draženci - Gruškovje dostop izboljšal). Pri pregledu ukrepov predvidenih za zagotavljanje podciljev 2a, 2b, 2c in 2d je ugotovljeno, da nekateri ukrepi niso osredotočeni na razvoj s podciljem opredeljenih prometno-gravitacijskih območjih.

Za doseganje cilja je potrebno upoštevati splošne usmeritve in omilitvene ukrepe navedene v poglavju 10.

8.1.8 Kulturna dediščina

Okoljski cilj 11: Ohranjanje obsega in značilnosti objektov in območij kulturne dediščine

Največji vplivi med izvedbo so pričakovani pri izvedbi posegov na cestnem in železniškem omrežju, medtem ko bodo posegi na vodnem in zračnem omrežju neznatni oz. omejeni le na postavitev objektov (zgradb) na kopnemu.

Razvoj prometne infrastrukture vpliva na enote in območja kulturne dediščine v času gradnje novih infrastrukturnih povezav ter tudi med obratovanjem z:

- degradacijo krajinskih značilnosti okolice enot kulturne dediščine (posreden, ireverzibilni vpliv),
- poškodovanje objekta kulturne dediščine (neposreden, reverzibilni vpliv),
- z uničenjem arheoloških ostalin v času izgradnje objektov (neposreden, lokalni, ireverzibilni vpliv),
- z uničenjem arheoloških ostalin v času izgradnje plovnihi poti in pristanišč (neposreden, lokalni, ireverzibilni vpliv),
- z vibracijami, ki lahko povzročajo poškodbe na stavbah kulturne dediščine (posreden, reverzibilni vpliv),
- emisijami izpušnih plinov, saj so dušikovi oksidi in žveplov dioksid sestavina kislega dežja, ki povzroča poškodbe stavb in spomenikov (posreden, kumulativni, daljnjski vpliv).

Ker je na ozemlju RS veliko število enot kulturne dediščine (32.035), obstaja večja verjetnost, da bodo novogradnje na cestnem in železniškem prometu posegale v območja kulturne dediščine, predvsem v kulturne krajine, zgodovinske krajine, območja naselbinske dediščine in njihova vplivna območja ter arheološka najdišča. Raba prostora v območjih bo z umestitvijo prometne infrastrukture trajno spremenjena, zato je potrebno izvesti ustrezne ukrepe za ohranjanje lastnosti območij kulturne dediščine. Poseg v prostor predstavlja s stališča ohranjanja arheoloških ostalin destruktiven akt (npr. izkopavanje). Potrebno bo izvesti obsežnejše predhodne arheološke raziskave ter pri umeščanju prometne infrastrukture upoštevati njihove rezultate ter izvesti ukrepe za varstvo arheoloških ostalin.

Poleg trajnih neposrednih vplivov lahko izvajanje ukrepov prometne politike vpliva na kulturno dediščino tudi s posrednimi vplivi: degradacijo krajinskih značilnosti okolice enot kulturne dediščine, z vibracijami, ki lahko povzročajo poškodbe na stavbah kulturne dediščine ter emisijami izpušnih plinov, saj so dušikovi oksidi in žveplov dioksid sestavina kislega dežja, ki povzroča poškodbe stavb in spomenikov. Vpliv emisij izpušnih plinov ima poleg posrednega tudi kumulativni in daljinski značaj.

Med obratovanjem imajo ukrepi lahko na kulturno dediščino tudi pozitiven posreden vpliv. Izboljšanje dostopnosti do zgodovinskih in kulturno pomembnih območij ima za posledico povečanje števila obiskovalcev. Na drugi strani pa ta pozitiven posreden vpliv lahko hitro preide v negativnega. Zaradi povečanja števila obiskovalcev se lahko poveča količina odpadkov in hrupna obremenjenost.

Za doseganje cilja je potrebno upoštevati splošne usmeritve in omilitvene ukrepe navedene v poglavju 10.

8.1.9 Krajina

Okoljski cilj 12: Zagotoviti ohranjanje izjemnih krajin in krajinskih območij s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni ter kakovostne krajinske slike

Opredelevanje vpliva na kakovost krajine izhaja predvsem iz vidnih značilnosti prostora in iz v prostoru prisotnih značilnih krajinskih prvin. Krajino najbolj obremenjujejo prometne povezave, ki posegajo v odprt prostor, v katerem so zaradi njegove večje ohranjenosti vplivi prometa opaznejši (trajen, ireverzibilen vpliv). Še posebej je vpliv velik v primeru izgradnje infrastrukturnega objekta po območju izjemne krajine ali krajinskih območij prepoznavnih značilnosti ter krajinami z ohranjenimi naravnimi prvinami in izjemno uravnoteženimi kulturnimi prvinami, ki imajo velik simbolni pomen.

Vplive na krajinske značilnosti območja lahko opredelimo kot neposredne, kumulativne, posredne in daljinske. Infrastrukturni objekti v prostoru postanejo prvina krajine in njen doživljajski prostor, zato mora biti njihova ureditev v skladu z obstoječimi tipi krajin. S sledenjem naravnim danostim in topografiji območja, kamor se posegi umeščajo, se manjša fragmentacija krajine.

Za doseganje cilja je potrebno upoštevati splošne usmeritve in omilitvene ukrepe navedene v poglavju 10.

8.1.10 Zaključek presoje

V preglednici 19 so podane ocene posledic izvedbe Strategije na uresničevanje okoljskih ciljev Strategije. Prikaz je pripravljen po posameznih skupinah ukrepov za doseganje podciljev Strategije. Tabela je izdelana na podlagi vrednotenja posledic izvedbe Strategije na okoljske cilje po posameznih področjih okolja za vsako skupino ukrepov za doseganje posameznega podcilja Strategije.

Iz preglednice 19 je razvidno, da so v času izvedbe posameznih skupin ukrepov možni sprejemljivi vplivi na okoljske cilje (ocene A, B in C), bistvenih vplivov ni ugotovljenih. V splošnem velja ugotovitev, da so z ustrezno umestitvijo posegov v prostor in izvedbo vseh potrebnih omilitvenih ukrepov vse skupine iz okoljskega stališča sprejemljive. Skladno s to ugotovitvijo so v 10. poglavju predlagani tudi splošni in specifični omilitveni ukrepi.

Rezultati presoje kažejo, da vplivov ne bo ali bodo ti pozitivni predvsem v času izvedbe skupin ukrepov za doseganje 4. cilja. Prav tako bo izvedba splošnih ukrepov imela pozitiven vpliv na okolje ali pa vpliva ne bo.

Pri izvajanju ukrepov za doseganje 1., 2. in 3. cilja pa so pričakovani pozitivni kakor tudi negativni vplivi. Trajen pozitiven vpliv je pričakovati predvsem na zrak in podnebne spremembe ter prebivalstvo in materialne dobrine.

V splošnem je ugotovljeno, da je negativne vplive (kratkotrajne in dolgotrajne) možno omiliti v fazi načrtovanja (umeščanje infrastrukturnih objektov v prostor in projektiranje ustreznih tehničnih ureditev), saj je Slovenija dežela z zelo raznolikimi in številnimi naravnimi, kulturnimi in krajinskimi danostmi, ki bi lahko bile v primeru izgradnje novega infrastrukturnega koridorja bistveno prizadete. Negativni vplivi so ugotovljeni predvsem z vidika rabe tal, vpliva na vodo, naravo (biotsko raznovrstnost in območja z naravovarstvenim statusom), kulturno dediščino in krajino, in sicer predvsem v primeru izvedbe cestnih in železniških ukrepov, pa tudi ukrepov zračnega prometa.

Trajni negativni vplivi na zdravje ljudi so možni, zaradi povečane obremenitve s hrupom in vplivov na kakovost zraka, in sicer v primeru izvedbe cestnih povezav (za dosego podcilja 1b, 1c, 2g in 3a) in zračnega prometa (za dosego podcilja 1b). Vplivi ostalih skupin ukrepov na zdravje ljudi so opredeljeni kot nebitveni, pozitivni ali pa vpliva ni.

Tabela 19: Prikaz skladnosti z okoljskimi cilji po posameznih skupinah ukrepov za doseganje podciljev Strategije

OKOLJSKI CILJI/PODCILJI STRATEGIJE	1 cilj			2 cilj								3 cilj			4 cilj							
	1.a	1.b	1.c	2.a	2.b	2.c	2.d	2.e	2.f	2.g	2.h	3.a	3.b	3.c	4.a	4.b	4.c	4.d	4.e	4.f	4.g	
OC 1 - SKUPNA OCENA (tla in mineralne surovine)	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	A	A	A	A	A	A	A	A
Splošni	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Železniški promet	C	C	C	C	B	C	C	A	C	C	A	C	C	C	A		A	A	A	A		
Cestni promet	C	C	C	C	C	C	B	C	C	C	C	B	B	B		A	A	A	A	A	A	A
Javni promet				A	B	C				C	A	C	A	A								
Vodni promet		A	B								A				A			A	A	A		
Zračni promet		C	B														A	A	A	A		
OC 2 - SKUPNA OCENA (tla in mineralne surovine)	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A	A	A	A
Splošni	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Železniški promet	B	B	B	B	B	B	B	A	B	B	A	B	B	B	A		A	A	A	A		
Cestni promet	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B		A	A	A	A	A	A	A
Javni promet				A	B	B				B	A	B	A	A								
Vodni promet		A	B								A				A			A	A	A		
Zračni promet		B	B														A	A	A	A		
OC 3 - SKUPNA OCENA (zrak)	A	B	B	B	A	A	A	A	A	B	A	B	B	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Splošni	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Železniški promet	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A	A	A	A		
Cestni promet	A	B	B	B	A	A	A	A	A	B	A	B	B	A		A	A	A	A	A		
Javni promet				A	A	A				A	A	A	A									
Vodni promet		B	B								A				A			A	A	A		
Zračni promet		B	B														A	A	A	A		
OC4 - SKUPNA OCENA (podnebni dejavniki)	A	B	B	A	A	A	A	A	A	B	A	B	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Splošni	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A	A	A	A
Železniški promet	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A			A	A	
Cestni promet	A	B	B	A	A	A	A	A	A	B	A	B	A	A		A	A		A	A	A	A
Javni promet				A	A	A				A	A	A	A	A								
Vodni promet		B	B								A				A				A	A		

OKOLJSKI CILJI/PODCILJI STRATEGIJE	1 cilj			2 cilj								3 cilj			4 cilj						
	1.a	1.b	1.c	2.a	2.b	2.c	2.d	2.e	2.f	2.g	2.h	3.a	3.b	3.c	4.a	4.b	4.c	4.d	4.e	4.f	4.g
Zračni promet		B	B														A		A	A	
OC 5 - SKUPNA OCENA (voda)	C	C	C	C	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C	A	A	A	A	A	A	A
Splošni	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Železniški promet	C	C	C	B	B	C	B	B	C	C	A	C	B	C	A		A	A	A	A	
Cestni promet	C	C	C	C	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C		A	A	A	A	A	A
Javni promet				B	B	C				C	B	C	B	A							
Vodni promet		B	C								B				A			A	A	A	
Zračni promet		C	B														A	A	A	A	
OC 6 - SKUPNA OCENA (narava)	B	C	C	C	C	B	B	C	C	C	C	C	C	C	A	A	A	A	A	A	A
Splošni	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Železniški promet	B	C	C	C	B	B	B	A	C	C	A	C	C	C	A		A	A	A	A	
Cestni promet	B	C	C	C	C	B	B	C	C	C	C	C	B	B		A	A	A	A	A	A
Javni promet				A	B	B				B	A	B	A	A							
Vodni promet		B	B								B				A			A	A	A	
Zračni promet		B	B														A	A	A	A	
OC 7 - SKUPNA OCENA (narava - območja s statusom)	CB	C	C	C	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C	A	A	A	A	B	B	A
Splošni	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Železniški promet	CB	C	C	C	B	C	B	B	C	C	A	C	C	C	A		A	A	B	B	
Cestni promet	B	C	C	B	B	C	C	C	C	C	C	C	B	B		A	A	A	A	A	A
Javni promet				A	B	B				B	A	B	A	A							
Vodni promet		B	B								B				A			A	A	A	
Zračni promet		C	B														A	A	A	A	
OC 8 - SKUPNA OCENA (zdravje - zrak)	A	C	C	B	A	A	A	A	A	C	A	C	B	A	A	A	A	A	A	A	A
Splošni	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Železniški promet	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A	A	A	A	
Cestni promet	A	C	C	B	A	A	A	A	A	C	A	C	B	A		A	A	A	A	A	A
Javni promet				A	A	A				A	A	A	A	A							
Vodni promet		A	A								A				A			A	A	A	

OKOLJSKI CILJI/PODCILJI STRATEGIJE	1 cilj			2 cilj								3 cilj			4 cilj							
	1.a	1.b	1.c	2.a	2.b	2.c	2.d	2.e	2.f	2.g	2.h	3.a	3.b	3.c	4.a	4.b	4.c	4.d	4.e	4.f	4.g	
Zračni promet		B	B															A	A	A	A	
OC 9 - SKUPNA OCENA (zdravje - hrup)	B	C	C	B	B	B	B	B	B	C	B	C	B	B	A	A	A	A	A	A	A	A
Splošni	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Železniški promet	B	B	B	B	B	B	B	A	B	B	A	B	B	B	A		A	A	A	A		
Cestni promet	B	C	C	B	B	B	B	B	B	C	B	C	B	B	A	A	A	A	A	A	A	A
Javni promet				B	B	B				B	B	B	B	A								
Vodni promet		B	B								B				A			A	A	A		
Zračni promet		C	B														A	A	A	A		
OC 10 - SKUPNA OCENA (prebivalstvo in materialne dobrine)	A	C	B	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Splošni	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Železniški promet	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A	A	A	A		
Cestni promet	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A	A	A	A	A	A	A
Javni promet				A	A	A				A	A	A	A	A								
Vodni promet		A	A							A					A			A	A	A		
Zračni promet		C	B														A	A	A	A		
OC 11 - SKUPNA OCENA (kulturna dediščina)	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	A	A	A	A	A	A	A	A
Splošni	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Železniški promet	C	C	C	C	C	C	B	A	C	C	A	C	C	C	A		A	A	A	A		
Cestni promet	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		A	A	A	A	A	A	A
Javni promet				A	B	C				C	A	C	A	A								
Vodni promet		A	B								A				A			A	A	A		
Zračni promet		C	B														A	A	A	A		
OC 12 - SKUPNA OCENA (krajina)	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	A	A	A	A	A	A	A	A
Splošni	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Železniški promet	C	C	C	B	C	C	B	A	C	C	A	C	C	C	A		A	A	A	A		
Cestni promet	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		A	A	A	A	A	A	A
Javni promet				A	A	C				C	A	C	A	A								
Vodni promet		A	B								A				A			A	A	A		

OKOLJSKI CILJI/PODCILJI STRATEGIJE	1 cilj			2 cilj								3 cilj			4 cilj						
	1.a	1.b	1.c	2.a	2.b	2.c	2.d	2.e	2.f	2.g	2.h	3.a	3.b	3.c	4.a	4.b	4.c	4.d	4.e	4.f	4.g
Zračni promet		C	B														A	A	A	A	

Legenda:

- A ni vpliva oz. je pozitiven vpliv
- B vpliv je nebistven
- C vpliv je nebistven zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov

8.2 Kumulativni vplivi

Kumulativni vplivi na okolje so v tem Okoljskem poročilu opredeljeni kot:

- kombinacija vplivov izvedbe ciljev in podciljev Strategije na različne vidike okolje,
- kombinacija vplivov na okolje, ki jih povzroča izvedba ciljev/podciljev Strategije skupaj z izvajanjem drugih programskih dokumentov RS.

A) Kombinacija vplivov ciljev in podciljev Strategije na okolje

Kumulativnost vplivov na okolje se pri izvajanju ukrepov ciljev in podciljev Strategije razlikuje po posameznih vidikih okolja.

Pri ocenjevanju vplivov na tla in mineralne surovine, zrak in podnebne dejavnike se kumulativnost vplivov zaradi izvajanja ukrepov Strategije izraža kot vsota vplivov vseh ukrepov tako, da se pri ocenjevanju kumulativnih vplivov na:

- tla seštevajo površine kmetijskih in gozdnih površin, ki so razdrobljene zaradi umeščanja novih infrastrukturnih objektov,
- mineralne surovine seštevajo količine uporabljenih recikliranih gradbenih odpadkov, ki nastajajo pri gradnji in rekonstrukciji prometnega omrežja,
- zrak seštevajo emisije onesnaževal iz prometa po izvedbi ukrepov, in
- podnebne dejavnike seštevajo emisije toplogrednih plinov iz prometa po izvedbi ukrepov.

Kumulativnost vplivov kot vsote vplivov vseh ukrepov za doseganje ciljev in podciljev Strategije z vidika vpliv na mineralne surovine, zrak in podnebne dejavnike je pomembna tudi zaradi doseganja okoljskih ciljev, ki so za sektor prometa za leto 2020 in 2030 opredeljeni za Slovenijo v drugih programskih dokumentih, in sicer v zvezi z:

- ravnanjem z gradbenimi odpadki,
- zgornjo mejo emisije onesnaževal iz prometa in
- največjo letno količino emisije toplogrednih plinov.

Pri ocenjevanju vplivov na vode, naravo, kulturno dediščino in krajino se kumulativnost vplivov običajno ne more izraziti kot vsota vplivov vseh ukrepov za doseganje ciljev in podciljev Strategije. Pri ocenjevanju kumulativnosti vplivov na navedene vidike imajo namreč velik pomen lastnosti posameznega vpliva, ki prispeva h kumulativnim učinkom, in sicer so to predvsem lastnosti, ki razlikujejo vplive glede na kraj vplivanja (neposredni in daljinski vplivi) ter glede na čas vplivanja (kratkoročni, srednjeročni in dolgoročni, trajni in začasni).

Pri ocenjevanju vplivov na zdravje ljudi se kumulativnost vplivov zaradi izvajanja ukrepov Strategije izraža kot kombinacija učinkov, ki pripomorejo k boljšemu počutju in zdravju ljudi in se običajno nanašajo na:

- zmanjšanje izpostavljenosti ljudi čezmernemu nivoju hrupa,
- zmanjšanje izpostavljenosti ljudi čezmerno onesnaženemu zunanjemu zraku, in
- ukrepe, ki omogočajo hojo in kolesarjenje v zdravem okolju za premagovanje krajših razdalj zlasti pri dnevni migraciji ljudi (vpliv presojan v sklopu prebivalstva).

Pri ocenjevanju vplivov na prebivalstvo in materialne dobrine se kumulativnost vplivov zaradi izvajanja ukrepov Strategije izraža kot kombinacija različnih učinkov, ki vplivajo na njihov življenjski prostor oziroma na njihovo bivanje v prostoru, ki je opremljen s prometnim omrežjem. Ukrepi za doseganje ciljev in podciljev Strategije so pozitivni z vidika vplivov na prebivalstvo in materialne dobrine, če njihov kumulativni vpliv prispeva k izboljšanju socialne kohezivnosti, prometne varnosti in trajnostne mobilnosti.

V tem Okoljskem poročilu kumulativni vplivi ukrepov za doseganje ciljev in podciljev Strategije niso bili podrobneje ovrednoteni, ker so ukrepi Strategije pripravljene na strateškem nivoju in niso

prostorsko in časovno umeščeni ter prav tako ne natančno opredeljeni. Ocenjevanje kumulativnih učinkov vplivov je z gotovostjo možno ovrednotiti šele v kasnejših fazah načrtovanja razvoja prometne infrastrukture.

B) Kombinacija vplivov ciljev/podciljev Strategije skupaj z izvajanjem drugih programskih dokumentov v Sloveniji

Spodaj naštetih programskih dokumentov so pripravljene tako, da so v skladu z obstoječimi pravno veljavnimi dokumenti oziroma zakonskimi akti, obenem pa morajo biti usklajeni med seboj. Kadar je ob njihovem izvajanju pričakovati pomembne vplive na okolje, so (ali bodo), vsak posebej, ovrednoteni v postopku celovite presoje vplivov na okolje. Ocenjujemo, da so lahko kumulativni vplivi izvajanja navedenih strateških dokumentov kvečjemu pozitivni, morebitni negativni vplivi pa se lahko izrazijo v nadaljnjih fazah na planskih oziroma izvedbenih ravneh.

- Načrt upravljanja z vodami,
- Operativni program doseganja nacionalnih zgornjih mej emisij onesnaževal zunanjega zraka (novela v pripravi),
- Operativni program varstva pred hrupom, ki ga povzroča promet po pomembnih železniških progah in pomembnih cestah prve faze zunaj območja MOL, za obdobje 2012 – 2017,
- Operativni program varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem s PM10,
- Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov (novela v pripravi),
- Program razvoja gozdov v Sloveniji,
- Program upravljanja območij Natura 2000 2007–2013,
- Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022,
- Resolucija o nacionalnem programu varstva okolja,
- Resolucija o nacionalnem programu za kulturo 2014-2017,
- Resolucija o strateških usmeritvah razvoja slovenskega kmetijstva in živilstva do leta 2020,
- Strategija ohranjanja biotske raznovrstnosti v Sloveniji,
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije.

8.3 Čezmejni vplivi

Direktiva 2001/42/ES o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje od držav članic zahteva, da se opredelijo in se posvetujejo o čezmejnih učinkih načrtovanja planov in programov (tj. tistih, ki utegnejo vplivati na druge evropske države).

Ukrepi Strategije niso prostorsko in časovno umeščeni, prav tako ne natančno opredeljeni. Ukrepi so pripravljene na strateškem nivoju, zato se v času izdelave pričujočega Okoljskega poročila ni bilo možno z gotovostjo opredeliti do verjetnosti pojava čezmejnih vplivov, to bo z gotovostjo možno šele v kasnejših fazah. Ukrepi, iz katerih izhajajo posegi, za katere je potrebna presoja v skladu s SEA direktivo, bodo ponovno presojani predvidoma na nivoju planov/posegov.

V preglednici 20 so prikazani pozitivni in negativni čezmejni vplivi na okoljske cilje za ukrepe znotraj posameznega podcilja. Iz preglednice je razvidno, da so možni predvsem negativni vplivi na hrup, vodo, naravo in krajino, pri enem ukrepu pa tudi na prebivalstvo. Trajni pozitivni vplivi se bodo odražali na kakovost zraka in podnebne spremembe ter na zdravje ljudi in prebivalstvo. S stališča zdravja ljudi bodo imeli pozitiven čezmejni vpliv ukrepi s katerimi se bo izboljšala pretočnost na mejnih območjih (pozitiven vpliv na kakovost zraka in zmanjšanje obremenitve s hrupom). Izvedba ostalih ukrepov predvidoma ne bo imela čezmejnega vpliva na okoljske cilje.

Tabela 20: Prikaz čezmejnih vplivov

OKOLJSKI CILJI/PODCILJI STRATEGIJE	1 CILJ			2 CILJ								3 CILJ			4 CILJ							
	1.a	1.b	1.c	2.a	2.b	2.c	2.d	2.e	2.f	2.g	2.h	3.a	3.b	3.c	4.a	4.b	4.c	4.d	4.e	4.f	4.g	
OC 1 - TLA IN MINERALNE SUROVINE (TRAJNO GOSPODARJENJE Z ZEMLJIŠČI)																						
OC 2 - TLA IN MINERALNE SUROVINE (IZKORIŠČANJE NARAVNIH VIROV)																						
OC 3 – ZRAK	+	+	+																			
OC4 - PODNEBNI DEJAVNIKI	+	+	+																			
OC 5 – VODA	-	-	-			-	-		-	-		-		-								
OC 6 – NARAVA (OHRANJANJE BIOTSKE RAZNOVRSTNOSTI)			-						-	-		-		-								
OC 7 – NARAVA (VAROVANJE OBMOČIJ Z NARAVOVARSTVENIM STATUSOM)	-	-	-						-													
OC 8 - ZDRAVJE – ZRAK	+	+	+																			
OC 9 - ZDRAVJE – HRUP	+	-	±				-		-	-	-			-								
OC 10 - PREBIVALSTVO IN MATERIALNE DOBRINE	+	±	+						+													
OC 11 - KULTURNA DEDIŠČINA																						
OC 12 – KRAJINA			-						-	-		-		-								

Legenda:

(-) - vpliv je negativen

(+) - vpliv je pozitiven

V nadaljevanju so izpostavljeni tisti podcilji Strategije, ki vsebujejo ukrepe, pri katerih obstaja možnost povzročitve čezmejnih vplivov.

8.3.1 Tla in mineralne surovine

Čezmejnih vplivov ne bo, saj ukrepi narekujejo posege v kmetijska in gozdna zemljišča znotraj ozemlja Slovenije (ocena A).

Čezmejnih vplivov v zvezi z rabo mineralnih surovin in ravnanjem z zemeljskim izkopom ter gradbenimi odpadki ne bo, ker se bo ravnanje z odpadki izvajalo bodisi na gradbiščih prometne infrastrukture ali pa v napravah za predelavo odpadkov na ozemlju Republike Slovenije (ocena A).

8.3.2 Zrak

Čezmejni vplivi zaradi transporta onesnaževal preko meja Republike Slovenije se bodo zmanjšali sorazmerno zmanjšanju emisij onesnaževal iz prometa zaradi izvajanja ukrepov Strategije (ocena A). Trajen pozitiven vpliv na kakovost zraka v Avstriji, Italiji, Madžarskem in na Hrvaškem bodo imel predvsem ukrepi, predvideni v podciljih 1a, 1b in 1c.

8.3.3 Podnebni dejavniki

Stopnja zmanjšanja emisije toplogrednih plinov iz prometa je usklajena z mednarodnimi zavezami Republike Slovenije, da prispeva svoj delež k blaženju podnebnih sprememb, zato bo čezmejni vpliv na podnebne dejavnike zaradi izvajanja ukrepov Strategije pozitiven (ocena A). Trajen pozitiven vpliv na podnebne spremembe bodo imel predvsem ukrepi predvideni v podciljih 1a, 1b in 1c.

8.3.4 Voda

Možni so čezmejni vplivi na kemijsko stanje podzemnih in površinskih voda, vključno z morjem, v primeru da pride do onesnaženja vodnih tokov (npr. kontinuirano spiranje nevarnih snovi, ki so posledica prometne obremenitve, izlitje nevarnih snovi zaradi izrednega dogodka) v smeri sosednjih držav. Prav tako so možni čezmejni vplivi na ekološko stanje površinskih voda v primeru posegov, ki bi povzročili vplive na hidrološki režim površinskih voda čez mejo in tudi čezmejni vplivi na količinsko stanje podzemnih voda (ocena C).

Potencialni čezmejni vpliv na vode je v primeru neupoštevanja usmeritev in omilitvenih ukrepov za varstvo okolja ocenjen pri sledečih ukrepih:

- R.1 Koper – Ljubljana (podcilji 1.c, 2.f, 2.g, 3.a, 3.c) - vpliv na Italijo;
- R.6 Divača-Sežana (podcilji 1a, 1c, 2d, 2f): možen vpliv na podzemne vode na italijanski strani meje - vpliv na Italijo;
- R.7 Pragersko-Hodoš (podcilji 1a, 1c, 2d, 2f): možen vpliv na Veliko Krko na madžarski strani meje - vpliv na Madžarsko;
- Ro.2 predor Karavanke (podcilji 1a, 1b, 1c, 2c): možen vpliv na vodovarstvena območja in podzemne vode na avstrijski strani meje - vpliv na Avstrijo;
- Ro. 17 cestno omrežje okoli Kopra (podcilji 2f, 3c): povezava Koper – Dragonja, potencialni vpliv na Dragonjo - vpliv na Hrvaško.;
- M.1-M.4 ureditve na območju Luke Koper (podcilj 1.c): možni negativni vplivi tudi na italijanski strani - vpliv na Italijo;
- M.6 Vzpostavitev celinske plovne poti v mednarodni kategoriji po reki Savi med Brežicami in Obrežjem (podcilj 1.c): možni negativni vplivi na kakovost reke Save.

8.3.5 Narava

Gradnja avtocest, hitrih cest in železnic, ki ne bi imele urejenih ustreznih prehodov za prostoživeče živali, bi lahko povzročile negativne vplive tudi v sosednjih državah (Hrvaška, Avstrija). Negativni vplivi so možni predvsem na velike zveri, katerih življenjski prostor je zelo obsežen, in ki migrirajo preko več držav (dinarsko – alpski prostor za medveda, risa in volka). Nove trase v prostoru bi dodatno fragmentirale življenjski prostor velikih zveri in preprečile njihovo migriranje. Zapiranje koridorjev velikih zveri bi lahko trajno onemogočilo prehajanje osebkov med posameznimi populacijami. Ohranjanje koridorjev velikih zveri je dolgoročno pomembna naravovarstvena naloga evropskega pomena, saj omogočajo prehajanje osebkov med posameznimi populacijami. Povezava med novo nastajajočimi populacijami velikih zveri v širšem alpskem prostoru in vitalnimi dinarskimi populacijami je ključna za nadaljnji obstoj velikih zveri v srednjeevropskem prostoru. Čezmejni negativni vpliv na povezanost populacij (okoljski cilj 6) je možen pri izvedbi ukrep R.1 (podcilji 1.c, 2.f, 2.g, 3.a, 3.c).

8.3.6 Zdravje ljudi

8.3.6.1 Kakovost zraka

Izvajanje ukrepov za doseganje ciljev Strategije bo na območju mejnih prehodov zmanjšalo zgotovitve v cestnem in železniškem prometu in s tem zmanjšalo negativen vpliv na kakovost zraka na teh območjih. Ker območja mejnih prehodov tudi sicer niso spoznana kot območja, kjer kakovost zunanjega zraka ne bi dosegala predpisanih okoljskih standardov, bo vpliv izvajanja ukrepov na kakovost zunanjega zraka pozitiven (ocena A). Trajen pozitiven vpliv na kakovost zraka v Avstriji, Italiji, Madžarskem in na Hrvaškem bodo imeli predvsem ukrepi predvideni v podciljih 1a, 1b in 1c.

8.3.6.1 Obremenitev s hrupom

Potencialni čezmejni vpliv na povečanje obremenitve s hrupom je ocenjen pri treh ukrepih:

- R.1, Koper – Ljubljana (podcilji 1c, 2f, 2g, 3a, 3c) - vpliv na Italijo;
- Ro.21, mestno omrežje Nova Gorica (podcilja 2d, 2h) - vpliv na Italijo;
- A.3, Letališče Portorož – podaljšanje vzletno pristajalne steze (podcilj 1b) - vpliv na Hrvaško.

Pri ukrepu R.1 (Koper – Ljubljana) je čezmejni vpliv na povečano obremenitev s hrupom možen zaradi poteka koridorja železniške povezave vzdolž italijanske meje (Vinjan, Glinščica). Podobno velja za obvozno cestno omrežje mesta Nova Gorica, ki poteka v bližini goste pozidave mesta Gorica na italijanski strani meje.

Potencialni čezmejni vpliv je ocenjen tudi za ukrep A.3 (Letališče Portorož), saj bi se s povečanjem kapacitete Portoroškega letališča lahko povečala tudi obremenitev s hrupom na turističnem območju Savudrije.

Za ukrepe R.1, Ro.21 in A.3 je treba pri pripravi prostorske in izvedbene dokumentacije zagotoviti vse potrebne omilitvene ukrepe, da čezmejnih vplivov na obremenjenost okolja s hrupom ne bo. Ob upoštevanju usmeritev in omilitvenih ukrepov čezmejnih vplivov ni pričakovati.

S stališča varstva pred hrupom bodo imeli pozitivni čezmejni vpliv v Avstriji, Italiji in na Hrvaškem ukrepi Ro.1 (avtocesta Draženci - Gruškovje), Ro.2 (predor Karavanke), Ro.17 (cestno omrežje okoli Kopra, navezava somestja Koper–Izola–Piran (povezava med Jagodjem in Lucijo na AC sistem) in Ro.18 (povezava Ilirske Bistrice z avtocestnim sistemom), saj bodo izboljšali pretočnost mejnih območjih, ki je problematična predvsem v obdobju poletne turistične konice, posledično pa bo ob meddržavnih cestnih povezavah na obmejnih območjih manjša tudi obremenjenost okolja s hrupom.

8.3.7 Prebivalstvo in materialne dobrine

Na prebivalstvo in materialne dobrine bodo imeli trajen pozitiven vpliv ukrepi predvideni v podciljih 1a (Italija, Hrvaška, Avstrija), 1b (Hrvaška, Avstrija) in 2f (Hrvaška). Pri izvedbi ukrepa A.3 (podcilj 1b) je vpliv lahko negativen in pozitiven (Hrvaška).

Podcilj 1a: Odprava ozkih grl v železniškem prometu (R.2, R.3, R.6, R.7, R.8) bo imel pozitiven čezmejni vpliv, ker se bo izboljšala gospodarska povezava s sosednjimi državam. Ukrepi izvedeni na cestah (Ro.1, Ro.2, Ro.18) bodo trajno vplivali na boljšo pretočnost prometa na mejnem prehodu s Hrvaško in Italijo ter zagotavljali večjo varnost v predoru Karavanke. Čezmejni vpliv bo pozitiven.

Podcilj 1b: Z izvedbo tunela Karavanke (Ro.2) se bo prometna varnost v tunelu izboljšala, avtocesta Draženci-Gruškovje (Ro.1) pa bo prispevala k izboljšanju mednarodne povezave s Hrvaško. Preureditev in dograditev infrastrukture na letališču Jože Pučnik (A.1) in letališču Portorož (A.3) bo pozitivno vplivala z vidika povezanosti z mednarodnimi letališči in omogočala hitrejši pretok ljudi in blaga. Boljša povezanost letališča Portorož bo pozitivno vplivala na razvoj turizma tudi na delu Hrvaške Istre, a poslabšala kakovost bivalnega okolja (hrup letal), ocena C.

Podcilj 1c, 2f: Vpliv bo čezmejen (Hrvaška), saj bo cestna povezava Postojna-ilirska Bistrica-Šapjane (Ro.18) izboljšala prometno povezavo (predvsem v času turistične sezone) - pozitiven ekonomski učinek.

8.3.8 Kulturna dediščina

Čezmejnih vplivov na ohranjanje obsega in značilnosti objektov in območij kulturne dediščine pri vseh podciljih ne bo, saj ukrepi narekujejo posege v znotraj ozemlja Slovenije, območja varstva kulturne dediščine pa nimajo čezmejnega poteka (ocena A).

8.3.9 Krajina

Možen je vpliv na vidno zaznavanje krajinske slike pri umeščanju prometne infrastrukture v obmejni prostor, v kolikor gre za umestitev infrastrukture večjega obsega v območje, ki je prostorsko dobro vidno iz Italije (ukrep št. R.1 - železnica Koper - Ljubljana). Podcilji, ki vsebujejo ukrep R.1 so: 1c, 2f, 2g, 3a in 3c. Ob upoštevanju usmeritev in omilitvenih ukrepov čezmejnih vplivov (Italija) ni pričakovati (ocena C).

9 PRESOJA ALTERNATIV

V Strategiji razvoja prometa v RS so za vsak podcilj opredeljeni prometni ukrepi, za katere se šteje, da so najprimernejši za doseganje tega podcilja.

Za namen ocenjevanja skladnosti ukrepov Strategije z okoljskimi cilji, so ukrepi razvrščeni v dve skupini ukrepov, in sicer:

- v skupino splošnih ukrepov (takoimenovani horizontalni ukrepi) in
- v pet skupin alternativnih ukrepov, ki se medsebojno razlikujejo po načinu transporta (ukrepi v železniškem prometu, ukrepi cestnega prometa, ukrepi javnega prometa, ukrepi vodnega prometa in ukrepi zračnega prometa).

Splošni ukrepi (horizontalni ukrepi) imajo naslednje značilnosti:

- izkazujejo visoko stopnjo notranje skladnosti z drugimi ukrepi,
- so medsebojno komplementarni,
- so potrebni ne glede na način transporta in
- niso konkurenčni katerikoli drugi skupini ukrepov.

Skupina splošnih ukrepov nima alternativ. Uporaba splošnih ukrepov je potrebna za doseganje ciljev Strategije ne glede na izbran način transporta. Ker splošni ukrepi niso alternativa drugim skupinam ukrepov, se njihove skladnosti z okoljskimi cilji ne presoja.

V poglavju je izvedeno vrednotenje posameznih skupin alternativnih ukrepov glede na skladnost z okoljskimi cilji. Presoja posameznih skupin alternativnih ukrepov je potekala na podlagi določitve povprečne ocene o skladnosti z vsemi 12 okoljskimi cilji za vsak posamezni ukrep prometne politike, pri čemer so posamezne ocene o skladnosti z okoljskimi cilji od A do E ovrednotene s številčnimi vrednostmi od 1 do 5. Ovrednotenje skladnosti skupin alternativnih ukrepov glede na okoljske cilje je izvedeno po naslednji lestvici:

Oznaka	Ocena vrednotenja	Obrazložitev vrednotenja	Številčno vrednotenje
	zelo skladen	skupina alternativnih ukrepov je zelo skladna z okoljskimi cilji	1.0 - 1.4
	delno skladen	skupina alternativnih ukrepov je delno skladna z okoljskimi cilji	1.5 - 2.0
	pogojno skladen	povezava med skupino alternativnih ukrepov in okoljskimi cilji je nejasna, skupina alternativnih ukrepov je pogojno skladna z okoljskimi cilji	2.1 - 3.0
	neskladen	skupina alternativnih ukrepov je neskladna z okoljskimi cilji	>3.0

Skupna primerjava obravnavanih skupin alternativnih ukrepov glede na skladnost z okoljskimi cilji je prikazana v tabeli 21 in 22. Podrobnejša primerjava skladnosti skupin alternativnih ukrepov in okoljskih ciljev po posameznih podciljih prometne politike z okoljskimi usmeritvami je v tabelah v prilogi 2.

Skoraj vsi predvideni ukrepi na javnem prometu in večina ukrepov na cestnem, železniškem, zračnem in vodnem omrežju bodo med izvedbo in obratovanjem posegov zelo ali delno skladna z okoljskimi cilji, pri čemer bo za zmanjšanje okoljskih vplivov potrebno pri praktično vseh posegih zagotoviti vsaj osnovne omilitvene ukrepe, ki izhajajo iz zakonodaje.

Posamezni ukrepi na železniškem, cestnem in zračnem omrežju so glede na obravnavane okoljske cilje ocenjeni kot pogojno skladni. Ti ukrepi prometne politike so naslednji:

Železniški promet:

- R.1 Koper – Ljubljana (ocena vrednotenja 2.2),
- R.3 Ljubljana – Jesenice (ocena vrednotenja 2.1).

Cestni promet:

- Ro.9 povezava Koroške z avtocestnim sistemom (ocena vrednotenja 2.2),
- Ro.10 povezava Hrastnika z Zidanim Mostom (ocena vrednotenja 2.1),
- Ro.11 povezava Kočevja z Ljubljano (ocena vrednotenja 2.1),
- Ro.12 ljubljanski avtocestni obroč in priključni avtocestni kraki ter preureditve priključkov (ocena vrednotenja 2.5),
- Ro.15 povezava Škofje Loke/Medvod z Ljubljano (ocena vrednotenja 2.1),
- Ro.16 cestno omrežje okoli Maribora (ocena vrednotenja 2.1),
- Ro.18 povezava Ilirske Bistrice (HR) z avtocestnim sistemom (ocena vrednotenja 2.2).

Zračni promet:

- A.2 Letališče Edvarda Rusjana Maribor (ocena vrednotenja 2.1),
- A.3 Portoroško letališče (ocena vrednotenja 2.6).

Potrebo po umestitvi okoljsko pogojno skladnih prometnih ukrepov je potrebno izkazati s posebno študijo sprejemljivosti, v okviru katere je potrebno ovrednotiti vse možne negativne okoljske vplive in opredeliti dodatne omilitvene ukrepe, na podlagi katerih bo poseg okoljsko sprejemljiv.

Primerjava posameznih skupin alternativnih ukrepov (z izjemo 4. cilja) kaže naslednje (tabeli 21, 22):

- z okoljskega stališča je najbolj ustrezna in sprejemljiva alternativa javnega prometa, pri kateri je večina ukrepov zelo ali delno skladna z okoljskimi cilji;
- železniška alternativa je pri večini podciljev prometne politike ustrežnejša od cestne alternative, čeprav je tudi pri posameznih ukrepih železniškega prometa pričakovan povečan vpliv na okolje;
- cestna alternativa je glede na večino okoljskih ciljev sicer sprejemljiva za okolje, a bo pri posegih, ki so predvideni na gosto pozidanih območjih ali potekajo po varovanih območjih, potrebna izvedba obsežnih omilitvenih ukrepov za zmanjšanje vplivov na okolje;
- skupina alternativnih ukrepov vodnega prometa je v večini delno skladna z okoljskimi cilji. Povečan vpliv je pričakovan predvsem na priobalnih območjih, vendar bodo vplivi okoljsko obvladljivi;
- alternativa zračnega prometa je v večini le delno skladna z okoljskimi cilji. Negativni okoljski vplivi so pričakovani na območju Letališča Portorož, potencialno problematično je tudi letališče Maribor.

V splošnem velja ugotovitev, da so z ustrezno umestitvijo posegov v prostor in izvedbo vseh potrebnih omilitvenih ukrepov vse skupine alternativnih ukrepov iz okoljskega stališča sprejemljive. Okoljsko najbolj ustrezna alternativa je javni promet, železniški in vodni promet sta okoljsko ustrežnejši alternativni od cestnega prometa, okoljsko najmanj ustrezna pa je alternativa zračnega prometa.

Tabela 21: Primerjava posameznih skupin alternativnih ukrepov glede na skladnost z okoljskimi cilji

Splošna primerjava alternativ	Železniški promet	Cestni promet	Javni promet	Vodni promet	Letalski promet
1a Odprava zastojev na mejah					
1b Izboljšanje dostopnosti mednarodnega medkrajevnega potniškega prometa					
1c Izboljšanje dostopnosti mednarodnega tovornega prometa					
2a Severovzhodna					
2b Jugovzhodna					
2c Severozahodna					
2d Goriška					
2e Koroška					
2f Primorska					
2g Osrednjeslovenska					
2h dostopnost znotraj regij (do regionalnih središč)					
3a Ljubljana					
3b Maribor					
3c Koper					
4a Prilagoditev zakonodaje, pravil in standardov evropskim zahtevam in najboljša praksa					
4b Izboljšanje organ. strukture sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki					
4c Izboljšanje operativne strukture sistema					
4d Izboljšanje varnosti prometnega sistema					
4e Zmanjševanje/ublažitev vplivov na okolje					
4f Izboljšanje energetske učinkovitosti					
4g Finančna vzdržnost prometnega sistema					

Legenda: - zelo skladno, - delno skladno, - pogojno skladno, - neskladno

Tabela 22: Primerjava posameznih skupin alternativnih ukrepov glede na skladnost z okoljskimi cilji, deleži ovrednotenih vplivov

Splošna primerjava alternativ	Železniški promet				Cestni promet				Javni promet				Vodni promet				Letalski promet				
	Št.	ZS%	DS%	K%	Št.	ZS%	DS%	K%	Št.	ZS%	DS%	K%	Št.	ZS%	DS%	K%	Št.	ZS%	DS%	K%	
1a Odprava zastojev na mejah	8	25	63	13	3	33	67	0													
1b Izboljšanje dostopnosti mednarodnega medkrajevnega potniškega prometa	10	30	60	10	5	40	40	20					1	0	100	0	3	0	33	67	
1c Izboljšanje dostopnosti mednarodnega tovornega prometa	13	23	62	15	5	40	40	20					6	17	83	0	1	0	100	0	
2a Severovzhodna	9	33	67	0	8	13	75	13	1	100	0	0									
2b Jugovzhodna	3	100	0	0	5	20	80	0	1	0	100	0									
2c Severozahodna	4	75	0	25	7	14	71	14	4	25	75	0									
2d Goriška	4	75	25	0	3	33	67	0													
2e Koroška	3	100	0	0	2	50	0	50													
2f Primorska	6	50	33	17	3	33	33	33													
2g Osrednjeslovenska	6	17	50	33	8	13	38	50	6	33	67	0									
2h dostopnost znotraj regij (do regionalnih središč)	1	100	0	0	10	20	50	30	4	100	0	0	1	100	0	0					
3a Ljubljana	4	25	25	50	6	83	0	17	9	56	44	0									
3b Maribor	4	0	100	0	6	83	0	17	3	100	0	0									
3c Koper	1	0	0	100	6	83	17	0	1	100	0	0									
4a Prilagoditev zakonodaje, pravil in standardov evropskim zahtevam in najboljša praksa	1	100	0	0	1	100	0	0					2	100	0	0					
4b Izboljšanje organ. strukture sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki					1	100	0	0													
4c Izboljšanje operativne strukture sistema	1	100	0	0	1	100	0	0									1	100	0	0	
4d Izboljšanje varnosti prometnega sistema	2	100	0	0	1	100	0	0					1	100	0	0	1	100	0	0	
4e Zmanjševanje/ublažitev vplivov na okolje	1	100	0	0	4	100	0	0					1	100	0	0	1	100	0	0	
4f Izboljšanje energetske učinkovitosti	1	100	0	0	1	100	0	0					1	100	0	0	1	100	0	0	
4g Finančna vzdržnost prometnega sistema					2	100	0	0													

Legenda: Št.. – število ukrepov, ZS% - delež skladnih ukrepov, DS% - delež delno skladnih ukrepov, K% - delež pogojno skladnih ukrepov

10 USMERITVE IN OMILITVENI UKREPI

V poglavju 10 Okoljskega poročila so opredeljene **splošne usmeritve in omilitveni ukrepi** za zagotavljanje doseganja pomembnih okoljskih ciljev za posamezno področje. Z izvedbo splošnih usmeritev in omilitvenih ukrepov se bo preprečilo negativne vplive opisane v poglavju 8.1 in zagotovilo doseganje okoljskih ciljev Strategije. Opredelitev izvedljivosti splošnih usmeritev in omilitvenih ukrepov:

- Vključiti jih je potrebno v Strategijo razvoja prometa v RS. Za izvedbo je zadolžen izdelovalec in pripravljalec Strategije (PNZ d.o.o., DRI d.o.o. in Ministrstvo za infrastrukturo). Upoštevanje ukrepov preverja ministrstvo, pristojno za okolje, v času poteka postopka celovite presoje vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v RS.

V poglavju 10 so za vsako področje v tabelah podani tudi **specifični omilitveni ukrepi** za posamezne prometne ukrepe znotraj posameznega podcilja. Z izvedbo specifičnih omilitvenih ukrepov se bo preprečilo negativne vplive in zagotovilo doseganje okoljskih ciljev Strategije. Opredelitev izvedljivosti:

- Za izvedbo specifičnih omilitvenih ukrepov so v času načrtovanja plana/posega za posamezen prometni ukrep odgovorni izdelovalci in pripravljavci projektne dokumentacije. Uspešnost izvedenih ukrepov spremlja ministrstvo, pristojno za okolje, v postopku celovite presoje vplivov na okolje za posamezen plan.

Najpomembnejše splošne usmeritve za načrtovanje prometne politike z vidika varstva okolja so:

- V Strategiji opredeljeni ukrepi so strateške narave in niso prostorsko umeščeni ali izdelani na projektnem nivoju, zato bo potrebno celovito presojo vplivov na okolje za posamezne infrastrukturne ukrepe izdelati v nadaljnjih fazah priprave projektne dokumentacije.⁴
- Celovita presoja sprejemljivosti za posamezne ukrepe, ki bi lahko imeli pomembne vplive na varovana območja narave se mora izvesti na ravni podrobnejšega plana ali posega v skladu s 25.a členom Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja.⁵
- Za zagotavljanje trajnostnega in sonaravnega razvoja naj se pri izboru ukrepov daje prednost razvoju javnega, železniškega in vodnega prometa pred cestnim in zračnim prometom ter rekonstrukcijam pred novogradnjami.
- Potreba po umestitvi novih železniških in cestnih povezav naj se preveri v posebnih študijah (z vidika prostora, okolja, projektnih rešitev in ekonomske upravičenosti). Za izdelavo teh študij je potrebno zagotoviti verodostojne prometne podatke in sodelovanje izkušenih strokovnjakov za posamezna področja.

10.1 Tla in mineralne surovine

Splošne usmeritve in omilitveni ukrepi za doseganje okoljskega cilja 1 in 2

Izgradnja prometne infrastrukture z zasedbo tal povzroča obsežne trajne vplive, ki se po posegu izrazijo kot sprememba rabe tal. Pri načrtovanju prometne infrastrukture v prostor je zato potrebno zagotoviti trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno zmanjšati na najmanjšo možno mero ter pri tem prednostno načrtovati poseg po zemljiščih s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljiščih izven strjenih gozdnih kompleksov ter območij gozdov z lesno proizvodnimi funkcijami na prvi stopnji poudarjenosti. Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor ima nadgradnja v okviru obstoječega prometnega koridorja prednost pred novogradnjo. Prometna infrastruktura naj se načrtuje na način, da se ne poveča stopnja verjetnosti pojavljanja zemeljskih plazov na širšem območju poseganja. Pri izgradnji pristanišč na celinskih vodnih poteh je potrebno preprečiti vpliv na erozijo brežin.

⁴ Izjema so plani/posegi za katere je postopek celovite presoje vplivov že izveden.

⁵ Izjema so plani/posegi za katere je presoja sprejemljivosti vplivov na varovana območja že izvedena.

Zaradi zagotavljanja trajnostne rabe naravnih virov je potrebno splošne ukrepe na cestnem in železniškem omrežju (ukrepi iz skupine 4) dopolniti z usmeritvami, ki bodo vzpodbujali recikliranje in uporabo lastnih odpadkov pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture in kar je pomembnejše tudi uporabo certificiranih gradbenih materialov iz recikliranih stranskih proizvodov ali odpadnih materialov, ki nastajajo v drugih sektorjih (ukrep se upošteva pri naročanju v skladu z Uredbo o zelenem javnem naročanju). Pri uporabi gradbenih materialov za prometno infrastrukturo, ki niso primarnega naravnega izvora, je treba upoštevati dejstvo, da:

- gre za uporabo večjih količin gradbenih materialov, predvsem kot gradbena polnila,
- se katere nevarne snovi iz odpadnih materialov trajno mobilizirajo in
- imajo novi gradbeni materiali lahko tudi boljše funkcionalne lastnosti v primerjavi z izvorno naravnimi.

Specifični omilitveni ukrepi

Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
1a	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.6. in Ro.1 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom, predvsem ob Savi (R.3) in Muri (R.7) ter S od Brestanice pri Komnu (R.6) in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.3, R.6. R.8 in Ro.1 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
1b	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.5, R.10. v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom, predvsem ob Savi (R.3, R.5) in Savinji (R.10) ter pri Spodnji Polskavi (R.9) in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.3, R.5, R.8, R.10, Ro.1 in A.3 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
1c	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.5, R.10. in Ro.12 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom, predvsem ob Savi (R.3, R.5) in Savinji (R.10), pri Spodnji Polskavi (R.9) ter V od Logatca in Zadobrovi in Polju v Ljubljani (Ro.12) in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.1, R.3, R.5, R.8, R.10 in Ro.12 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
2.a	Pri umeščanju ukrepov R.5, R.10, Ro.13, Ro.14, Ro.20 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom, predvsem ob Savi (R.5, R.10, Ro.14) in Savinji (Ro.14 R.10,) ter ob naselju Borovci (Ro.20) in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.5, R.8, R.10, Ro.1, Ro.13, Ro.14, Ro.20 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
2.b	Pri umeščanju ukrepa Ro.14 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in Savinji in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih Ro.4, Ro.14 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
2.c	Pri umeščanju ukrepa Ro.7, R.3, Ro.06, Ro.13 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in Savinji in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.3, Ro.6, Ro.7, Ro.13, U.4 - železnica zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
2.d	Pri umeščanju ukrepa R.6 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom pri Brestanici pri Komnu in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Pri umeščanju ukrepa Ro.7 se je treba izogibati varovalnim gozdovom in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.6, Ro.7 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture

	ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
2.e	Pri umeščanju ukrepa Ro.9 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom ob Paki in Velunji in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepu Ro.9 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
2.f	Pri umeščanju ukrepa Ro.18 v prostor se je potrebno izogibati gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih Ro.18 in Ro.17 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
2.g	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.5, Ro.10, Ro.13, Ro.14 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in Savinji ter J od Radomelj in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.1, R.3, R.5, Ro.10, Ro.11, Ro.13, Ro.14, Ro.15, U.4 - železnica, Ro.11, Ro.15, U.4 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
2.h	Pri umeščanju ukrepov Ro.7, Ro.10, Ro.13, Ro.20 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in Savinji ter J od Radomelj, varovalni gozdov Idrijsko-Cerkljanskega hribovja in pri Borancih ter gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih Ro.7, Ro.9, Ro.10, Ro.11, Ro.20 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča z slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
3.a	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.5 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.1, R.3, R.5, U.4 - železnica zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
3.b	Pri umeščanju ukrepov R.10 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in Savinji (R.10) in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.8, R.10 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
3.c	Pri umeščanju ukrepa R.1 v prostor se je potrebno izogibati gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepu R.1 in Ro.17 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
4.a -g	-

10.2 Zrak

Splošne usmeritve in omilitveni ukrepi za doseganje okoljskega cilja 3

Ne glede na dejstvo, da bo največji delež k doseganju okoljskih ciljev v zvezi z nacionalnimi zgornjimi mejami emisij onesnaževal na področju prometa dosežen na podlagi obnove voznega parka z vozili, ki izpolnjujejo vedno višje okoljske standarde, je treba v ukrepih Strategije nameniti pozornost tistim ukrepom, ki bistveno vplivajo na emisije onesnaževal, in sicer predvsem, da se:

- pri načrtovanju in izvajanju ukrepov varstva okolja iz Strategije zagotovi, da je pri izvajanju storitev rednega nadzora stanja motornih vozil s tehničnimi pregledi dana velika pozornost pregledom izpušnih plinov,
- cestni voznik v javnem prometu redno obnavlja in da se pri nabavi novih vozil zagotovi, da so ta v skladu s stanjem tehnike,
- omejuje dostop oziroma uporabo dostavnih lahkih tovornih vozil v mestnih središčih, če ne izpolnjujejo okoljskih standardov, ki veljajo za nova vozila,

- enaka pozornost kot spodbujanju uporabe javnega prometa v urbanih središčih namenja tudi drugim oblikam trajnostne mobilnosti (kolesarjenje, cone za pešce ali cone, v katere imajo vstop vozila z nič ali zelo malo emisijami onesnaževal – »low emission zone«.).

Z navedenim naj se dopolni splošne ukrepe (ukrepi iz skupine 4).

Ker so ukrepi večinoma lokalnega značaja, je priporočljivo, da se nekatere vključi tudi v Podrobnejše programe ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM10, ki se jih pripravi na podlagi že sprejetih Odlokov o načrtih za kakovost zraka na območjih čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka, in sicer:

- Odlok o načrtu za kakovost zraka MO Kranj (Uradni list RS, št. 108/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka: MO Celje (Uradni list RS, št. 108/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka MO Novo mesto (Uradni list RS, št. 108/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka: MO Maribor (Uradni list RS, št. 108/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju Zasavja (Uradni list RS, št. 108/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na MO Murska Sobota (Uradni list RS, št. 88/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju MO Ljubljana (Uradni list RS, št. 24/14)

Zmanjšanje zasebnega potniškega prometa bi morala biti ena od prioritiet vseh večjih mest z velikim številom dnevnih migracij ljudi. Poleg ukrepov za zmanjšanje zasebnega potniškega prometa v mestih, ki temeljijo na internalizaciji okoljskih stroškov in se nanašajo na časovno omejevanje parkiranja in na visoke parkirnine, bi morali pričeti z izvajanjem strategij za izboljšanje javnega prometa; tako mestnega kot lokalnega. Ljudje bi pogosteje uporabljali storitve javnega prometa, če bi bil le-ta cenovno ugoden in ne bi dodatno oteževal vsakodnevnega tempa.

Specifični omilitveni ukrepi

Za doseganje okoljskega cilja 3 specifični omilitveni ukrepi niso predvideni.

10.3 Podnebni dejavniki

Splošne usmeritve in omilitveni ukrepi za doseganje okoljskega cilja 4

10.3.1 Blaženje podnebnih sprememb

Pri pripravi ukrepov za doseganje ciljev iz Strategije je treba upoštevati takoimenovane indikativne cilje zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, ki so za posamezne sektorje navedeni v predlogu Operativnega programa ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v obdobju do leta 2020 s pogledom do leta 2030. Indikativni sektorski cilji zmanjšanja emisij toplogrednih plinov so za promet naslednji:

- hitro rast emisij je treba zaustaviti in zagotoviti zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za 9 % do leta 2020 glede na leto 2008 z uveljavljanjem ukrepov trajnostne mobilnosti,
- trend naraščanja emisij toplogrednih plinov iz prometa je treba obrniti tako, da se emisije toplogrednih plinov nadalje ne bodo povečale za več kot 18 % do leta 2030 glede na leto 2005, kar pomeni zmanjšanje za 15 % do leta 2030 glede na leto 2008,
- v ukrepe za doseganje ciljev iz Strategije je treba vgraditi vizijo nadaljnjega zmanjšanja emisij do leta 2050 za 90 %.

Za doseganje okoljske ciljne vrednosti, ki je za sektor prometa opredeljena v Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v obdobju do leta 2020 s pogledom do leta 2030, so posebej pomembni ukrepi za doseganje podciljev Strategije, ki so vključeni v posebni cilj št. 4 »Izboljšanje organizacijske in operativne strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema«, med katerimi je za blaženje podnebnih sprememb treba posebej izpostaviti ukrepe za:

- vzpostavitev polnilnih postaj za alternativna goriva,
- internalizacijo eksternih stroškov in
- izvajanje omejevalne politike parkiranja vozil v urbanem okolju.

10.3.2 Prilagajanje podnebnim spremembam

V skladu z določbami 5. člena Uredba (EU) št. 1315/2013 je treba ukrepe Strategije načrtovati na način, ki je gospodaren z viri, kar med drugim pomeni, da se zagotovi ustrezno obravnavanje občutljivosti prometne infrastrukture na podnebne spremembe ter naravne nesreče in nesreče, ki jih povzroči človek. To pomeni, da je treba pri načrtovanju infrastrukture upoštevati ukrepe iz ocene tveganja in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture na podnebne spremembe, zlasti v zvezi s padavinami, poplavami, viharji, visoko temperaturo in vročinskimi valovi, sušo, dvigom morske gladine in priobalnimi valovi. Za vse ukrepe novih ureditev prometne infrastrukture je treba v skladu z 41. členom te Uredbe (EU) v smislu prilagajanja podnebnim spremembam:

- zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture na podnebne spremembe in
- na podlagi rezultatov analize izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture na podnebne spremembe.

Za doseganje okoljskega cilja v zvezi s prilagajanjem podnebnim spremembam je treba zagotoviti:

- za prometno infrastrukturo v Sloveniji, da je dolgoročno manj občutljiva na posledice ekstremnih padavin zaradi poplav ali nenadne zasneženosti cestnih površin ter predvsem železniško omrežje, da ni občutljivo na pojav žleda,
- pri načrtovanju vsake nove gradnje ali razširitve obstoječega prometnega omrežja izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture na navedene ekstremne vremenske pojave ter na podlagi rezultatov analize izdelati načrt ukrepov za trajno zmanjšanje posledic teh pojavov,
- da izvajanje ukrepov za zmanjšanje občutljivosti prometnega omrežja na ekstremne vremenske pojave postane ena od osrednjih nalog upravljanja s prometnim omrežjem, pri čemer mora namen izvajanja teh ukrepov temeljiti predvsem na zmanjšanju škode, ki jo zaradi nezmožnosti uporabe na podnebne spremembe občutljivega prometnega omrežja utrpijo uporabniki tega omrežja, in
- da se med splošne ukrepe (ukrepi iz skupine 4) v Strategiji doda ukrep o razvoju smernic, metodologije in postopkov za ravnanje pri zbiranju informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za zmanjšanje občutljivosti prometne infrastrukture na ekstremne vremenske pojave.

Specifični omilitveni ukrepi

Za doseganje okoljskega cilja 4 specifični omilitveni ukrepi niso predvideni.

10.4 Voda

Splošne usmeritve in omilitveni ukrepi za doseganje okoljskega cilja 5

Z namenom omejevanja učinkov pritiska prometne infrastrukture na vire pitne vode in s tem preprečitve negativnih vplivov na kakovost pitne vode se je pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor potrebno izogibati umeščanju na vodovarstvena območja.

Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov na območja, ogrožena zaradi poplav in z njimi povezane erozije. V primeru poseganja v ta območja je treba dokazati, da se obstoječa stopnja poplavne ogroženosti širšega območja ne bo poslabšala. Navedeno usmeritev je potrebno upoštevati zaradi omejevanja pritiskov prometne infrastrukture na poplavno ogrožena območja in zagotavljanja, da se stopnja poplavne ogroženosti posameznih območij ne poveča.

Pri načrtovanju posegov na območjih izredno visoko, zelo visoko in visoko ranljivih vodonosnikov je potrebno preučiti in načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive tako v

primeru gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi). Ob upoštevanju navedene usmeritve bo manjša verjetnost onesnaženja podzemne vode – zagotavljanje omejevanja učinkov pritiska prometne infrastrukture na podzemno vodo.

Prometna infrastruktura naj se ne umešča v priobalna in obalna zemljišča. Tovrstni posegi lahko povzročijo bistvene vplive na ekološko stanje vodotokov, zmanjšanje retenzijskih površin, kakor tudi kumulativne vplive na biodiverzitetno območja in ekosistemske usluge območja. Izjema je v skladu s 37. členom Zakona o vodah možna le na podlagi strokovne utemeljitve, da objekta ni mogoče umestiti drugam ne da bi to povzročilo nesorazmerno visoke stroške. Pri izračunu stroškov je zato potrebno upoštevati tudi stroške krnitve ekosistemskih uslug v primeru poseganja v priobalni pas. Ob upoštevanju navedene usmeritve bo izračun stroškov bolj korekten in tudi ustrezno uravnotežen. Predvidoma bo manj umeščanja v obalni in priobalni pas, kar bo preprečilo bistvene negativne vplive na ekološko stanje vodotokov.

V okviru podcilja 4 naj se med ukrepe vodnega prometa doda ukrep, ki bo trajno zmanjšal negativne vplive na kakovost morja, kot na primer:

- usposobiti inšpekcijske službe,
- nabava ustrezne opreme v primeru razlitij nevarnih snovi v morje,
- izgradnja ustrezne infrastrukture za sprejem in odlaganje odpadnih snovi iz plovil,
- z ustreznim načrtovanjem in gradnjo pristanišč omogočiti cirkulacijo vodnih tokov in s tem preprečiti evtrofikacijo.

V okviru državnih in lokalnih predpisov je treba vzpostavi ustrezne zakonske rešitve, vključno z vrsto dovoljenih plovil na motorni pogon za posamezen vodotok, način plovbe, varnost plovbe in nadzor nad plovnim režimom. Pri izgradnji pristanišč, urejanju plovnih poti in plovbi po celinskih vodah je potrebno preprečiti predvsem vpliv na ekološko stanje voda, vodno in obrežno favno in floro, območja z naravovarstvenim statusom, erozijo in poplavno varnost. V izogib negativnim vplivom je treba pripraviti strokovne podlage in omilitvene ukrepe vključiti v predpise.

Z upoštevanjem usmeritve bodo učinki pritiska prometne infrastrukture na morje omejeni.

Specifični omilitveni ukrepi

Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
1a	Pri Ro.1, Ro.2, R.3 upoštevati: Obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, zato je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena naj obsega tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.
1b	Pri Ro.1, Ro.2, Ro.13, R.3 in A.2 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode, ki vključuje tudi ustrezne tehnične rešitve za varovanje podzemne vode. Pri A.3 upoštevati: Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode kopališč na širšem območju Strunjana, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).
1c	Pri R.3 in Ro.12, Ro.2, R.1 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode. Pri R.1, M.1 – M.4 upoštevati: Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode kopališč na širšem območju Kopra, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).
2.a	Pri Ro.1, Ro.13, Ro.16, Ro.20 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.
2.b	-
2.c	Pri R.3 Ro.6, Ro.13, Ro.15, U.4, Ro.2 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi

	<p>ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik,, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.</p> <p>Pri Ro.6 in Ro.7 upoštevati: Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).</p>
2.d	<p>Pri R.6 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik,, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.</p> <p>Pri Ro.7 upoštevati: Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).</p>
2.e	<p>Pri Ro.9 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik,, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.</p>
2.f	<p>Pri R.1 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik,, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.</p> <p>Pri R.1 in Ro.17 upoštevati: Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode kopališč na širšem območju Kopra, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).</p> <p>Pri Ro.18 upoštevati: V primeru poteka po vplivnem območju Regijskega parka Škocjanske jame pa je potrebno zagotoviti ustrezne tehnične ukrepe, s katerimi je možno učinkovito preprečiti daljinsko onesnaženje podzemne vode na območju Škocjanskih jam.</p>
2.g	<p>Pri R.1, R.3, Ro.10, Ro.12, Ro.13, Ro.15, U.4 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.</p> <p>Pri R.1 upoštevati: Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode kopališč na širšem območju Kopra, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).</p>
2.h	<p>Pri Ro.7 Ro.9, Ro.10, Ro.20 in Ro.21 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.</p>
3.a	<p>Pri R.1, R.5, Ro.12 in U.4 (železnica) upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik,, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.</p> <p>Pri R.1 upoštevati: Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode kopališč na širšem območju Kopra, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).</p>
3.b	<p>Pri Ro.16 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.</p>
3.c	<p>Pri R.1 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.</p> <p>Pri R.1 in Ro.17 upoštevati: Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).</p>
4.a -g	-

10.5 Narava

Splošne usmeritve in omilitveni ukrepi za doseganje okoljskega cilja 6 in 7

Za trajnostno ohranitev naravnega okolja in biodiverzitete naj se izbor ukrepov prioritarno izvaja po sledečem vrstnem redu:

- rekonstrukcija obstoječih povezav ima prednost pred novogradnjami,
- gradnja vzporednih povezav z že obstoječimi cestami, železnicami ima prednost pred umeščanjem v naravno ohranjen prostor,
- v kolikor se ni možno izogniti poseganju v neokrnjen prostor, naj se izogiba poseganju v varovana območja, EPO in območja naravnih vrednot,
- prednost naj se daje variantam, ki imajo manjši vpliv na migracijske poti prostoživečih živali (takšne z daljšim potekom v tunelih, pokritih vkopih, takšne ki sekajo manj migracijskih poti), zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije. Pred vsakim načrtovanjem izgradnje ekodukta je treba izvesti študijo ali povzeti rezultate že opravljenih študij, kar bo zagotavljalo umestitev objekta na ustrezno mesto in na ustrezen način (oblika, velikost ter ureditev objekta in okolice). Pri načrtovanju je potrebno predvideti tudi objekte za prehajanje manjših živali (dvoživke, mali sesalci, plazilci), in sicer na podlagi rezultatov že opravljenih študij ali po potrebi dodatnih raziskav.

Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov v območja naravnih vrednot. Z upoštevanjem usmeritve se bo ohranjalo zvrsti in lastnosti naravnih vrednot.

Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov v zavarovana območja. V kolikor je poseganje vanje neizogibno, in v kolikor to akt o zavarovanju posameznega območja dopušča, je potrebno upoštevati usmeritve, izhodišča in pogoje za varstvo zavarovanih območij narave, ki so podani z varstvenimi režimi v sprejetih aktih o zavarovanju. Z upoštevanjem usmeritve se bo zagotavljalo varovanje zavarovanih območij.

Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov v območja Natura 2000. Z upoštevanjem usmeritve se bo zagotavljajo varovanje povezanosti in celovitosti območij Natura 2000.

V primeru, da je elektrifikacija železniške proge načrtovana na območju preletnih in selitvenih poti ptic, je treba za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki predvideti ustrezne tehnične rešitve. Z upoštevanjem ukrepa bo manjša izguba posameznih osebkov ptic in s tem večja verjetnost doseganja ali ohranjanja ugodnega stanja populacij. Verjetnost doseganja cilja ohranjanja biotske raznovrstnosti bo večja.

Čas izvajanja posegov se kar najbolj prilagodi življenjskim ciklom živali in rastlin tako, da se:

- živalim prilagodi tako, da poseganje ne, ali v čim manjši možni meri, sovpada z obdobji, ko potrebujejo mir oziroma se ne morejo umakniti, zlasti v času razmnoževalnih aktivnosti, vzrejanja mladičev, razvoja negibljivih ali slabo gibljivih razvojnih oblik ter prezimovanja,
- rastlinam prilagodi tako, da se omogoči semenenje, naravno zasajevanje ali druge oblike razmnoževanja.

Z upoštevanjem ukrepa bodo motnje življenjskih ciklov živali in rastlin manjše, s tem je verjetnost doseganja ali ohranjanja ugodnega stanja populacij večja. Verjetnost doseganja cilja ohranjanja biotske raznovrstnosti je večja.

Skladno s ciljem Resolucije o nacionalnem programu varstva okolja 2005–2012 (Uradni list RS, št. 2/06): »Povečanje deleža zavarovanih območij različnih kategorij za 10 % – na 22 % površine Slovenije do leta 2014.«, ki še ni bil dosežen, je v prihodnjih letih pričakovati povečanje obsega zavarovanih območij. Zaradi navedenega naj se, v izogib možnim konfliktom in negativnim vplivom na doseganje okoljskih ciljev ohranjanja narave, izogiba umeščanju prometne infrastrukture v območja, ki so predlagana za zavarovanje.

Prometna infrastruktura naj se ne umešča v priobalna in obalna zemljišča. Tovrstni posegi lahko povzročijo bistvene vplive na ekološko stanje vodotokov, zmanjšanje retenzijskih površin, kakor tudi kumulativne vplive na biodiverzitetno območje in ekosistemske usluge območja. Izjema je v skladu s 37. členom Zakona o vodah možna le na podlagi strokovne utemeljitve, da objekta ni mogoče umestiti drugam ne da bi to povzročilo nesorazmerno visoke stroške. Pri izračunu stroškov je zato potrebno upoštevati tudi stroške krnitve ekosistemskih uslug v primeru poseganja v priobalni pas. Ob upoštevanju navedene usmeritve bo izračun stroškov bolj korekten in tudi ustrezno uravnotežen. Predvidoma bo manj umeščanja v obalni in priobalni pas, kar bo preprečilo bistvene negativne vplive na biodiverzitetno obalno in priobalno pasu.

Pri izgradnji pristanišč, urejanju plovni poti in plovbi po celinskih vodah je potrebno preprečiti vpliv na vodne organizme, floro in favno na brežinah ter habitate. Za plovne poti je potrebno izdelati strokovne podlage, v katerih bo preučen vpliv plovbe na floro, favno in habitate ter v predpise vključiti vse potrebne omilitvene ukrepe, ki sledijo iz strokovnih podlag.

Splošne ukrepe na cestnem in železniškem omrežju je potrebno dopolniti z ukrepom za ustrežnejšo zaščito posameznih skupin prostoživečih živali pred trki z vozili. Predlagamo, da se v Strategijo doda nov ukrep z naslovom: Zagotavljanje migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnosti pred trki s prostoživečimi živalmi. Z ukrepom se bo omogočila povezljivost habitatov (ponovna vzpostavitev ali ohranjanje migracijskih poti) vrst in zagotovilo doseganje okoljskih ciljev, ki se nanašajo na področje varstva narave. Predlagamo, da ima ukrep sledečo vsebino:

- Zmanjšati fragmentiranost habitatov vrst z vzpostavitvijo prehodov za prostoživeče živali na obstoječih prometnicah (predvsem za vrste iz skupin sesalci in dvoživke). Za ta namen se v začetni fazi izvede študija ali že povzamejo rezultati opravljenih monitoringov povozov prostoživečih živali ter na podlagi izsledkov študije uredijo objekti za prehajanje živali. V sklopu ukrepa se pripravi tudi prioritetni seznam črnih točk povozov dvoživk, kjer se prednostno uredijo objekti za prehajanje, vključno z usmerjevalnimi ograjami. Za zagotovitev boljše varnosti v prometu (za preprečitev trkov z velikimi sesalci) je, odvisno od lokacije in gostote prometa, na neograjenih prometnicah možna postavitve kemičnih odvrtač, zvočnih opozorilnih naprav, svetlobnih odsevnikov ali kombiniranih naprav.
- Pri novo načrtovanih infrastrukturnih koridorjih zagotoviti ohranitev obstoječih migracijskih poti z izgradnjo ustreznih objektov ali drugih ureditev za prehajanje prostoživečih živali (predvsem za vrste iz skupin zveri, srnjadi, jelenjadi, netopirjev in dvoživk). Za potrebe načrtovanja se že v začetni fazi izdelata namenski študija (oz. povzame rezultate že opravljenih študij, če ti obstajajo), ki obsega podatke o vrstah, katerih migracija bo s posegom prizadeta, in usmeritve projektantu za načrtovanje objekta oz. ureditve (lokacijo, obliko, velikost, zasaditev objekta in okolice in podobno).

Specifični omilitveni ukrepi

Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
1a	<p>Ukrep R.3 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oz. ga ne bo (posebno pozornost nameniti območju Šmarne gore).</p> <p>Pri ukrepu R.8 upoštevati sledeče: Za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki pri premoščanju Drave je treba predvideti ustrezne tehnične rešitve (npr. izvedba premostitve v škatlasti konstrukciji).</p>
1b	<p>Pri ukrepih R.5 in R.10, Ro.12 upoštevati: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko prometne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p> <p>Pri ukrepu Ro.12 upoštevati: Prioritetno naj se vlaga v ukrepe javnega potniškega prometa. V kolikor je dograditev avtocestnega omrežja nujna, naj se, če je možno, širi že obstoječe prometnice, poseganju v neokrnjen prostor se je potrebno izogibati v največji možni meri.</p> <p>Ukrepa R.3 in Ro.12 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oz. ga ne bo (posebno pozornost nameniti območju Šmarne gore in Ljubljanskega barja).</p> <p>Pri ukrepu R.8 upoštevati sledeče: Za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki pri premoščanju Drave je treba predvideti ustrezne tehnične rešitve (npr. izvedba premostitve v škatlasti konstrukciji).</p> <p>Pri ukrepu A.3 upoštevati sledeče:</p> <ul style="list-style-type: none"> - širitev letališča je dopustna v primeru, da se ob večanju števila potnikov, število letalskih operacij zmanjša, - v maksimalni možni meri se izogibati poseganju na varovano območje Sečoveljskih solin, - preprečiti negativen vpliv na lastnosti območja Sečoveljskih solin, zaradi katerih so te opredeljene kot ramsarska lokaliteta, območje Natura 2000 in krajinski park, - širitev letališča ni dovoljena v habitate, ki so pomembni za ohranjanje biodiverzitete na območju Sečoveljskih solin.
1c	<p>Pri ukrepih R.1, R.5 in R.10 upoštevati: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko železniške proge, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p> <p>Pri ukrepu R.8 upoštevati sledeče: Za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki pri premoščanju Drave je treba predvideti ustrezne tehnične rešitve (npr. izvedba premostitve v škatlasti konstrukciji).</p> <p>Pri ukrepu Ro.12 upoštevati: Prioritetno naj se vlaga v ukrepe javnega potniškega prometa. V kolikor je dograditev avtocestnega omrežja nujna, naj se, če je možno, širi že obstoječe prometnice, poseganju v neokrnjen prostor se je potrebno izogibati v največji možni meri.</p> <p>Ukrepa R.3 in Ro.12 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oz. ga ne bo (pozornost nameniti območju Šmarne gore in Ljubljanskega barja).</p>
2.a	<p>Pri ukrepih R5 in Ro 14 upoštevati: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko železniške in cestne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unij.</p> <p>Pri ukrepu R.8 upoštevati sledeče: Za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki pri premoščanju Drave je treba predvideti ustrezne tehnične rešitve (npr. izvedba premostitve v škatlasti konstrukciji).</p>
2.b	<p>Pri ukrepu Ro.4 upoštevati: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko prometne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p>
2.c	<p>Pri ukrepu Ro.7 upoštevati: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko cestne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p> <p>Pri ukrepu Ro.15 upoštevati: Prioritetno naj se vlaga v ukrepe javnega potniškega prometa. V kolikor je novogradnja nujna, naj se, če je možno, širi že obstoječe prometnice. Poseganju v neokrnjen prostor se je potrebno izogibati v največji možni meri.</p> <p>Ukrep R.3 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oz. ga ne bo (posebno pozornost nameniti območju Šmarne gore).</p>
2.d	<p>Pri ukrepu Ro.7 upoštevati: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko cestne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p>
2.e	<p>Pri ukrepu Ro.9 upoštevati: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko prometne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p>
2.f	<p>Pri ukrepu R.1, Ro.17 in Ro.18 upoštevati: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko železniške in cestne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p> <p>Za ukrep Ro.18 upoštevati: Cesto načrtovati izven območja Regijskega parka Škocjanske jame (območje je pod Unescovo zaščito in opredeljeno kot Ramsarsko mokrišče). V primeru poteka po vplivnem območju Regijskega parka Škocjanske jame pa je potrebno zagotoviti ustrezne tehnične ukrepe, s katerimi je možno učinkovito preprečiti daljinsko onesnaženje podzemne vode na območju Škocjanskih jam.</p>
2.g	<p>Pri ukrepih R.1, R5, Ro.10, Ro.11, Ro.12 in Ro.14 upoštevati sledeče: Zagotoviti ustrezne prehode</p>

	<p>prostoživečih živali preko prometne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p> <p>Pri ukrepu Ro.15 upoštevati tudi: Prioritetno naj se vlaga v ukrepe javnega potniškega prometa. V kolikor je novogradnja nujna, naj se, če je možno, širi že obstoječe prometnice. Poseganju v neokrnjen prostor se je potrebno izogibati v največji možni meri.</p> <p>Ukrep R.3 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oz. ga ne bo (posebno pozornost nameniti območju Šmarne gore).</p>
2.h	<p>Pri ukrepih Ro.7, Ro.9 in Ro.11 upoštevati sledeče: Prioritetno naj se vlaga v ukrepe javnega potniškega prometa. V kolikor je novogradnja nujna, naj se, če je možno, širi že obstoječe prometnice. Poseganju v neokrnjen prostor se je potrebno izogibati v največji možni meri.</p> <p>Pri ukrepih Ro.7, Ro.9, Ro.10 in Ro.11 upoštevati sledeče: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko prometne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p>
3.a	<p>Pri ukrepih R.1, R5 in Ro.12 je treba zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko prometne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p> <p>Ukrepa R.3 in Ro.12 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oz. ga ne bo (posebno pozornost nameniti območju Šmarne gore in Ljubljanskega barja).</p>
3.b	<p>Pri ukrepu R10 upoštevati sledeče: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko železniške proge, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p> <p>Pri ukrepu R.8 upoštevati sledeče: Za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki pri premoščanju Drave je treba predvideti ustrezne tehnične rešitve (npr. izvedba premostitve v škatlasti konstrukciji).</p>
3.c	<p>Pri ukrepu R1 upoštevati sledeče: Na območju med Vrhniko in Logatcem je potrebno zagotoviti ustrezne prehode za prostoživeče živali, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije. Pri Ro.17 zagotoviti migracijo prostoživečih živali preko cestne infrastrukture.</p>
4.a -g	-

10.6 Zdravje ljudi

Splošne usmeritve in omilitveni ukrepi za doseganje okoljskega cilja 8

10.6.1 Kakovost zraka

Pri načrtovanju prometne politike na območjih čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka je potrebno v zvezi z upravljanjem s prometom na obstoječem prometnem omrežju in v zvezi z njegovim vzdrževanjem upoštevati:

- Odlok o načrtu za kakovost zraka MO Kranj (Uradni list RS, št. 108/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka: MO Celje (Uradni list RS, št. 108/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka MO Novo mesto (Uradni list RS, št. 108/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka: MO Maribor (Uradni list RS, št. 108/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju Zasavja (Uradni list RS, št. 108/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na MO Murska Sobota (Uradni list RS, št. 88/13)
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju MO Ljubljana (Uradni list RS, št. 24/14)

V skladu z odloki bo za problematična območja izdelan Podrobnejši program ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM(10). Te Programe je potrebno pri načrtovanju prometne politike na širšem problematičnem območju upoštevati. Prednost pri izboru naj se nameni varianti, ki bo zagotavljala izboljšanje kakovosti zunanjega zraka v večjem obsegu.

Pri pripravi prostorskih aktov za nove infrastrukturne posege ali za razširitev obstoječega prometnega omrežja je za doseg cilja zmanjšanja onesnaženosti zunanjega zraka na vplivnem območju obravnavanega posega potrebno upoštevati sledeče splošne usmeritve:

- v čim večji možni meri zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije onesnaževal (preprečevanje nastajanja zgostitev v prometu, zagotavljanje tekočega prometa pri zmernih potovalni hitrosti med 60 in 90 km/h, preusmeritve prometa),

- na območjih s čezmerno onesnaženostjo zunanega zraka izvedba ukrepov za preprečevanje povečanja prometnih tokov na posameznih odsekih cestnega omrežja in uvajanje ukrepov za prepoved vstopa motornih vozil (predvsem tovornih), ki ne ustrezajo okoljskim standardom za nova vozila,
- izogibati se umeščanju ukrepov na območja poselitve, ki so na onesnaženost zunanega zraka posebej občutljiva (stanovanjska pozidava, območja za zdravstveno dejavnost, turistična območja).

Specifični omilitveni ukrepi

Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
1a	-
1b	Zvezi z ukrepom Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane) je treba na območju aglomeracije Ljubljana zaradi čezmerne onesnaženosti zunanega zraka zaradi zmanjšanja števila čezmernih dnevnih obremenitev zunanega zraka z delci zagotoviti izvajanje naslednjih omilitvenih ukrepov: <ul style="list-style-type: none"> - nadzorovano omejevati hitrost cestnih vozil v času največje onesnaženosti zunanega zraka z delci na območju aglomeracije Ljubljana, - redno vzdrževati avtocestne površine s čiščenjem ali z drugimi sredstvi z namenom, da se resuspenzija delcev zmanjša v največji možni meri, in - zaradi zagotavljanja izboljšanja kakovosti zunanega zraka na širšem območju avtocestnega omrežja okoli Ljubljane upoštevati tudi druge ukrepe iz Podrobnejšega programa ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM(10), ki bodo za prometni sektor in druge vire onesnaževanja izdelan na podlagi Odloka o načrtu za kakovost zraka na območju MO Ljubljana (Uradni list RS, št. 24/14).
1c - 2f	-
2.g	Zvezi z ukrepom Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane) je treba na območju aglomeracije Ljubljana zaradi čezmerne onesnaženosti zunanega zraka zaradi zmanjšanja števila čezmernih dnevnih obremenitev zunanega zraka z delci zagotoviti izvajanje naslednjih omilitvenih ukrepov: <ul style="list-style-type: none"> - nadzorovano omejevati hitrost cestnih vozil v času največje onesnaženosti zunanega zraka z delci na območju aglomeracije Ljubljana, - redno vzdrževati avtocestne površine s čiščenjem ali z drugimi sredstvi z namenom, da se resuspenzija delcev zmanjša v največji možni meri, in - zaradi zagotavljanja izboljšanja kakovosti zunanega zraka na širšem območju avtocestnega omrežja okoli Ljubljane upoštevati tudi druge ukrepe iz Podrobnejšega programa ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM(10), ki bodo za prometni sektor in druge vire onesnaževanja izdelan na podlagi Odloka o načrtu za kakovost zraka na območju MO Ljubljana (Uradni list RS, št. 24/14).
2.h	-
3.a	Zvezi z ukrepom Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane) je treba na območju aglomeracije Ljubljana zaradi čezmerne onesnaženosti zunanega zraka zaradi zmanjšanja števila čezmernih dnevnih obremenitev zunanega zraka z delci zagotoviti izvajanje naslednjih omilitvenih ukrepov: <ul style="list-style-type: none"> - nadzorovano omejevati hitrost cestnih vozil v času največje onesnaženosti zunanega zraka z delci na območju aglomeracije Ljubljana, - redno vzdrževati avtocestne površine s čiščenjem ali z drugimi sredstvi z namenom, da se resuspenzija delcev zmanjša v največji možni meri, in - zaradi zagotavljanja izboljšanja kakovosti zunanega zraka na širšem območju avtocestnega omrežja okoli Ljubljane upoštevati tudi druge ukrepe iz Podrobnejšega programa ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM(10), ki bodo za prometni sektor in druge vire onesnaževanja izdelan na podlagi Odloka o načrtu za kakovost zraka na območju MO Ljubljana (Uradni list RS, št. 24/14).
3.b	V skladu z Odlokom o načrtu za kakovost zraka na območju MO Maribor (Uradni list RS, št. 108/13) bo za MO Maribor izdelan Podrobnejši program ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM(10). Ta Program je potrebno pri načrtovanju prometne politike za dosego podcilja 3b upoštevati. Prednost naj se nameni ukrepom, ki bodo zagotavljali izboljšanje kakovosti zunanega zraka v večjem obsegu.
3.c	-
4.a -g	-

10.6.2 Obremenitev s hrupom

Splošne usmeritve in omilitveni ukrepi za doseganje okoljskega cilja 9

Pri načrtovanju politike razvoja prometne infrastrukture je potrebno za zmanjšanje obremenjenosti okolja s hrupom v skladu z Direktivo 2002/49/ES, s področno slovensko zakonodajo, Operativnim programom varstva pred hrupom in v skladu z Uredbo (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja zagotoviti ukrepe, ki prispevajo:

- k zmanjšanju zunanjih stroškov prometa in varstvu okolja,
- k zmanjšanju izpostavljenosti prebivalcev na poselitvenih območjih negativnim učinkom tranzitnega cestnega in železniškega prometa
- in posledično k zmanjšanju negativnih učinkov na zdravje in počutje ljudi.

Obremenjenost okolja s hrupom v Sloveniji je največja prav ob cestnem in železniškem omrežju, obremenitev je še posebej povečana v urbanih središčih in na območju pomembnejših prometnih vozlišč. V skladu z Zakonom o varstvu okolja je povzročitelj prekomerne obremenjenosti s hrupom dolžan zagotoviti ukrepe za njeno zmanjšanje. Izvedba ukrepov je potrebna na območjih, kjer je okolje preobremenjeno že v obstoječem stanju, omilitvene ukrepe pa bo potrebno izvesti tudi ob vseh z Strategijo načrtovanih novih prometnih koridorjih.

Izvedba omilitvenih ukrepov ob prometnem omrežju, ki je predmet politike razvoja prometne infrastrukture, mora biti usklajena z Operativnim programom varstva pred hrupom (OP-Hrup). Veljavni operativni program je bil sprejet v januarju 2012 in vključuje le sanacijo hrupa na najbolj obremenjenih območjih ob pomembnih cestah in železniških progah I. faze strateškega kartiranja hrupa izven poselitvenih območij. OP-Hrup obsega strateški del, v katerem so opredeljeni splošni pogoji za izvedbo protihrupnih ukrepov pri obstoječih in novih infrastrukturnih virih, ter izvedbeni del, ki opredeljuje ukrepe, ki so predvideni med letoma 2012 in 2017 za sanacijo najbolj obremenjenih območij. Slovenija na tem področju ne sledi povsem zahtevam Direktive 2002/49/ES, saj je OP-Hrup sprejela s štiriletno zamudo, z operativnim programom za območje MOL zamuja že 7 let, prav tako bi do leta 2013 morala pripraviti operativni program za pomembne ceste in železniške proge na podlagi rezultatov II. faze strateškega kartiranja in za območje MOM. Sprejetje in izvedba operativnih programov varstva pred hrupom za obe poselitveni območji ter za pomembne ceste in železniške proge bi morala biti med prioritarnimi nalogami Ministrstva za infrastrukturo in Ministrstva za okolje in prostor v prihodnjem obdobju, saj je v obstoječem stanju kršen evropski pravni red, povečana je zdravstvena ogroženost prebivalcev z vsemi posledicami, neizpolnjevanje sprejetih obveznosti pa lahko privede tudi do hujših finančnih posledic zaradi odškodninskih tožb prizadetih prebivalcev kot tudi kazni zaradi neizpolnjevanja predpisov s strani evropske komisije.

Pri pripravi prostorskih aktov za infrastrukturne posege je za doseg cilja zmanjšanja obremenjenosti okolja pred hrupom potrebno upoštevati sledeče splošne usmeritve:

- v čim večji možni meri zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije na viru hrupa (ukrepi na omrežju, vozni park, logistični ukrepi,časne ali trajne preusmeritve tranzitnega prometa, zniževanje hitrosti vožnje na za hrup občutljivih območjih),
- na zaščito čezmerno obremenjenih območij izvedbo ukrepov za preprečevanje in širjenje hrupa v okolje (protihrupne ograje in nasipi, pokrite galerije, ...) in ukrepov na stavbah za zagotavljanje bivalnih pogojev v stavbah (pasivna zaščita),
- izogibati se umeščanju infrastrukturnih posegov na mirna območja poselitve in /ali na območja, ki so v skladu z zakonodajo s področja varstva pred hrupom opredeljena kot za hrup bolj občutljiva (stanovanjska pozidava, območja za zdravstveno dejavnost, območja za vzgojno-varstveno in izobraževalno dejavnost, turistična območja),
- izogibati se umeščanju infrastrukturnih posegov na mirna območja na prostem (zavarovana območja v skladu s predpisi s področja ohranjanja narave).

V skladu z Operativnim programom in z zakonodajo s področja varstva pred hrupom morajo biti ukrepi varstva okolja pred hrupom ob prometnem omrežju prvenstveno usmerjeni na ukrepe za zmanjšanje emisije hrupa na viru, ukrepe za preprečevanje širjenja hrupa v okolje in po potrebi na ukrepe na stavbah za zagotovitev ustreznih bivalnih razmer v preobremenjenih stavbah.

Ukrepi za zmanjšanje emisije hrupa na viru so najučinkovitejši. Zmanjšanje emisije prometnih virov hrupa je možno doseči zlasti s posodobitvijo voznega parka (cestni, železniški, letalski in vodni promet), dodatno s preusmeritvami prometnih tokov s poudarkom na preusmeritvi daljinskega prometa na železnico, ter z večjo učinkovitostjo javnega potniškega prometa, z izboljšanjem tehničnih lastnosti cestnih površin in železniške infrastrukture ter z logističnimi ukrepi urejanja prometa (začasne preusmeritve, zniževanje hitrosti vožnje, ...). V skladu z usmeritvami na ravni EU se emisija posameznih virov hrupa ureja glede na zahteve in usmeritve naslednjih programskih dokumentov:

- omejitev emisije tirnih vozil železniškega voznega parka in infrastrukturnega omrežja v skladu z Direktivo 2008/57/ES in smernico TSI C(2011) 658,
- zmanjšanje emisije hrupa motornih vozil in infrastrukture na čim nižjo možno raven (COM (2011) 321),
- omejitev emisije hrupa letalskega prometa v skladu z Direktivo 2002/30/ES.

Zmanjšanje emisij hrupa železniškega prometa je v Strategiji zagotovljeno z ukrepi R.22 (elektrifikacija), R.34 (izboljšanje železniškega potniškega voznega parka) in R.35 (izboljšanje železniškega tovornega voznega parka). Ukrepa sta usklajena s Sklepom Komisije 2011/229/EU o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „železniški vozni park - hrup“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (TSI-hrup). Smernica se uporablja za nove in obstoječe železniške vozne parke, s tehnično specifikacijo TSI se urejajo emisije železniškega voznega parka (vlečnih in vlečenih vozil) in tudi lastnosti železniške infrastrukture (hrapavost tirov). Z implementacijo smernice se bo stanje okolja ob državnem železniškem omrežju bistveno izboljšalo.

Zmanjšanje emisij hrupa cestnih vozil bo v Strategiji zagotovljeno s splošnimi ukrepi, s katerimi bo omogočena učinkovitejša preusmeritev daljinskega prometa na železnico ter razbremenitev cestnega omrežja na območju večjih urbanih središč. Ukrepi za zmanjšanje emisij hrupa cestnega prometa so v programu okoljske politike delno zajeti med ukrepi Ro.33 (varstvo okolja in prometno varnost), Ro.36 (internalizacija eksternih stroškov) in Ro.37 (omejevalna politika parkiranja) ter vključujejo predvsem:

- uporabo poroznih obrabnih plasti vozišča,
- uporabo vozil z alternativnim pogonom (osebni in javni promet),
- preusmeritve tranzitnega prometa in zniževanje hitrosti vožnje na za hrup občutljivih območjih.

Ukrepi za preprečevanje širjenja hrupa v okolje (protihrupne ograje in nasipi) so primerni predvsem za zaščito strnjjenih poselitvenih območij ob železniških progah in cestah, vendar je izvedba teh ukrepov ob obstoječih cestah, ki potekajo skozi naselja z že formirano in prepoznavno urbano strukturo, smiselna le izjemoma. Ukrepi za zagotovitev ustreznih bivalnih razmer (izboljšanje zvočne izolirnosti oken v preobremenjenih stavbah z varovanimi prostori) so primerni na območjih, kjer drugi ukrepi niso tehnično izvedljivi ali ekonomsko upravičeni. Protihrupne ograje/nasipi in ukrepi na stavbah so v Strategiji zajeti v splošnih ukrepih prometne politike št. R.39 (zmanjšanje vplivov na okolje na železniški infrastrukturi) in Ro.33 (varstvo okolja ob cestni infrastrukturi).

Povečani vplivi na obremenjenost okolja s hrupom so pričakovani tudi med izvedbo infrastrukturnih posegov. Vplivi med gradnjo bodo kratkotrajne narave in bodo praviloma reverzibilni. Za zmanjšanje vplivov med izvedbo posegov je treba zagotoviti predvsem naslednje omilitvene ukrepe:

- uporabo delovnih naprav in gradbenih strojev, ki so izdelane v skladu z emisijskimi normami za hrup gradbenih strojev po Pravilniku o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem, in po Direktivah 97/68/EC, 2004/26/EC, 2006/105/EC, 2010/26/EC, 2011/88/EC in 2012/46/EC,
- upoštevanje časovnih omejitev gradnje v bližini poselitvenih območij,

- gradbiščni platoji in transportne poti morajo biti izbrane tako, da obremenitev s hrupom zaradi transporta materiala, obratovanja naprav na objektih in zaradi gradnje objektov ne bo presegala mejnih vrednosti pri najbližjih stavbah;
- izvedba začasnih protihrupnih ukrepov za zaščito poselitvenih območij ob gradbiščnih platojih in ob transportnih poteh v primeru preseganja mejnih vrednosti.

Specifični omilitveni ukrepi

Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
1a	-
1b	<p>Ukrep Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane): Pri ukrepu Ro.12 bo potrebna sanacija večjega števila območij s preseženimi mejnimi vrednostmi. Ukrep je s stališča varstva pred hrupom pomemben, saj je v obstoječem stanju obremenjenost okolja s hrupom ob državnem avtocestnem omrežju največja ravno na območju severne ljubljanske obvoznice ter tudi ob preostalem delu ljubljanskega avtocestnega obroča. Poleg ukrepov, ki izhajajo iz zakonodaje, bo po oceni potrebna preusmeritev tranzitnega tovornega prometa s severne ljubljanske obvoznice, na delu obroča okoli Ljubljane pa bo potrebna tudi omejitev hitrosti vožnje.</p> <p>Ukrep A.2 in A.3 (Mariborsko in Portoroško letališče): Zmanjšanje hrupa letalskega prometa, z izjemo zagotavljanja mednarodnih sprejetih standardov za emisije zračnih vozil ter logističnih ukrepov urejanja prometa, praktično ni izvedljivo. Omejitev emisij in obremenitev okolja zaradi zračnega prometa vozil ureja Direktiva 2002/30/ES o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti.</p> <p>Povečana obremenjenost okolja je pričakovana predvsem na vplivnem območju Portoroškega letališča, kje je možen dodatni omilitveni ukrep odkup in sprememba namembnosti stavb, pri katerih bo obremenitev okolja s hrupom presežena. Variantni omilitveni ukrep za zmanjšanje vpliva letališča Portorož na obremenjenost okolja s hrupom je tudi vzpostavitev multimodalne prometne povezave z večjimi letališči v širši okolici (Ljubljana, Trst, Reka, Pula), kjer je večja kapaciteta prevoza potnikov in blaga zagotovljena že v obstoječem stanju.</p>
1c	<p>Ukrep Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane): Pri ukrepu Ro.12 bo potrebna sanacija večjega števila območij, ukrep pa je pomemben s stališča varstva pred hrupom, saj je v obstoječem stanju obremenjenost okolja s hrupom ob državnem avtocestnem omrežju največja ravno na območju severne ljubljanske obvoznice ter tudi ob preostalem delu ljubljanskega avtocestnega obroča. Poleg ukrepov, ki izhajajo iz zakonodaje, bo po oceni potrebna preusmeritev tranzitnega tovornega prometa s severne ljubljanske obvoznice, na delu obroča okoli Ljubljane pa bo potrebna tudi omejitev hitrosti vožnje.</p>
2.a - 2.f	-
2.g	<p>Ukrep Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane): Pri ukrepu Ro.12 bo potrebna sanacija večjega števila območij, ukrep pa je pomemben s stališča varstva pred hrupom, saj je v obstoječem stanju obremenjenost okolja s hrupom ob državnem avtocestnem omrežju največja ravno na območju severne ljubljanske obvoznice ter tudi ob preostalem delu ljubljanskega avtocestnega obroča. Poleg ukrepov, ki izhajajo iz zakonodaje, bo po oceni potrebna preusmeritev tranzitnega tovornega prometa s severne ljubljanske obvoznice, na delu obroča okoli Ljubljane pa bo potrebna tudi omejitev hitrosti vožnje.</p>
2.h	-
3.a	<p>Ukrep Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane): Pri ukrepu Ro.12 bo potrebna sanacija večjega števila območij, ukrep pa je pomemben s stališča varstva pred hrupom, saj je v obstoječem stanju obremenjenost okolja s hrupom ob državnem avtocestnem omrežju največja ravno na območju severne ljubljanske obvoznice ter tudi ob preostalem delu ljubljanskega avtocestnega obroča. Poleg ukrepov, ki izhajajo iz zakonodaje, bo po oceni potrebna preusmeritev tranzitnega tovornega prometa s severne ljubljanske obvoznice, na delu obroča okoli Ljubljane pa bo potrebna tudi omejitev hitrosti vožnje.</p>
3.b -4.g	-

10.7 Prebivalstvo in materialne dobrine

Splošne usmeritve in omilitveni ukrepi za doseganje okoljskega cilja 10

Ukrep A.3 Portoroško letališče bo povzročil povečanje kapacitete letališča in omogočal pristajanje večjih letal, kar lahko vplivala na povečanje obremenjenosti širše okolice s hrupom (tudi čezmejen

vpliv). V neposredni bližini je tudi zaščiteno naravno območje Krajinskega parka Sečoveljske soline. V izogib poslabšanju bivalnega okolja na širšem območju letališča naj se v sklopu ukrepa A.3 doda usmeritev, da se v nadaljnjih fazah načrtovanja preveri tudi možnost razvoja letališča Portorož z vidika zagotavljanja multimodalne povezave z drugimi večjimi letališči v širši okolici.

Posodobitev voznega parka, predvsem na račun nakupa novih vozil z manjšimi izpusti toplogrednih plinov (npr. elektrika, plin), je odvisna od finančnih zmožnosti posameznika. V ukrepih je potrebno predvideti tudi finančne vzpodbude za nakup vozil z okolju prijaznimi pogonskimi gorivi (dopolnitev ukrepov iz skupine 4).

Splošne ukrepe na cestnem in železniškem omrežju (ukrepi iz skupine 4) je potrebno dopolniti z ukrepom, ki bo zagotavljal ustrezno dostopnost infrastrukture vsem uporabnikom. Ukrepi naj bi vzpodbujali aktivnejše delovanje v smeri prilagajanja infrastrukture, da bi bila ta bolj dostopna za manj mobilne osebe kot na primer: ureditev dostopov iz pločnikov na ceste, uporaba invalidom prijaznih javnih prevoznih sredstev, ureditev javnih električnih polnilnic, prilagojene za uporabo invalidom na vozičkih in podobno.

Posamezne podcilje je možno izboljšati na način, da se jih dopolni z ukrepi, ki so že predvideni v sklopu Strategije. Predlagano je, da se dodatno preuči ukrepe za doseganje podciljev 2a, 2b in 2d, in sicer:

- Podcilj 2a: Za doseganje podcilja dodati ukrepe, ki so osredotočeni na razvoj SV prometno gravitacijskega območja (kot so na primer ukrepi R.7, R.8, R.9 in R.10).
- Podcilj 2b: Ukrepi R.3 ni osredotočen na razvoj Posavske in JV Slovenija.
- Podcilj 2d: V skupini ukrepov cesta manjka ukrep, ki bi zagotavljal dostopnost doline reke Soče do regionalnega središča Nova Gorica in do osrednje Slovenije (ukrep Ro.7).

Pri načrtovanju prometne politike naj se prednostno načrtuje izboljšanje prometnih povezav do manj razvitih območij (npr: podcilj 2b - ukrep Ro.4 in podcilj 2c - Ro.7, saj do teh območij ni možno izboljšati dostopnost s primestnim prometom. Izvedba ukrepa bo izboljšala dostopnost in posledično prispevala k hitrejšemu gospodarskemu razvoju manj razvitih območij.

Specifični omilitveni ukrepi

Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
1a	-
1b	Ukrepi A.3 Portoroško letališče naj se načrtuje izključno za posege za katere se dokaže, da ne bodo negativno vplivali na bivalno okolje (hrup) in razvoj turizma na lokalni ravni ter na Krajinski park Sečoveljske soline.
1c - 4g	-

10.8 Kulturna dediščina

Splošne usmeritve in omilitveni ukrepi za doseganje okoljskega cilja 11

Razvoj prometne infrastrukture lahko vpliva na enote in območja kulturne predvsem z degradacijo krajinskih značilnosti okolice enot kulturne dediščine, poškodovanjem objekta kulturne dediščine, z uničenjem arheoloških ostalin v času izgradnje objektov, z vibracijami, ki lahko povzročajo poškodbe na stavbah kulturne dediščine. V izogib navedenim vplivom je potrebno upoštevati:

- Infrastrukturni koridorji naj se prednostno ne umeščajo v območja kulturne dediščine.
- Poseg v prostor predstavlja s stališča ohranjanja arheoloških ostalin destruktiven akt (npr. izkopavanje). Potrebno bo izvesti obsežnejše predhodne arheološke raziskave ter pri umeščanju prometne infrastrukture upoštevati njihove rezultate ter izvesti ukrepe za varstvo arheoloških ostalin.
- Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor ima nadgradnja v okviru obstoječega prometnega koridorja prednost pred novogradnjo.

Specifični omilitveni ukrepi

Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
1a	Pri umeščanju ukrepov R.3, R8 in Ro.1 v prostor je potrebno iskati lokacije izven enot kulturne dediščine. Predvsem je potrebno varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine ter arheoloških najdišč.
1b	Pri umeščanju ukrepov R.1, R.3, R6, R.7. R8 in Ro.1 v prostor je potrebno iskati lokacije izven enot kulturne dediščine. Predvsem je potrebno varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine ter arheoloških najdišč.
1c	Pri umeščanju ukrepov R.1, R.3, R.5, R.8, R.10 in Ro.12 v prostor je potrebno iskati lokacije izven enot kulturne dediščine. Predvsem je potrebno varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine ter arheoloških najdišč.
2.a	Pri umeščanju ukrepov R.5, R.8, R.10, Ro.1, Ro.13, Ro.14, Ro.16, Ro.19, Ro.20 v prostor je potrebno iskati lokacije izven enot kulturne dediščine. Predvsem je potrebno varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine ter arheoloških najdišč.
2.b	Pri umeščanju ukrepov Ro.4, Ro.5, Ro.14 v prostor je potrebno iskati lokacije izven enot kulturne dediščine. Predvsem je potrebno varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine ter arheoloških najdišč.
2.c	Pri umeščanju ukrepov Ukrepi R.3, R.4, Ro.6, Ro.7, Ro.8, Ro.13, Ro.15, U.1, U.2, U.4 v prostor je potrebno iskati lokacije izven enot kulturne dediščine. Predvsem je potrebno varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine ter arheoloških najdišč.
2.d	Pri umeščanju ukrepov Ro.7 in Ro.21 v prostor je potrebno iskati lokacije izven enot kulturne dediščine. Predvsem je potrebno varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine ter arheoloških najdišč.
2.e	Pri umeščanju ukrepa Ro.9 v prostor je potrebno iskati lokacije izven enot kulturne dediščine. Predvsem je potrebno varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine ter arheoloških najdišč.
2.f	Pri umeščanju ukrepov Ro.17, Ro.18, Ro.9 v prostor je potrebno iskati lokacije izven enot kulturne dediščine. Predvsem je potrebno varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine ter arheoloških najdišč.
2.g	Pri umeščanju ukrepov R.1, R.3, R.5, Ro.10, Ro.11, Ro.12, Ro.13, Ro.14 Ro.19, U.1, U.2, Ro.11, Ro.15, U.4 - železnica v prostor je potrebno iskati lokacije izven enot kulturne dediščine. Predvsem je potrebno varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine ter arheoloških najdišč.
2.h	Pri umeščanju ukrepov Ro.7, Ro.9, Ro.10, Ro.11, Ro.19, Ro.20, Ro.21 v prostor je potrebno iskati lokacije izven enot kulturne dediščine. Predvsem je potrebno varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine ter arheoloških najdišč.
3.a	Pri umeščanju ukrepov R.1, R.3, R.5, Ro.12, U.1, U.2, U.4 - železnica v prostor je potrebno iskati lokacije izven enot kulturne dediščine. Predvsem je potrebno varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine ter arheoloških najdišč.
3.b	Pri umeščanju ukrepov R.8, R.10, Ro.16 v prostor je potrebno iskati lokacije izven enot kulturne dediščine. Predvsem je potrebno varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine ter arheoloških najdišč.
3.c	Pri umeščanju ukrepov R.1 in Ro.17 v prostor je potrebno iskati lokacije izven enot kulturne dediščine. Predvsem je potrebno varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine ter arheoloških najdišč.
4.a -g	-

10.9 Krajina

Splošne usmeritve in omilitveni ukrepi za doseganje okoljskega cilja 12

Za zagotovitev ohranjanja izjemnih krajin in krajinskih območij s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni ter kakovostne krajinske slike je potrebno upoštevanje sledečih usmeritev:

- Infrastrukturni koridorji naj se prednostno ne umeščajo v območja izjemnih krajin in krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni.
- Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno zagotavljati kakovostno krajinsko sliko s sledenjem naravnim in kulturnim danostim in topografiji območja, še posebej v primeru ko se posega v naravno ohranjena in z kulturno dediščino bogate krajinske enote.

- Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor ima nadgradnja v okviru obstoječega prometnega koridorja prednost pred novogradnjo.

Specifični omilitveni ukrepi

Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
1a	Pri umeščanju ukrepov R.3, R8 in Ro.1 v prostor je potrebno iskati lokacije izven izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti na nacionalni ravni (R.3: Bitnjam, Lipniški dolini in Dobravam; Ro.1: Halozam).
1b	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.8, R.10, Ro.1, in A.3 v prostor je potrebno iskati lokacije izven izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti na nacionalni ravni (R.3: Bitnjam, Lipniški dolini in Dobravam; Ro.1: Halozam).
1c	Pri umeščanju ukrepov R.1, R.3, in Ro.12 1 v prostor je potrebno iskati lokacije izven izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti na nacionalni ravni (R.1: Barju, Planinskem polju, Brkinih z vremsko dolino, Črnem Kalu; R.3: Bitnjam, Lipniški dolini in Dobravam; Ro.12: Barje, Planinsko polje). Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno pri ukrepih R.1, R.3, R.8, R.10 in Ro.12 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, še posebej v primeru ko se posega v naravno ohranjena in z kulturno dediščino bogate krajinske enote.
2.a	Pri umeščanju ukrepov Ro.1, Ro.13, Ro.14 v prostor je potrebno iskati lokacije izven izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti na nacionalni ravni (Ro.1: Haloze, Ro.13: Volčji potok, Ro.14: Brunk). Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno za ukrepe Ro.1, R.8, R.10, Ro.13, Ro.14, Ro.16, Ro.19, Ro.20 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, še posebej v primeru ko se posega v naravno ohranjena in z kulturno dediščino bogate krajinske enote.
2.b	Pri umeščanju ukrepov Ro.14 v prostor je potrebno iskati lokacije izven izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti na nacionalni ravni (Ro.14: Brunk). Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno za ukrepe Ro.4, Ro.5, Ro.14 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, še posebej v primeru ko se posega v naravno ohranjena in z kulturno dediščino bogate krajinske enote.
2.c	Pri umeščanju ukrepov Ro.6, Ro.7, Ro.13 v prostor je potrebno iskati lokacije izven izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti na nacionalni ravni (Ro.14: Brunk). Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno za ukrepe R.3, Ro.6, Ro.7, Ro.8, Ro.13, U.2, U.4 - železnica zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, še posebej v primeru ko se posega v naravno ohranjena in z kulturno dediščino bogate krajinske enote.
2.d	Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno za ukrepe Ro.7, Ro.21 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, še posebej v primeru ko se posega v naravno ohranjena in z kulturno dediščino bogate krajinske enote.
2.e	Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno za ukrepe Ro.9 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, še posebej v primeru ko se posega v naravno ohranjena in z kulturno dediščino bogate krajinske enote.
2.f	Pri umeščanju ukrepov Ro.18 v prostor je potrebno iskati lokacije izven izjemne krajine Prem-Suhorje. Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno za ukrepe Ro.17, Ro.18 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, še posebej v primeru ko se posega v naravno ohranjena in z kulturno dediščino bogate krajinske enote.
2.g	Pri umeščanju ukrepov R.1, Ro.11, Ro.12, Ro.13, Ro.19, U.2 in U.4 - železnica v prostor je potrebno iskati lokacije izven izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti, predvsem Barju (R.1, Ro.11, Ro.12), Planinskem polju (R.1, Ro.12), Brkinih z Vremsko dolino (R.1), Črnem Kalu (R.1), Bitnjah (R.3), Lipniški dolini (R.3), Dobravah (R.3), Brunku (Ro.14), Šmarni gori (Ro.13, Ro.15, U.2 in U.4), Volčjem potoku (Ro.13, U.1), Smledniku (Ro.15, U.1, U.2, in U.4). Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno za ukrepe R.1, R.3, Ro.10, Ro.11, Ro.12, Ro.13, Ro.14, Ro.19, U.2, U.4 - železnica zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, še posebej v primeru ko se posega v naravno ohranjena in z kulturno dediščino bogate krajinske enote.
2.h	Pri umeščanju ukrepov v prostor je potrebno iskati lokacije izven izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti, predvsem Labinje in Drežnica (Ro.7). Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno za ukrepe Ro.7, Ro.9, Ro.10, Ro.11, Ro.19, Ro.20, Ro.21 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, še posebej v primeru ko se posega v naravno ohranjena in z kulturno dediščino bogate krajinske enote.
3.a	Pri umeščanju ukrepov R.1, R.3, Ro.12, U.1, U.2, U.4 v prostor je potrebno iskati lokacije izven izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti, predvsem Labinje in Drežnica (Ro.7). Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno za ukrepe R.1, R.3, Ro.12, U.2 U.4 - železnica zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, še posebej v primeru ko se posega v naravno ohranjena in z kulturno dediščino bogate krajinske enote.
3.b	Pri umeščanju ukrepov R.8, R.10, Ro.16 v prostor je potrebno iskati lokacije izven izjemnih krajin

	(Kalvarija- piramida) in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti (Jeruzalemske gorice). Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno za ukrepe R.8, R.10, Ro.16 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, še posebej v primeru ko se posega v naravno ohranjena in z kulturno dediščino bogate krajinske enote.
3.c	Pri umeščanju ukrepa R.1 v prostor je potrebno iskati lokacije izven izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti: Barje, Planinsko polje, Brkini z Vremsko dolino, Črnem Kalu. Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno za ukrepe R.1 in Ro.17 kakovostno krajinsko sliko, še posebej v primeru ko se posega v naravno ohranjena in z kulturno dediščino bogate krajinske enote.
4.a -g	-

11 MONITORING

Kazalniki za spremljanje vpliva Strategije na okolje so predlagani na podlagi izsledkov okoljske presoje. Prednostno so opredeljeni kazalniki, ki so merljivi in je hkrati v Sloveniji že vzpostavljeno spremljanje njihovega stanja. To so tisti kazalniki za katere se rezultati na nivoju države sistematično zbirajo, obdelujejo in se o njih poroča. Pri izboru kazalnikov stanja smo se tako oprli na tiste, s katerimi se že meri stanje okolja v sklopu omrežja EIONET, ki je bilo vzpostavljeno zaradi poročevalskih obveznosti Slovenije do Evropske okoljske agencije. V primeru, da se kazalnik že spremlja, je pri kazalniku zapisana njegova uradna zaporedna številka.

Dodatno smo kazalnike iskali tudi med podatki, ki jih zbirajo posamezne organizacije/institucije (npr. Lovska zveza Slovenije, Ministrstvo za notranje zadeve, Ministrstvo za kulturo ipd). Ti kazalniki nimajo zaporedne številke.

Spremljanje stanja nekaterih okoljskih ciljev ni potrebno, saj bo okoljski cilj dosežen ob upoštevanju usmeritev in omilitvenih ukrepov.

Okoljske kazalnike preverja pripravljalec Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji (Ministrstvo za infrastrukturo) na pet let.

V tabeli 23 je prikazana povezava med izbranimi okoljskimi cilji in predlaganimi kazalniki za spremljanje stanja.

Tabela 23: Povezava med okoljskimi cilji in predlaganimi okoljskimi kazalniki

Okoljski cilj	Predlagani okoljski kazalniki
Okoljski cilj 1: Zagotovi trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal	Pokrovnost in raba zemljišča [TP01]
Okoljski cilj 3: Zagotoviti doseganje dolgoročnih ciljev za letne količine izpustov onesnaževal v zrak, ki so za promet določene v Operativnem programu doseganja nacionalnih zgornjih mej emisij onesnaževal zunanjega zraka	Izpusti plinov, ki povzročajo zakisovanje [ZR09] Izpusti delcev v zrak [ZR15] Izpusti predhodnikov ozona [ZR10]
Okoljski cilj 4: Prilagoditi prometno infrastrukturo podnebnim spremembam in zmanjšati letne količine izpustov toplogrednih plinov pod ciljne vrednosti, ki so za promet določene v Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v obdobju do leta 2020.	Izpusti toplogrednih plinov [PS03]
Okoljski cilj 5: Omejiti učinke pritiska prometne infrastrukture na površinsko vodo, podzemno vodo, somornice, obalno morje in vire pitne vode	Potencialna ogroženost voda ob nastanku nesreč pri transportu nevarnih snovi Kemično in ekološko stanje morja [MO06]
Okoljski cilj 6: Zagotoviti povezanost populacij in ohranjanje biotske raznovrstnosti	Povozi prostoživečih živali
Okoljski cilj 7: Varovati območja z naravovarstvenim statusom pred posegi z bistvenimi vplivi.	Fragmentacija habitatov [SEBI013]
Okoljski cilj 9: Zmanjšati obremenjenost okolja s hrupom zaradi prometa in približati ravnem, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija	Izpostavljenost hrupu zaradi prometa [PR18]
Okoljski cilj 10: Izboljšati socialno kohezivnost, prometno varnost in trajnostno mobilnost	Vlaganja v prometno infrastrukturo [PR03] Obseg in sestava potniškega prevoza in prometa [PR01] Število prometnih nesreč, žrtev in poškodovanih v cestnem in železniškem prometu [PR10]

11.1 Tla in mineralne surovine

Pokrovnost in raba zemljišča [TP01]

Kazalec prikazuje značilnosti in razvoj pokrovnosti in rabe zemljišč v Sloveniji, zajetih po metodologiji CORINE Land Cover v letih 1996, 2000 in 2006. Kazalnik se pripravlja na vsakih 4-6 let. Podatkovne baze so dostopne na Geodetski upravi Republike Slovenije. Dostopen je opis kazalnika za leto 2008, v pripravi so že podatki za leto 2012. Ministrstvo za infrastrukturo preveri podatke o stanju kazalnika na pet let.

11.2 Zrak

Izpusti plinov, ki povzročajo zakisovanje [ZR09], Izpusti delcev v zrak [ZR15] in Izpusti predhodnikov ozona [ZR10]

Za spremljanje stanja se uporabi baza podatkov državnega monitoringa kakovosti zunanjega zraka. Zagotavlja jih ARSO. Podatki se zbirajo skladno z letnimi programi monitoringa stanja kakovosti zunanjega zraka (nadzorni in operativni monitoring), ocena čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka pa se izvede po zaključku vsakega koledarskega leta. Ministrstvo za infrastrukturo preveri podatke o stanju kazalnika pri ARSO. Podatke o stanju kazalnika se preverja na pet let in se jih poveže z izvedenimi ukrepi Strategije.

11.3 Podnebni dejavniki

Izpusti toplogrednih plinov [PS03]

Izvirna baza podatkov oz. vir za oblikovanje kazalnika je Evidenca izpustov toplogrednih plinov, Arhiv TGP, Agencija RS za okolje. Skrbnik podatkov je Agencija RS za okolje. Podatki o izpustih toplogrednih plinov so predstavljeni za obdobje 1986-2011. Osvežujejo se letno. Zadnji podatki se nanašajo na obdobje izpred dveh let in so na voljo v mesecu aprilu tekočega leta. Ministrstvo za infrastrukturo preveri podatke o stanju kazalnika pri ARSO na pet let.

11.4 Voda

Potencialna ogroženost voda ob nastanku nesreč pri transportu nevarnih snovi

Analiza potencialne ogroženosti voda je bila izdelana v okviru NUV 2009-2015. Kazalnik se ažurira ob novelaciji Načrta upravljanja z vodami (predvidoma na pet let). Ministrstvo za infrastrukturo preveri podatke o stanju kazalnika pri ministrstvu, odgovornem za okolje.

Kemično in ekološko stanje morja [MO06]

V skladu z Vodno direktivo in nacionalnimi predpisi t.j. Uredba o stanju površinskih voda (Ur.l. RS št. 14/09, 89/10 in 96/13) ter Pravilnikom o monitoringu stanja površinskih voda (Ur. l. RS 10/09)) se kakovost morja ugotavlja kot kemijsko in ekološko stanje. ARSO zbira podatke letno, na osnovi programa spremljanja stanja voda.

V letu 2016 se skladno z Morsko direktivo prične izvajanje Načrta upravljanja z morskim okolje, katerega sestavni del je tudi opredelitev monitoringa stanja morskega okolja. Skladno z Načrtom upravljanja z morskim okoljem se bodo prilagodile pripadajoče zakonske podlage, med njimi tudi Uredba o stanju površinskih voda, ki bo dopolnjena z vsebinami za spremljanje stanja morskega okolja. Podatke o stanju morskega okolja bo spremljala in zbirala pristojna institucija za monitoring stanja morskega okolja (trenutno ARSO). Ministrstvo za infrastrukturo mora po vzpostavitvi monitoringa stanja morskega okolja (op. po določenih Morske direktive) pridobiti podatke pri pristojni instituciji za monitoring stanja morskega okolja. Ministrstvo za infrastrukturo preverja podatke o stanju kazalnika na pet let.

11.5 Narava

Povozi prostoživečih živali

Evidenco povozov prostoživečih živali vodi Zavod za gozdove Slovenije. Ministrstvo za infrastrukturo preveri podatke o stanju kazalnika pri Zavodu za gozdove Slovenije na pet let.

Fragmentacija habitatov [SEBI013]

Stanje kazalnika spremlja Evropska okoljska agencija. Kazalnik temelji na spremembah v CLC (Corine land cover). Podatke o stanju kazalnika preverja Ministrstvo za infrastrukturo na pet let.

11.6 Zdravje ljudi

Izpostavljenost hrupu zaradi prometa [PR18]

Kazalec prikazuje izpostavljenost prebivalcev hrupu ob pomembnih cestah in železniških progah ter ločeno izpostavljenost na območju poselitvenih območij (Ljubljana in Maribor) zaradi hrupa cestnega ter železniškega prometa ter pomembnejših industrijskih obratov in naprav. Zavezanci za pripravo podatkov o izpostavljenosti okolja s hrupom so upravljavci posameznih virov hrupa (avtocestno omrežje – DARS d.d., državno cestno – DRSC in železniško omrežje – Ministrstvo za infrastrukturo) ter obe poselitveni območji (Mestna občina Ljubljana in Mestna občina Maribor). Podatke o stanju kazalnika preverja Ministrstvo za infrastrukturo na pet let.

11.7 Prebivalstvo in materialne dobrine

Vlaganja v prometno infrastrukturo [PR03] (EEA vodi ta kazalec kot TERM 019)

Podatke o višini vlaganja v avtocestno omrežje od leta 1994 objavlja Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji v svojih letnih poročilih. Podatke o višini vlaganja v državne ceste ter v železniško, vodno in letalsko infrastrukturo vsako leto objavlja Ministrstvo za finance v Zaključnem računu proračuna. Ministrstvo za infrastrukturo preverja podatke o stanju kazalnika na pet let. Glede na podatke se ugotovi ali je prišlo do sprememb v višini vlaganj v različne vrste prometne infrastrukture.

Obseg in sestava potniškega prevoza in prometa [PR01]

Podatke o obsegu in sestavi potniškega prevoza in prometa v Sloveniji zbira SURS in jih objavlja v redni letni serijski publikaciji Statistični letopis Republike Slovenije in v podatkovnem portalu SI-STAT. Ministrstvo za infrastrukturo preverja podatke o stanju kazalnika na pet let. Glede na podatke se ugotovi ali je prišlo do sprememb v obsegu in sestavi potniškega prevoza in prometa.

Število prometnih nesreč, žrtev in poškodovanih v cestnem in železniškem prometu [PR10]

Podatke o cestnoprometnih nesrečah sporoča Statističnemu uradu Ministrstvo za notranje zadeve. Podatki se osvežujejo na letni ravni. Ministrstvo za infrastrukturo preverja podatke o stanju kazalnika na pet let. Glede na podatke se ugotovi ali je prišlo do sprememb v številu prometnih nesreč, žrtev in poškodovanih v cestnem in železniškem prometu.

12 OPOZORILA O POTEKU IZDELAVE OKOLJSKEGA POROČILA

V času priprave Strategije razvoja prometa v RS, se je dvakrat spremenil naslov tega strateškega dokumenta, kar je potrebno upoštevati pri sledljivosti dokumenta. Tako je v fazi priprave izhodišč Strategija imenovana "Program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji", v času oddaje Okoljskega poročila, julija 2014, pa " Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2020 z vizijo do 2030. Naslov "Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji" je potrjen oktobra 2014, v verziji 9.5.

Namen celovite presoje vplivov na okolje je zagotoviti visoko raven varstva okolja in prispevati k vključevanju okoljskih vidikov v pripravo Strategije, zato so izdelovalci okoljskega poročila bili vključeni v postopek priprave Strategije že v začetni fazi nastajanja dokumenta.

V Strategiji opredeljeni ukrepi so strateške narave in niso prostorsko umeščeni ali izdelani na projektnem nivoju, zato bo potrebno celovito presojo vplivov na okolje za posamezne infrastrukturne ukrepe izdelati v nadaljnjih fazah priprave projektne dokumentacije.

Celovita presoja sprejemljivosti za posamezne ukrepe, ki bi lahko imeli pomembne vplive na varovana območja narave se mora izvesti na ravni podrobnejšega plana ali posega v skladu s 25.a členom Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja.

Izbor področij okolja, ki bodo presojana v Okoljskem poročilu, je izveden v fazi vsebinjenja in prikazan v poročilu "Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji", junij 2014. V času priprave Okoljskega poročila je zaradi naknadnih sprememb strukture Strategije prišlo do manjših odstopanj pri predlaganih okoljskih ciljev in meril vrednotenja navedenih v citiranem poročilu. Predvsem je potrebno omeniti, da v Okoljskem poročilu, več ni okoljskega cilja " Zagotoviti izpolnjevanje cilja slovenske energetske politike za obnovljive vire energije v prometu: delež obnovljivih virov energije do leta 2020 ne sme biti manjši od 10 %", saj smo ugotovili, da je oskrba tekočih biogoriv za cestni promet urejena z zakonodajnim prenosom in implementacijo odredb Direktive 2009/28/ES, ki določa dva okoljska cilja na področju obnovljivih virov energije, in sicer obvezni 20 % delež obnovljivih virov energije v skupni rabi bruto končne energije Evropske skupnosti in obvezni 10 % delež obnovljivih virov v prometu, ki ju morata doseči vse države članice do leta 2020. Delež obnovljivih virov energije v rabi bruto končne energije se za vsako državo članico posebej določi v skladu z merilom ustrezne porazdelitve in upoštevanja različnih izhodišč in potencialov držav članic, nasprotno temu načelu pa se najmanj 10-odstotni cilj za obnovljive vire energije v prometu določi na enaki ravni za vse države članice. Ker Slovenija nima lastne proizvodnje tekočih goriv in se vsa tekoča goriva za cestni promet vnašajo oziroma uvažajo neposredno v uporabo v cestnem prometu, je razumljivo, da se ukrepi Strategije ne nanašajo na zagotavljanje pogojev za doseganje okoljskega cilja 10 % deleža obnovljivih virov do leta 2020.

V sklopu obravnave zdravja ljudi sta presojana dva vidika na katera lahko promet bistveno vpliva (obremenitev s hrupom, kakovost zraka) in sta zato ocenjena kot pomembna za oblikovanje Strategije razvoja prometa. Za ostale dejavnike je bilo v fazi vsebinjenja ugotovljeno, da v času priprave Strategije vpliva na zdravje ljudi ne bo. Za vsebino, ki se nanaša na varnost v prometu, smo ob upoštevanju Kriterijev Ministrstva za zdravje (marec 2013) ugotovili, da varnost v prometu neposredno ne vpliva na zdravje ljudi, zato smo ta dejavnik upoštevali pri področju prebivalstvo in materialne dobrine.

Po končani javni razgrnitvi so pripravljena Stališča do pripomb (marec 2015). Strategija razvoja prometa v RS je po javni razpravi dopolnjena v tekstualnem delu in pri prometnih ukrepih (april 2015). Okoljsko poročilo (april 2015) je popravljeno skladno s popravki izvedenimi v Strategiji in sprejetimi stališči. Natančnejši opis dopolnitev je v poglavju 2.3 Opis dopolnitev Okoljskega poročila po javni razgrnitvi.

13 ZAKLJUČEK CELOVITE PRESOJE VPLIVOV NA OKOLJE

Rezultati ocenjevanja skladnosti ciljev Strategije glede na okoljske cilje kažejo, da nobeden od ciljev Strategije v osnovi ni neskladen z okoljskimi cilji. Iz rezultatov ocenjevanja notranje skladnosti podciljev Strategije izhaja, da nobeden izmed podciljev Strategije ni ocenjen kot neskladen drug z drugim. Prav tako iz rezultatov ocenjevanja notranje skladnosti okoljskih ciljev izhaja, da nobeden od okoljskih ciljev ni ocenjen kot neskladen drug z drugim.

V okoljskem poročilu so skladno z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje opredeljeni, opisani in ovrednoteni vplivi izvedbe Strategije razvoja prometa v RS na okolje (tla in mineralne surovine, zrak, vode, podnebne dejavnike, ohranjanje narave, kulturno dediščino, krajino, zdravje ljudi ter prebivalstvo in materialne dobrine). Izdelovalci okoljskega poročila ugotavljamo, da je Strategija razvoja prometa v RS, ob upoštevanju usmeritev in omilitvenih ukrepov, sprejemljiva.

Najpomembnejše splošne usmeritve za načrtovanje prometne politike z vidika varstva okolja so:

- V Strategiji opredeljeni ukrepi so strateške narave in niso prostorsko umeščeni ali izdelani na projektnem nivoju, zato bo potrebno celovito presojo vplivov na okolje za posamezne infrastrukturne ukrepe izdelati v nadaljnjih fazah priprave projektne dokumentacije.⁶
- Celovita presoja sprejemljivosti za posamezne ukrepe, ki bi lahko imeli pomembne vplive na varovana območja narave se mora izvesti na ravni podrobnejšega plana ali posega v skladu s 25.a členom Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja.⁷
- Za zagotavljanje trajnostnega in sonaravnega razvoja naj se pri izboru ukrepov daje prednost razvoju javnega, železniškega in vodnega prometa pred cestnim in zračnim prometom ter rekonstrukcijam pred novogradnjami.
- Potreba po umestitvi novih železniških in cestnih povezav naj se preveri v posebnih študijah (z vidika prostora, okolja, projektnih rešitev in ekonomske upravičenosti). Za izdelavo teh študij je potrebno zagotoviti verodostojne prometne podatke in sodelovanje izkušenih strokovnjakov za posamezna področja.

Po pridobitvi pozitivnega mnenja pristojnega ministrstva, ki vključuje tudi mnenja ministrstev in organizacij, ki so glede na vsebino programa pristojni za posamezne vidike varstva okolja, zdravja ljudi, kulturne dediščine in krajine ali za varstvo in rabo naravnih dobrin je izvedena javna razgrnitev Okoljskega poročila in Strategije razvoja prometa v RS. V času javne razgrnitve je opravljena tudi javna predstavitev, kakor tudi čezmejna presoja. V času javne razgrnitve so zbrane pripombe, te so upoštevane pri dopolnitvi Strategije in Okoljskega poročila ali pa so utemeljeno zavrjene.

Po javni razgrnitvi je izdelan predlog Strategije razvoja prometa v RS, april 2015 (verzija 11.0), ta je bil dopolnjen maja 2015 (verzija 11.1) in julija 2015 (verzija 11.2). Vzporedno je dopolnjeno tudi Okoljsko poročilo. Oba dokumenta sta posredovana v medresorsko usklajevanje. S pridobitvijo odločbe o ustreznosti okoljskega poročila in sprejemljivosti Strategije razvoja prometa v RS se postopek celovite presoje vplivov na okolje zaključuje.

⁶ Izjema so plani/posegi za katere je postopek celovite presoje vplivov že izveden.

⁷ Izjema so plani/posegi za katere je presoja sprejemljivosti vplivov na varovana območja že izvedena.

14 VIRI

Splošno

- Aquarius d.o.o.Ljubljana. Junij 2014. Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji.
- MZI. 2014. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (osnutek). Junij 2014 (verzija 9), dopolnitev: julij 2014 (verzija 9.1), oktober (verzija 9.5), april 2015 (verzija 11.0), maj 2015 (verzija 11.1), julij 2015 (verzija 11.2).
- ARSO. 2014. Kazalci stanja okolja na spletni strani: <http://kazalci.arso.gov.si/>.
- EIONET-SI. 2014. Kazalci za EEA na spletni strani: <http://nfp-si.eionet.europa.eu/>.
- Bartol.B. s sod. 2011. Program Espon 2013: Kako lahko raziskave programa ESPON podprejo razvojno načrtovanje v Sloveniji. MOP.
- Urbančič. J. s sod. 2010. Poročilo o okolju v Republiki Sloveniji 2009, št. 51101-38/2008. MOP.
- Geoportal ARSO. 2014. Digitalni prostorski podatki so dostopni na spletni strani <http://gis.arso.gov.si/geoportal/catalog/main/home.page>.
- vir: http://sl.wikipedia.org/wiki/Geografija_Slovenije.

Tla in mineralne surovine

- ARSO. 2014. Kazalci stanja okolja na spletni strani: <http://kazalci.arso.gov.si/>
- Biotehniška fakulteta. 2006. Digitalna karta talnega števila.
- Borko, S. 2006. Metodologija določanja fragmentiranosti gozda. Geografski vestnik 78-1, str. 87-95.
- Geoportal ARSO. 2014. Digitalni prostorski podatki so dostopni na spletni strani <http://gis.arso.gov.si/geoportal/catalog/main/home.page>.
- Guček, M. 2010. Analiza stanja varovalnih gozdov in gozdov s poudarjeno zaščitno funkcijo. Seminar na nalogi. Ljubljana, BF, Varstvo okolja.
- http://www.zrc-sazu.si/sites/default/files/komac_erozija_v_sloveniji.pdf
- MKO. 2014. Digitalni prostorski podatki so dostopni na spletni strani <http://rkg.gov.si/GERK/>
- MOP. 2003. Karta erozijskih območij Slovenije, kjer so potrebni protierozijski ukrepi (M 1: 25.000).
- Ocena stanja in teženj v prostoru Republike Slovenije. December 2001. Ljubljana, Urad RS za prostorsko planiranje.
- Promet in okolje. Zbirka usklajeno in sonaravno 7. 2002. Ljubljana, Svet za varstvo okolja RS.
- Stergar, M., Stergar, B. Trajnostni pristop k projektiranju cestne infrastrukture. Slovenski kongres o cestah in prometu. 2010. Portorož, BPI d.o.o. Maribor.
- SURS, statistična raziskovanja o ravnanju z odpadki.
- Žiberna, I. 2013. Spreminjanje rabe tal v Sloveniji v obdobju 2000-2012 in prehranska varnost. Revija za geografijo - Journal for Geography, 8-1, str. 23-40.
- Poročilo zavoda za gozdove Slovenije o gozdovih za leto 2012. 2013. Ljubljana, ZGS.
- Gozdnogopodarski in lovsko upravljalski načrti območij za obdobje 2011-2020. Povzetek za Slovenijo. 2012. Ljubljana, Zavod za gozdove Slovenije.

Zrak

- ARSO. 2014. Kazalci stanja okolja na spletni strani: <http://kazalci.arso.gov.si/>.
- Geoportal ARSO. 2014. Digitalni prostorski podatki so dostopni na spletni strani <http://gis.arso.gov.si/geoportal/catalog/main/home.page>.
- <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/air-emissions-viewer-lrtap>.

Podnebni dejavniki

- ARSO. 2014. Kazalci stanja okolja na spletni strani: <http://kazalci.arso.gov.si/>.
- Geoportal ARSO. 2014. Digitalni prostorski podatki so dostopni na spletni strani <http://gis.arso.gov.si/geoportal/catalog/main/home.page>.
- <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.
- Support to transport and environment assessments Adaptation to Climate Change in the Transport Sector ETC/CCA Technical Paper 03/2013, 30 September 2013.
- IJS-CEU, KIS. 2014. Predlog Operativnega programa ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 s pogledom do leta 2030.
- MOP. December 2014. Podnebne spremembe v Sloveniji. Podnebne podlage za pripravo ocene tveganj in priložnosti, ki jih podnebne spremembe prinašajo za Slovenijo (1. poročilo, različica 2).
- Biotehniška fakulteta. November 2014. Podlage za pripravo ocene tveganj in priložnosti, ki jih podnebne spremembe prinašajo za Slovenijo.

Voda

- ARSO. 2003. Vodno bogastvo Slovenije.
- ARSO. 2010. Vode v Sloveniji. Ocena stanja voda za obdobje 2006-2008 po določenih okvirne direktive o vodah.
- ARSO. 2012 Ocena stanja rek v Sloveniji v letih 2009 in 2010. Ljubljana, januar 2012.
- ARSO. 2013a. Ocena kemijskega stanja podzemnih voda v Sloveniji v letu 2012. Ljubljana, julij 2013.
- ARSO. 2013b. Ocena stanja jezer v Sloveniji v letu 2012.
- ARSO. 2014. Kazalci stanja okolja na spletni strani: <http://kazalci.arso.gov.si/>
- ARSO-SOER. Poročilo o stanju okolja v Evropi 2010 – prispevki Slovenije. Internetna stran: <http://www.arso.gov.si/soer/>.
- ERICo Velenje, Inštitut za ekološke raziskave. 2014. Študija o vplivu razlitij v morje na kakovost morskih sedimentov. Velenje.
- Geološki zavod Slovenije. 2014. Karta ranljivosti vodonosnikov Slovenije (opis in pregledna karta sta dostopna na http://193.2.124.14/geonetwork/srv/sl/graphover.show?id=268&fname=k_ranjliv_wms.png&access=public, citirano julij 2014), aktivna grafika prejeta po e-pošti dne 9. 7. 2014.
- Geoportal ARSO. 2014. Digitalni prostorski podatki so dostopni na spletni strani <http://gis.arso.gov.si/geoportal/catalog/main/home.page>
- Luka Štravs: Problematika poplavne ogroženosti v RS, zbornik 22. Mišičev vodarski dan, 2011.
- MKO. 2012. Določitev območij pomembnega vpliva poplav v Republiki Sloveniji.
- MKOa. 2013. Poročilo o določitvi območij pomembnega vpliva poplav v Republiki Sloveniji in spremljanju aktivnosti obvladovanja poplavne ogroženosti na območjih pomembnega vpliva poplav. 2013. Ljubljana, MKO, Sektor za vode.
- MKOb. 2013. Začetna presoja morskih voda v pristojnosti Republike Slovenije. Načrt upravljanja morskega okolja, april 2013.
- NUV - Načrt upravljanja z vodami (Uredba o načrtu upravljanja voda za vodni območji Donave in Jadranskega morja (Uradni list RS št. 61/11).
- Uprava RS za zaščito in reševanje. Letna poročila o večjih nesrečah v Sloveniji (obdobje 2007 – 2013), dostopno na: <http://www.sos112.si>, citirano julij 2014.
- Urbančič. J. s sod. 2010. Poročilo o okolju v Republiki Sloveniji 2009, št. 51101-38/2008. MOP. (dostopno na: <http://www.arso.gov.si/varstvo%20okolja/poro%C4%8Dila/poro%C4%8Dila%20o%20stanju%20okolja%20v%20Sloveniji/>, citirano 1. 7. 2014)

Narava

- Akcijski načrt upravljanja populacije volka (*Canis lupus*) v Sloveniji za obdobje 2012-2017 (2013). Dostopno na: http://www.mko.gov.si/si/delovna_podrocja/narava/.
- ARSO. 2014. Kazalci stanja okolja na spletni strani: <http://kazalci.arso.gov.si/>.
- ARSO-SOER. Poročilo o stanju okolja v Evropi 2010 – prispevki Slovenije. Internetna stran: <http://www.arso.gov.si/soer/>.
- Beltram Gordana, 2003: Vodno bogastvo Slovenije, Mokrišča, ARSO 2003.
- Borko, S. 2006. Metodologija določanja fragmentiranosti gozda. Geografski vestnik 78-1, str. 87-95.
- EEA in FOEN. 2011. Landscape fragmentation in europe. Copenhagen. Publication. (dostopno na: <http://www.eea.europa.eu/publications/landscape-fragmentation-in-europe> (18. 6. 2014)).
- EEA, 2014: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/fragmentation-of-natural-and-semi/fragmentation-of-natural-and-semi>.
- Geoportal ARSO. 2014. Digitalni prostorski podatki so dostopni na spletni strani <http://gis.arso.gov.si/geoportal/catalog/main/home.page>.
- Green Infrastructure, 2007, 'Towards a green infrastructure for Europe — Developing new concepts for integration of Natura 2000 network into a broader countryside', EC study ENV.B.2/SER/2007/0076. (dostopno na: http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/docs/green_infrastructure_integration.pdf 16. 6. 2014).
- Hlad B. in Skoberne P. 2001. Pregled stanja biotske raznovrstnosti in krajinske pestrosti v Sloveniji. MOP, ARSO, Ljubljana.
- Iuell B., Bekker H.(g.j.), Cuperus R., Dufek J., Fry G., Hicks C., Hlaváč V., Keller V., Rosell C., Sangwine T., Tørsløv N., Wandall B.le Maire. 2003. COST 341. Habitat Fragmentation due to Transportation Infrastructure. Wildlife and Traffic. A European Handbook for Identifying Conflicts and Designing Solutions.
- Harmel, M., Adamič, M., Jerina, K., Marenče, M., Jonozovič, M. 2005. Nature project n° LIFE02NAT/SLO/8585 "Conservation of large carnivores in Slovenia - Phase I (Ursus arctos)": Akcija A2: Akcijski načrt za habitate rjavega medveda, Oikos: Biotehniška fakulteta, Oddelek za gozdarstvo in obnovljive gozdne vire, Zavod za gozdove Slovenije, Ljubljana, 71 str.
- Izvidnica vala 202 o povozih v Sloveniji, pogovor z dr. Boštjanom Pokornym, 13. 4. 2012 (dostopno na: www.lovska-zveza.si/ftp/pdf/povozi_izvidnica.pdf (16. 6. 2014)).
- Jogan N., junij 2007. Poročilo o stanju ogroženih rastlinskih vrst, stanju invazivnih vrst ter vrstnega bogastva s komentarji. ARSO, Ljubljana.
- MOP. 2001. Strategija ohranjanja biotske raznovrstnosti v Sloveniji.
- Strategija ohranjanja biotske raznovrstnosti v Sloveniji (2001), dostopno na: <http://www.mko.gov.si/fileadmin/mko.gov.si/pageuploads/podrocja/narava/biotska.pdf>.
- Strategija ohranjanja volka (*Canis lupus*) v Sloveniji in trajnostnega upravljanja z njim (2009). Dostopno na: http://www.mko.gov.si/si/delovna_podrocja/narava/.
- Strategija upravljanja z rjavim medvedom *Ursus arctos* v Sloveniji (2002). Dostopno na: http://www.mko.gov.si/si/delovna_podrocja/narava/.
- Urbančič.J. s sod. 2010. Poročilo o okolju v Republiki Sloveniji 2009, št. 51101-38/2008. MOP.
- Zavod Symbiosis. 2012. Analiza doseganja ciljev strategije ohranjanja biotske raznovrstnosti v Sloveniji.
- Zavod za varstvo narave Slovenije, maj 2013. Splošne naravovarstvene smernice za urejanje prostora, verzija 1.1
- ZGS. 2014. Povozi divjadi (podatki, pridobljeni iz uradne baze ZGS - posredovano po elektronski pošti od g. Mihe Marenčeta, prejeto dne 30. 6. 2014).
- Poročilo ZGS o gozdovih za leto 2012. Februar 2013. Ljubljana, ZGS.
- Presetnik, P., J. Matthews, B. Karapandža, 2014. Bat Casualties In Traffic - an EUROBATS region perspective. XIIIth European bat research symposium, 1 - 5 September 2014, Šibenik, Croatia.

Zdravje ljudi

- ARSO. 2014. Kazalci stanja okolja na spletni strani: <http://kazalci.arso.gov.si/>.
- Epi Spektrum d.o.o., 2010, Strokovne podlage za strategijo zmanjšanja prekomernega hrupa železniškega prometa v Republiki Sloveniji, Ocena obremenitve s hrupom ob glavnih železniških progah RS.
- Geoportal ARSO. 2014. Digitalni prostorski podatki so dostopni na spletni strani <http://gis.arso.gov.si/geoportal/catalog/main/home.page>.
- JV Epi Spektrum d.o.o. & PNZ d.o.o. & A-projekt d.o.o., 2013, Obratovalni monitoring hrupa za ceste z več kot 3 milijone prevozov vozil letno v upravljanju DRSC, št. 2012-008/MONI.
- JV PNZ d.o.o. & Epi Spektrum d.o.o. & A-projekt d.o.o., 2014, Izvedba obratovalnega monitoringa obremenitev s hrupom za omrežje cest, ki so v upravljanju DARS d.d., št. 12-1466.
- Ministrstvo za zdravje. 2013. Kriteriji za ugotavljanje sprejemljivosti planov s stališča pristojnosti varovanja zdravja ljudi pred vplivi iz okolja v postopkih celovite presoje vplivov na okolje.
- MKO. 2012. Operativni program varstva pred hrupom, ki ga povzroča promet po pomembnih železniških progah in pomembnih cestah prve faze zunaj območja MOL, za obdobje 2012 – 2017.
- Urbančič.J. s sod. 2010. Poročilo o okolju v Republiki Sloveniji 2009, št. 51101-38/2008. MOP.
- WHO European Centre for Environment and Health, 2011; Burden of disease from environmental noise, Quantification of healthy life years lost in Europe, http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf.
- WHO, 1999; Guidelines for Community Noise, <http://whqlibdoc.who.int/hq/1999/a68672.pdf>.
- WHO, 2009; Night noise guidelines for Europe, http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf.
- ZVD d.d. 2013. Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, Rezultati kontinuiranega monitoringa hrupa v okolici Letališča Ljubljana (2008-2013): <http://www.lju-airport.si/sl/interaktivno-letalisce/varstvo-pred-hrupom>.

Prebivalstvo in materialne dobrine

- ARSO. 2014. Kazalci stanja okolja na spletni strani: <http://kazalci.arso.gov.si/>.
- Plan B za Slovenijo 4.0. Prispevek za Strategijo razvoja Slovenije 2014 - 2020. (dostopno na: <http://www.planbzasslovenijo.si/upload/SRS/plan-b-zeleni-razvojni-preboj.pdf>).
- MOP. 2004. Strategija prostorskega razvoja Slovenije.
- Vlada RS. 2007. Strategija Vlade RS na področju telesne (gibalne) dejavnosti za krepitev zdravja od 2007 do 2012.

Kulturna dediščina

- Bavec, J. Implementacija politike varstva nepremične kulturne dediščine in doseganje javne koristi dediščine. Diplomsko delo. 2012. Ljubljana, Fakulteta za družbene vede.
- Ministrstvo za kulturo, Indok center. 2014. Digitalni podatki za enote kulturne dediščine. Ljubljana.
- ZVKDS. 2013. Program dela za leto 2013. Ljubljana.
- ZVKDS. 2014. Poslovno poročilo za leto 2013. Ljubljana.

Krajina

- BF, Oddelek za krajinsko arhitekturo. 2002. Krajina in prostorski razvoj Slovenije, zasnova. Raziskovalni projekt. Končno poročilo. Ljubljana.
- Marušič in sod. 1995. Značilni krajinski vzorci Slovenije. Ministrstvo za okolje in prostor. Ljubljana.
- MOP. 2004. Strategija prostorskega razvoja Slovenije.