



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Dodatek za presojo vplivov na varovana območja za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji

Izvajalec:



Ljubljana, julij 2015

Naslov projekta: Dodatek za presojo vplivov na varovana območja za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji

Št. pogodbe: 2430-13-371726

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

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

Št. naloge: 1307-13 VO

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

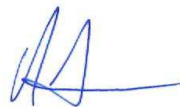
Izvajalec: AQUARIUS d.o.o. Ljubljana
Cesta Andreja Bitenca 68
1000 Ljubljana

Direktor: mag. Martin Žerdin

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

Sodelavci: Natalija Libnik, univ. dipl. biol.
Lea Pačnik, univ. dipl. biol.
Mojca Vrbajnščak, univ. dipl. biol.

aquarius
Ljubljana



VSEBINA:

1	Ime in kratek opis Strategije	1
2	Podatki o strategiji.....	1
2.1	Celoten prostor ali območje, ki ga program obsega	2
2.2	Določitev namenske rabe prostora, njen obseg in usmeritve, razmestitve dejavnosti v prostoru ali prostorske usmeritve in prostorski obseg vseh načrtovanih posegov v naravo.....	2
2.3	Velikost in drugi osnovni podatki o vseh načrtovanih posegih v naravo	3
2.3.1	Opis Strategije.....	3
2.3.2	Uvrstitev posegov po Pravilniku o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov v naravo na varovana območja.....	13
2.4	Predvideno obdobje izvajanja programa	13
2.5	Potrebe po naravnih virih	13
2.6	Predvidene emisije, odpadki in ravnanje z njimi.....	13
3	Podatki o varovanih območjih.....	16
3.1	Varstveni cilji varovanega območja, ki prispevajo k ohranitveni vrednosti območja.....	16
3.2	Prikaz varstvenih, varovanih, zavarovanih, degradiranih in drugih območij, na katerih je zaradi varstva okolja, ohranjanja narave, varstva naravnih virov ali kulturne dediščine predpisan drugačni režim	18
3.3	Povzetek veljavnih pravnih režimov na varovanih območjih ali njihovih delih, podatki o pridobitvi naravovarstvenih smernic oziroma strokovnih podlagah in stopnja upoštevanja plana	26
3.3.1	Pravni režimi in varstvene usmeritve	26
3.3.2	Podatki o pridobitvi naravovarstvenih smernic in strokovnih podlag	30
3.4	Prikaz območij dejanske rabe prostora.....	30
3.5	Vrste in habitatni tipi, za katere so bila območja Natura 2000 določena, vključno s podatki navedenimi v SDF obrazcu za podatke o Natura 2000 območjih	33
3.6	Načrti za upravljanje varovanih območij narave in usmeritve, ki izhajajo iz njih	33
3.6.1	Pomembne okoljske politike za področje varovanja narave	34
3.7	Opis obstoječega izhodiščnega stanja varovanih območij narave	35
3.8	Ključne značilnosti habitatov ali vrst na območju	39
3.9	Podatki o sezonskih vplivih in vplivih naravnih motenj na ključne habitate ali vrste na območju.....	39
4	Podatki o ugotovljenih vplivih in njihovi presoji.....	43
4.1	Opredelitev ugotovljenih škodljivih vplivov posega v naravo na varstvene cilje posameznih varovanih območij in njihovo celovitost ter povezanost, vključno s kumulativnimi vplivi...	43
4.2	Ugotovitve v primeru preveritve alternativnih rešitev, navedba preverjenih rešitev in razlogi za izbor predlagane rešitve	66
4.3	Razlaga o možnosti omilitve škodljivih vplivov z navedbo ustreznih omilitvenih ukrepov in razlogi za konkreten izbor omilitvenega ukrepa.....	67
4.4	Določitev časovnega okvirja izvedbe omilitvenih ukrepov, navedba nosilcev njihove izvedbe in način spremljanja uspešnosti izvedenih omilitvenih ukrepov	72
4.5	Navedba morebitnih načrtovanih ali obravnavanih pobud za ohranjanje narave, ki lahko vpliva na bodoče stanje območja.....	73
5	Navedba o virih podatkov oziroma načinu njihove pridobitve in uporabljenih metodah napovedovanja vpliva in presoj.....	74
5.1	Literatura in drugi viri	74
5.2	Zakonodaja	75
5.3	Uporabljene metode	75
6	Navedbe o izdelovalcih poročila in morebitnih podizvajalcih.....	77

OKRAJŠAVE IN SIMBOLI

ARSO	Agencija Republike Slovenije za okolje
DARS	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
DRSC	Direkcija republike Slovenije za ceste
EEA	Evropska agencija za okolje
EPO	Ekološko pomembno območje
ES	Evropski svet
EU	Evropska unija
GURS	Geodetska uprava Republike Slovenije
HT	habitatni tip
IBA	Mednarodno pomembno območje za ptice
JPP	Javni potniški promet
MKO	Ministrstvo za kmetijstvo in okolje
MOP	Ministrstvo za okolje in prostor
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo
NUV	Načrt upravljanja voda
Strategija	Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji
RKD	Register kulturne dediščine
POO	Posebna ohranitvena območja
pPOO	Potencialna posebna ohranitvena območja
POV	Posebno območje varstva
TEN-T	Vseevropsko prometno omrežje
ZGS	Zavod za gozdove Slovenije
ZRSVN	Zavod Republike Slovenije za varstvo narave

1 IME IN KRATEK OPIS STRATEGIJE

V Dodatku za presojo vplivov na varovana območja, izdelanem oktobra 2014, je presojan osnutek Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji (oktobar 2014, verzija 9.5). 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, dopolnitve so bile izdelane: aprila 2015 (verzija 11.0), maja 2015 (verzija 11.1) in julija (verzija 11.2). Vzporedno je dopolnjen tudi Dodatek za presojo vplivov na varovana območja.

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.

Pristojno ministrstvo, je dne 4. 6. 2013, izdalo odločbo št. 35409-24/2012/14, na podlagi katere je treba ob pripravi Strategije, 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 planov na varovana območja.

Strategija razvoja prometa 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.

Dopolnitev Dodatka po javni razgrnitvi

Izdelovalci okoljskega poročila smo pregledali dopolnitev Strategije in ugotovili, da je potrebno ponovno presojati predvsem vpliv vodnega prometa na varovana območja. V Strategiji na novo dodani ukrepi vodnega prometa so: M.6, M.36 in M.37.

Poročilo je dopolnjeno v poglavju 3.1 z izsledki presoje vplivov za vodni promet, preverjene pa so tudi spremembe pri prometnih ukrepih za doseganje posameznih prometnih podciljev.

2 PODATKI O STRATEGIJI

2.1 Celoten prostor ali območje, ki ga program obsega

Strategija se nanaša na območje Republike Slovenije. Slovenija je z 20.273 km² površine ena manjših evropskih držav. Slovenija se z 2 milijonoma prebivalcev (0,5 odstotka prebivalstva EU) in gostoto poseljenosti 98 prebivalcev/km² uvršča med relativno redko poseljene države članice. Za poselitveni vzorec je značilna zgoščena poselitev dolinskih (ravninskih) delov, kjer na slabih 20 odstotkih ozemlja živi skoraj 60 odstotkov vsega prebivalstva. V hribovitem predalpskem ter dinarsko - kraškem svetu je poselitev redka, prevladujejo manjša razpršena naselja, kjer se prebivalstvo stara. Podobno pa velja tudi za območja ob državni meji.



Slika 1: Obseg Strategije - Republika Slovenija (vir: http://sl.wikipedia.org/wiki/Geografija_Slovenije)

2.2 Določitve namenske rabe prostora, njen obseg in usmeritve, razmestitve dejavnosti v prostoru ali prostorske usmeritve in prostorski obseg vseh načrtovanih posegov v naravo

Pri predmetnem poročilu gre za presojanje nacionalne Strategije na strateški ravni. Enovit prikaz namenske rabe prostora na nivoju države ne obstaja. Ker v poročilu obravnavamo celotno Slovenijo, v spodnjem besedilu povzemamo značilnosti določitve in prikaza namenske rabe prostora.

Krovni dokumenti, ki usmerjajo prostorski razvoj Slovenije in rabo prostora, so:

1. Zakon o prostorskem načrtovanju - ZPNačrt (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08, 108/09, 80/10-ZUPUDPP, 106/10, 43/11-ZKZ-C, 57/12, 57/12-ZUPUDPP-A, 109/12, 35/13);
2. Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP) (Uradni list RS, št. 80/10, 106/10 –pop, 57/12 - ZUPUDPP-A);
3. Uredba o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. 122/04);
4. Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave regionalnega prostorskega načrta (Uradni list RS, št. 99/07);
5. Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave občinskega prostorskega načrta ter pogojih za določitev območij sanacij razpršene gradnje in območij za razvoj in širitev naselij (Uradni list RS, št. 99/07);

6. Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave občinskega podrobnega prostorskega načrta (Uradni list RS, št. 99/07);
7. Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04).
8. Strategija prostorskega razvoja Slovenije - novelacija v pripravi.

Namenska raba se določa na nivoju občin s planom. Območja osnovne namenske rabe prostora se opredelijo glede na fizične lastnosti prostora in predvideno namembnost določenega prostora. Območja osnovne namenske rabe prostora se lahko delijo na površine podrobnejše namenske rabe, ki vključujejo tudi površine, namenjene javnemu dobremu. V prostorskih sestavinah se grafično prikažejo tudi območja varovanj in omejitev. Določitev namenske rabe na nivoju presoje programa z vidika varovanih območij ni relevantna.

2.3 Velikost in drugi osnovni podatki o vseh načrtovanih posegih v naravo

2.3.1 Opis Strategije

Razlogi za pripravo Strategije

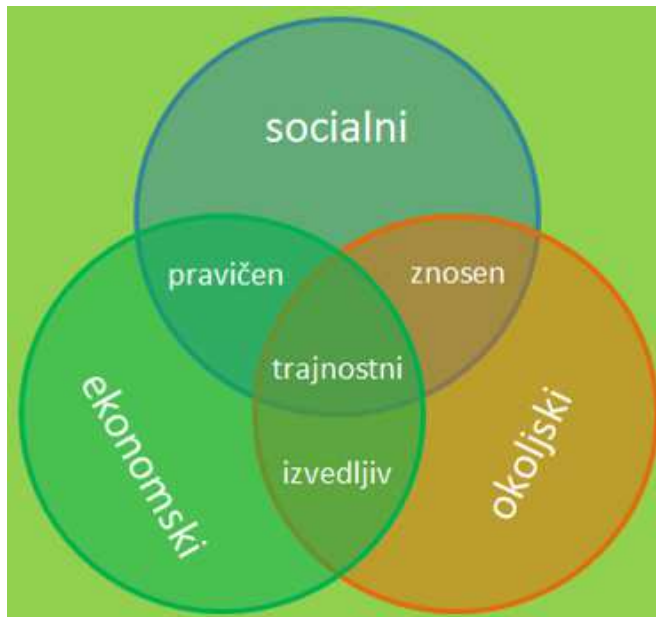
Pobudo za pripravo Strategije je dala Vlada Republike Slovenije na 37. redni seji dne 15. 11. 2012 ob obravnavi Informacije v zvezi s Predlogom uredbe o smernicah za razvoj vse-evropskega prometnega omrežja in Predlogom uredbe o vzpostavitvi inštrumenta za povezovanje Evrope, s sklepom št. 54948-24/2012/4, ko je naložila Ministrstvu za infrastrukturo in prostor, 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).

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 2: Shematski prikaz vidikov trajnostnega razvoja (vir: Strategija)

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 v nadaljevanju. Iz spodnje 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 3: Matrika splošnih ciljev in ukrepov (vir: Strategija, 2015)

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.

Posebni cilji in podcilji Strategije:

- Posebni cilj št. 1: Izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami:
 - Podcilj 1a: Odprava zastojev na mejah
 - 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 preglednica z opisom posebnih ciljev in njihovih podciljev (tabela 2).

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 Okoljskem poročilu, 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. Zelene 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 Okoljskega poročila so tabele, ki ponazarjajo podcilje in prometne ukrepe za doseg posameznega podcilja.

Tabela 1: 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 boljšo 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 (ljublanski 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 Kopa 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.
<p>4a Prilagoditev zakonodaje, pravil in standardov evropskim zahtevam in najboljša praksa</p>	<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>
<p>4b Izboljšanje organizacijske strukture sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki</p>	<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, upravljavci infrastrukture, koncesionarji, ali upravitelji, obratovalci, upravljavci, ipd. pristanišč in letališč, navigacijskih služb zračnega prometa, itd. Z boljšim sodelovanjem med njimi bodo dosežene boljša 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.

2.3.2 Uvrstitev posegov po Pravilniku o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov v naravo na varovana območja

Presoja za celotno območje Republike Slovenije je izdelana po podciljih Strategije. Za doseganje teh podciljev so predvideni različni ukrepi prometne politike.

Ukrepi Strategije niso prostorsko in časovno umeščeni, prav tako ne natančno 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.

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; v nadaljevanju *Pravilnik*) 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.

2.4 Predvideno obdobje izvajanja programa

Predvideno obdobje izvajanja Strategije je od leta 2014 do 2020, z vizijo do 2030.

2.5 Potrebe po naravnih virih

Na nivoju programa ni možno z natančnostjo predvideti potreb po naravnih virih. Prometni ukrepi iz katerih izhajajo posegi, za katere je potrebna presoja v skladu z SEA direktivo, bodo presojani tudi na nivoju planov. V času teh presoj bo znanih več podatkov o načrtovanih projektih, takrat se bo lahko natančno določilo tudi potrebe po naravnih virih zaradi specifičnih projektov.

Potrebe po naravnih virih zaradi izgradnje novih železniških in cestnih povezav ali širitve obstoječih ter širitve pristanišč in letališč:

- gozd,
- kmetijska zemljišča,
- mineralne surovine,
- fosilna goriva.

Zaradi izgradnje infrastrukture bi lahko prišlo do zasedbe gozdnih in kmetijskih zemljišč ter večje porabe mineralnih surovin ter fosilnih goriv.

2.6 Predvidene emisije, odpadki in ravnanje z njimi

Na nivoju strategije ni možno predvideti količine emisij in odpadkov. V nadaljevanju zato navajamo le splošne podatke o emisijah in odpadkih. Prometni ukrepi iz katerih izhajajo posegi, za katere je potrebna presoja v skladu s SEA direktivo, bodo presojani tudi na nivoju planov. V času teh presoj bo znanih več podatkov, zaradi česar se bo takrat lahko natančno določilo tudi predvidene emisije in odpadke.

Emisije v 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

Pri izvajanju Strategije je treba upoštevati sledeče usmeritve in omilitvene ukrepe:

- 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 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 navedeni 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 mestnega kot lokalnega. Ljudje bi pogosteje uporabljali storitve javnega prometa, če bi bil le-ta cenovno ugoden in ne bi dodatno oteževal vsakodnevnega tempa.

Emisije v tla, površinske in podzemne vode

Pri obratovanju cest, železnic in pristanišč lahko pričakujemo predvsem onesnaževanje tal, površinske in podzemne vode zaradi:

- neustreznega odvajanja onesnaženih vod v površinske ali podzemne vode,
- neustreznega odvajanja onesnaženih padavinskih voda (iz parkirnišč, cestišč, ipd.),
- vzdrževanja železniških prog (uporaba herbicidov),
- pristaniškega prometa (npr.: balastne vode).

Emisije v tla, površinske in podzemne vode so možne za čas gradnje in rekonstrukcije prometne infrastrukture in tudi po izgradnji. Večinoma so omejene lokalno, v primeru nesreč večjega onesnaženja pa tudi regionalno in čezmejno. V času gradnje ali rekonstrukcije prometne infrastrukture so vplivi praviloma kratkoročni, večinoma reverzibilni. Po izgradnji so vplivi praviloma manj obsežni, a trajno ireverzibilni.

Pri izvajanju Strategije je treba upoštevati sledeče usmeritve in omilitvene ukrepe:

- Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov 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.

- 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).
- 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.
- Med ukrepe vodnega prometa naj se doda ukrep, ki bo trajno zmanjšal negativne vplive na kakovost morja.

Emisije hrupa

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.

Neposreden vpliv vseh ukrepov železniškega, cestnega in vodnega omrežja je pri vseh prometnih podciljih s stališča varstva pred hrupom ocenjen kot nebistven, 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. 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.

Pri izvajanju Strategije je treba upoštevati sledeče usmeritve in omilitvene ukrepe:

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

- v čim večji možni meri zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije na viru hrupa (omrežje, vozni park, logistični ukrepi, preusmeritve prometa),
- 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 ukrepov na mirna območja poselitve in /ali na območja, ki so v skladu z zakonodajo s področja varstva pred hrupom opredeljena kot za hrup posebej občutljiva (stanovanjska pozidava, območja za zdravstveno 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.

Ravnanje z odpadki

Količino odpadkov, ki bi nastala zaradi ukrepov Strategije, ni možno oceniti. 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 ireverzibilen, zato je treba ta negativen vpliv na okolje z ukrepi na področju ravnanja z odpadki zmanjšati.

Gospodarno ravnanje z viri je možno podpreti z ukrepom, ki vzpodbuja zmanjšanje okoljskih obremenitev z uporabo recikliranih materialov pri gradnji in rekonstrukciji cest.

3 PODATKI O VAROVANIH OBMOČJIH

3.1 Varstveni cilji varovanega območja, ki prispevajo k ohranitveni vrednosti območja

V predmetnem poročilu presojamo strategijo, zato smo varstvene cilje povzeli po Zakonu o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 56/99, 31/00, 110/02-ZGO-1, 119/02, 22/03-UPB1, 41/04, 96/04-UPB2, 61/06-ZDru-1, 63/07 Odl.US: Up-395/06-24, U-I-64/07-13, 117/07 Odl.US: U-I-76/07-9, 32/08 Odl.US: U-I-386/06-32, 8/10-ZSKZ-B) in Uredbi 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).

Veljavni Operativni program upravljanja območij Natura 2000 za obdobje 2007 – 2013 (MOP, 2007) v prilogi 4.2 za vsako posamezno območje Natura (nova Natura 2000 območja oziroma njihove spremembe niso vključena v ta program) določa podrobne varstvene cilje, ki se praviloma nanašajo na notranja območja območij Natura in izhajajo iz varstvenih ciljev v skladu z Uredbo o posebnih varstvenih območjih. Določeni so tudi varstveni ukrepi in druge predpisane vsebine. Te cilje je treba upoštevati pri presojah planov in posameznih posegov. Pričujoče poročilo je strateške narave, zato v njem natančni cilji niso opredeljeni, saj tudi posamezni posegi v prostor niso prostorsko opredeljeni.

Tabela 2: Prikaz varstvenih ciljev varovanih območij

Varovana območja	Varstveni cilji
<p>Območja Natura 2000 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) – 6. člen</p>	<p>1. Ohranitev ali doseganje ugodnega stanja rastlinskih in živalskih vrst ter habitatnih tipov, za katere je Natura območje določeno.</p> <p><u>Pri čemer na ugodno stanje kažejo naslednji kazalniki:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – da sta naravna razširjenost habitatnega tipa in velikost površin, ki jih habitatni tip znotraj te razširjenosti pokriva, stabilna ali se večata; – da obstajajo in bodo v predvidljivi prihodnosti verjetno še obstajali posebna struktura in naravni procesi ali ustrezna raba, ki zagotavljajo dolgoročno ohranitev habitatnega tipa; – da podatki o populacijski dinamiki vrste oziroma značilnih vrst habitatnega tipa kažejo, da se same dolgoročno ohranjajo kot preživetja sposobna sestavina svojih habitatnih tipov; – da se naravno območje razširjenosti vrste oziroma značilnih vrst habitatnega tipa ne zmanjšuje in se ne bo zmanjšalo v predvidljivi prihodnosti; – da obstaja in bo verjetno še naprej obstajal dovolj velik habitat za dolgoročno ohranitev populacij vrste oziroma značilnih vrst habitatnega tipa; <p>Stanje kvalifikacijskih vrst in HT je razvidno v Poročilu po 17. členu Direktive o habitatih (92/43/EGS), Poročilu po 12. členu Direktive o ohranjanju prosto živečih ptic (79/409/EGS).</p> <p>2. Ohranjanje celovitosti Natura območij v smislu ohranjanja njihovih ekoloških struktur, funkcij in varstvenega potenciala.</p> <p>3. Ohranjanje povezanosti Natura območij.</p>
<p>Zavarovana območja Zakon o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 94/04, 46/04)</p>	<p>1. Ohranjanje zavarovanih območij in upoštevanje predpisanih varstvenih režimov.</p>

3.2 Prikaz varstvenih, varovanih, zavarovanih, degradiranih in drugih območij, na katerih je zaradi varstva okolja, ohranjanja narave, varstva naravnih virov ali kulturne dediščine predpisan drugačni režim

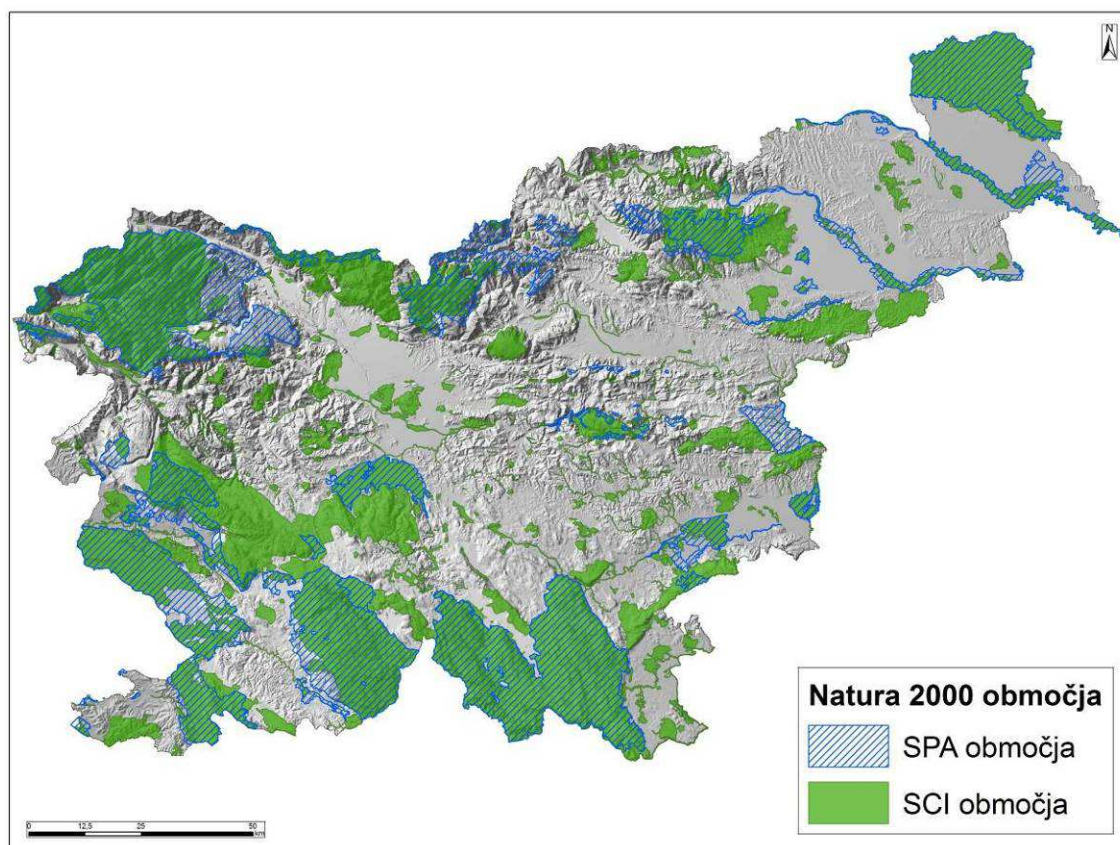
Varovana območja

Natura 2000 območja

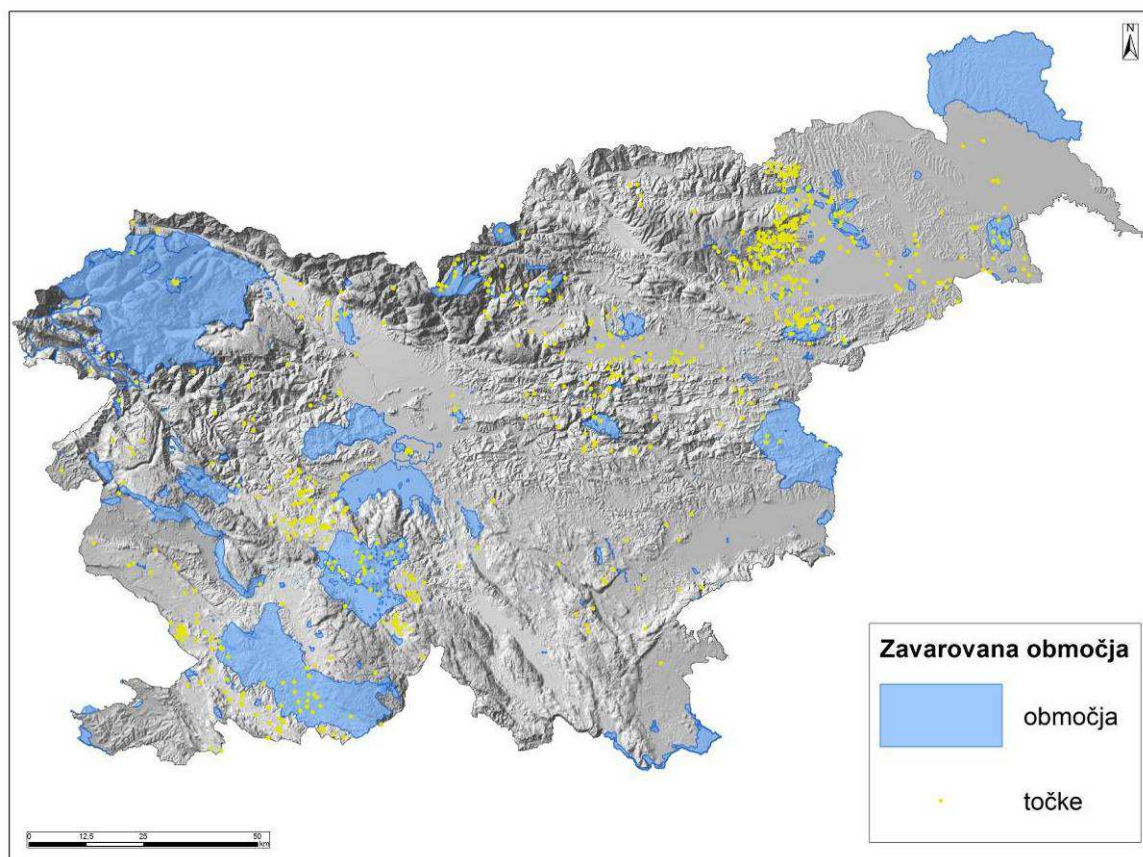
Vlada Republike Slovenije je sprejela Uredbo o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Uradni list RS, št. 49/04, št. 110/04, 59/07, 43/08, 33/13, Odločba US – št. 39/13, 3/14) s katero je določila območja Natura 2000 in varstvene usmeritve za ohranitev ali doseganje ugodnega stanja prosto živečih rastlinskih in živalskih vrst, njihovih habitatov ter habitatnih tipov, katerih ohranjanje je v interesu EU in druga pravila ravnanja za ohranjanje teh območij.

Zavarovana območja

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. Zavarovana so z državnimi ali občinskimi akti.



Slika 4: Prikaz območij Natura 2000 (SPA=POV, SCI=POO) (vir: Geoportal ARSO, 2014)

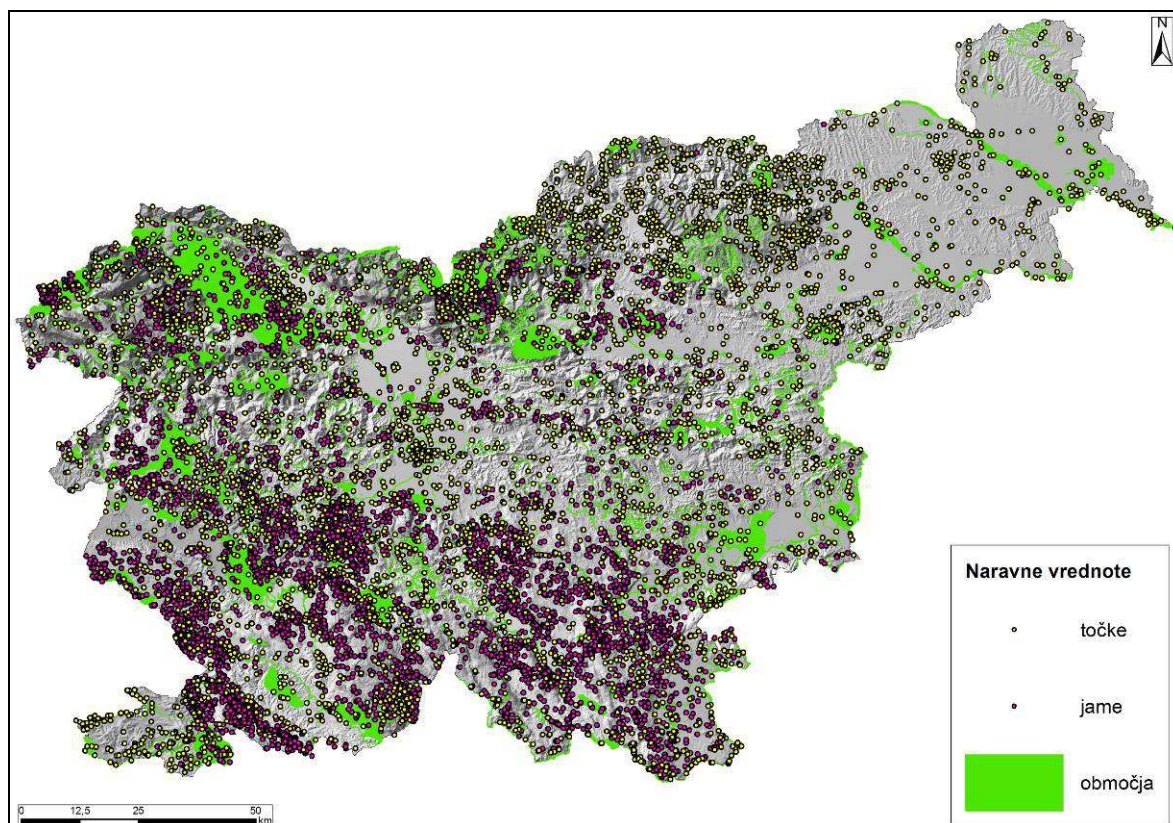


Slika 5: Prikaz zavarovanih območij (vir: Geoportal ARSO, 2014)

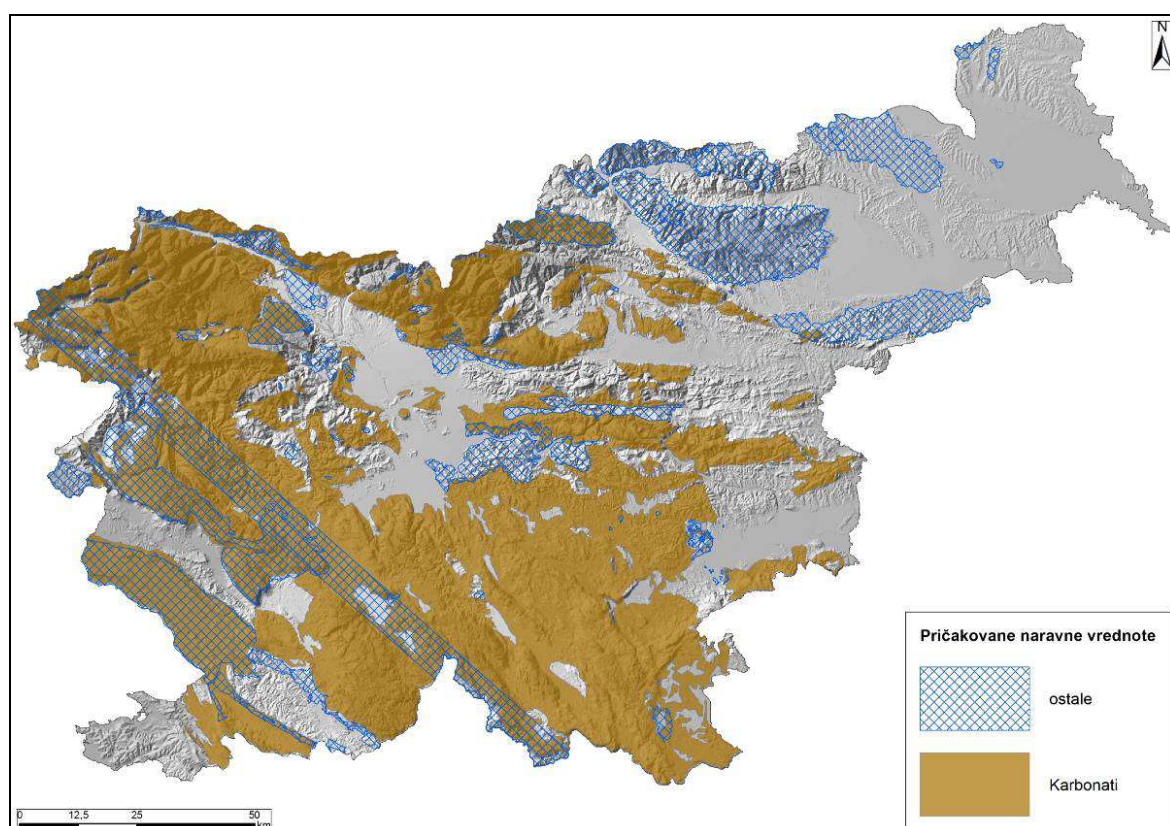
Naravne vrednote in ekološko pomembna območja

Naravne vrednote

Naravne vrednote v skladu s 4. členom Zakona o ohranjanju narave (ZON) obsegajo vso naravno dediščino na območju Republike Slovenije. Na ozemlju RS je v skladu s Pravilnikom o določitvi in varstvu naravnih vrednot (Uradni list RS, št. 111/04, 70/06, 58/09, 93/10) 2743 naravnih vrednot – območij, 5885 naravnih vrednot - točk in 9083 naravnih vrednot - jam. V Sloveniji je še 69 območij pričakovanih naravnih vrednot. Vse pričakovane naravne vrednote skupaj obsegajo površino 1366238,11 ha, kar znaša 67,4 % površine Slovenije (ARSO, 2014).



Slika 6: Prikaz naravnih vrednot na območju Slovenije (vir: Geoportal ARSO, 2014)

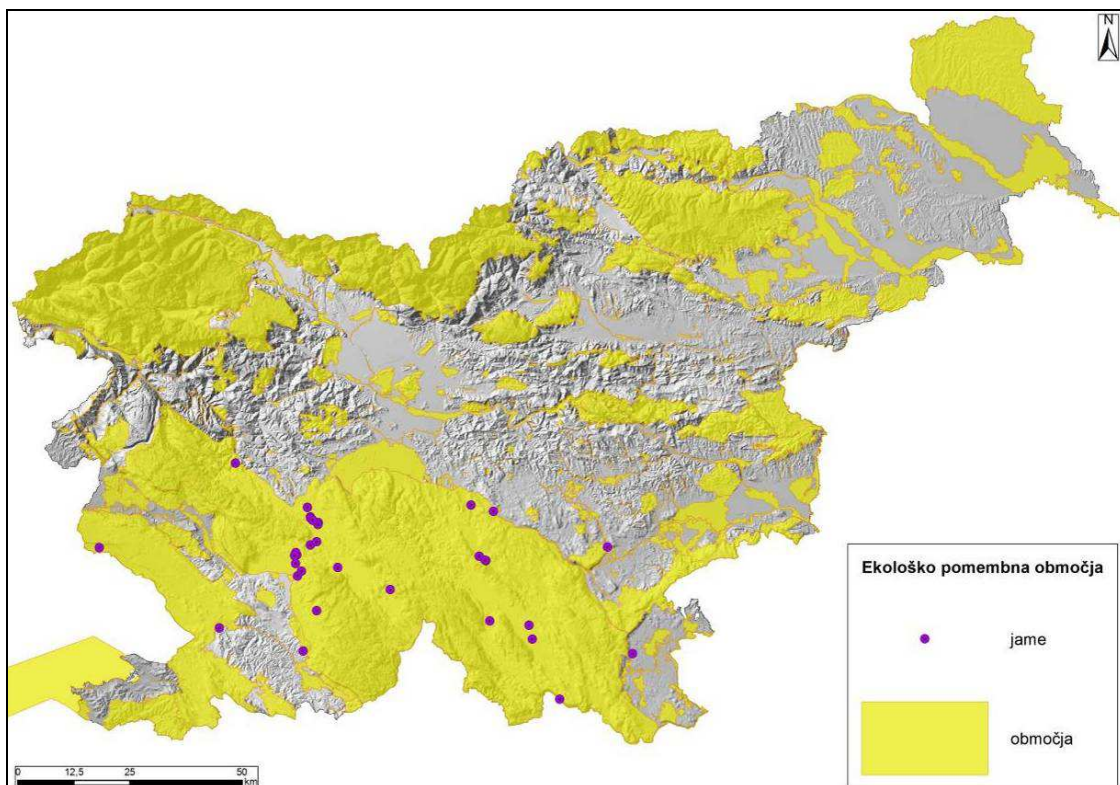


Slika 7: Prikaz pričakovanih naravnih vrednot na območju Slovenije (vir: Geoportal ARSO, 2014)

Ekološko pomembna območja

Ekološko pomembna območja so določena z Uredbo o ekološko pomembnih območjih (Uradni list RS, št. 48/04, 33/13, 99/13) in so območja habitatnega tipa, dela habitatnega tipa ali večje ekosistemske enote, ki pomembno prispevajo k ohranjanju biotske raznovrstnosti. Za ta območja veljajo določene varstvene usmeritve in pravila ravnanja, ki se morajo upoštevati pri urejanju prostora in rabi naravnih dobrin.

V Sloveniji je določenih 275 ekološko pomembnih območij in 32 jam, ki so razglašena kot ekološko pomembna območja (Geoportal ARSO, 2014). Največjo površino obsegajo EPO Osrednje območje življenjskega prostora velikih zveri, Julijske Alpe in Kočevsko. Ekološko pomembna območja imajo skupno površino 1372261,53 ha, kar znaša 67,7 % površine Slovenije.

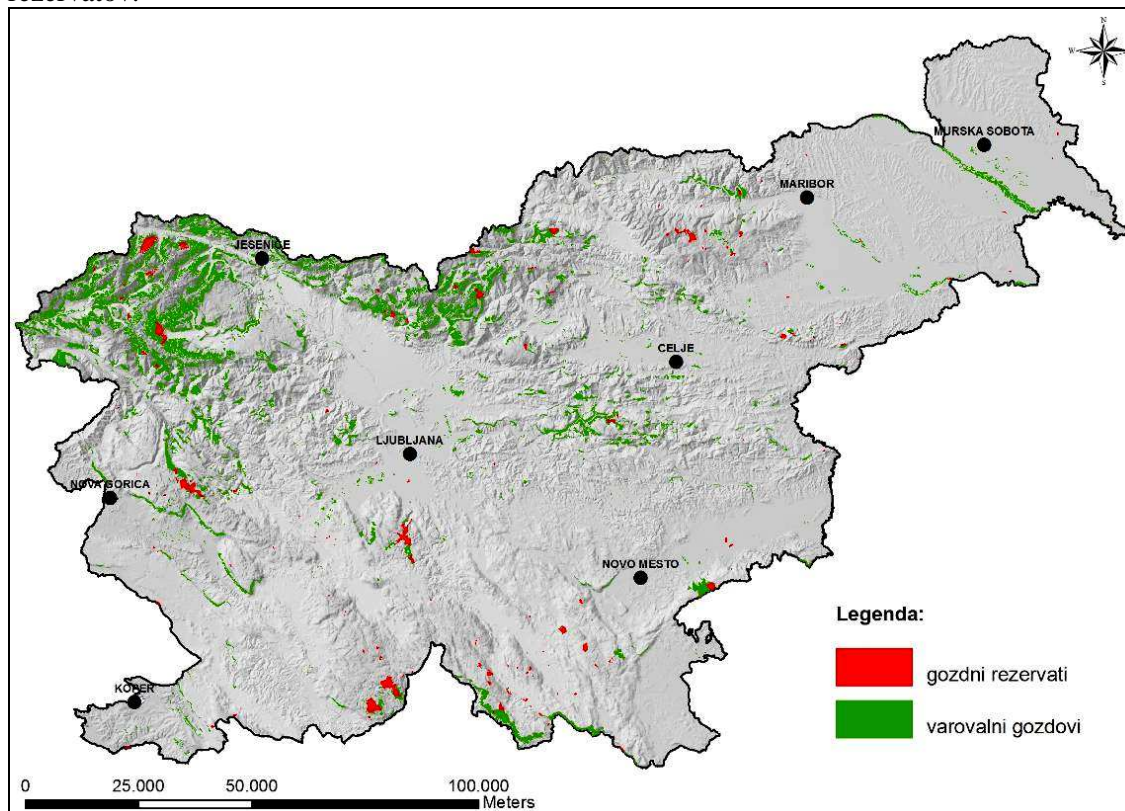


Slika 8: Prikaz ekološko pomembnih območij na območju Slovenije (vir: Geoportal ARSO, 2014)

Varovalni gozdovi in gozdni rezervati

Z Uredbo o varovalnih gozdovih in gozdovih s posebnim namenom (Uradni list RS, št. 88/05, 56/07, 29/09, 91/10, 1/13) so bila za celotno Slovenijo opredeljena območja varovalnih gozdov in gozdnih

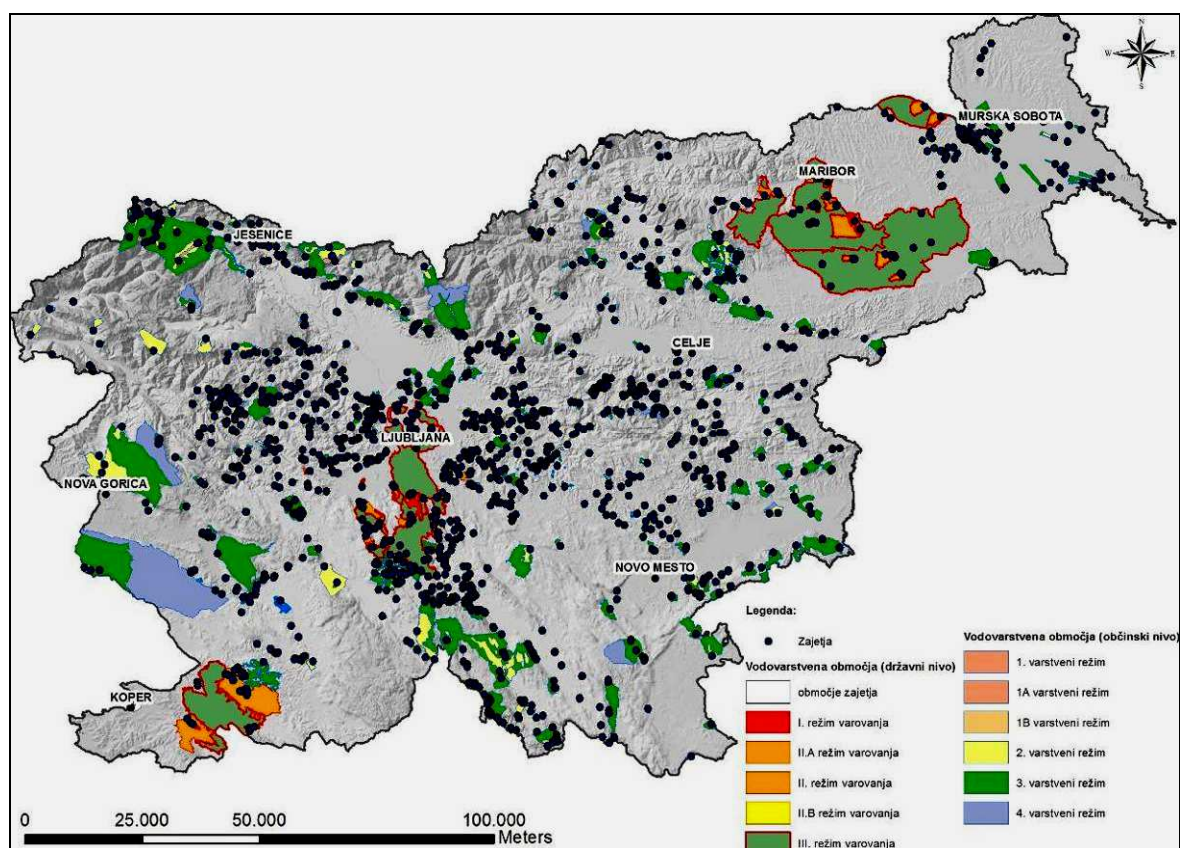
rezervatov.



Slika 9: Prikaz varovalnih gozdov in gozdnih rezervatov (vir podlage: Zavod za gozdove Slovenije, 2013)
Vodovarstvena območja virov pitne vode

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.

Na spodnji sliki so prikazana vodovarstvena območja v Sloveniji, državnega in občinskega nivoja ter zajetja pitne vode.

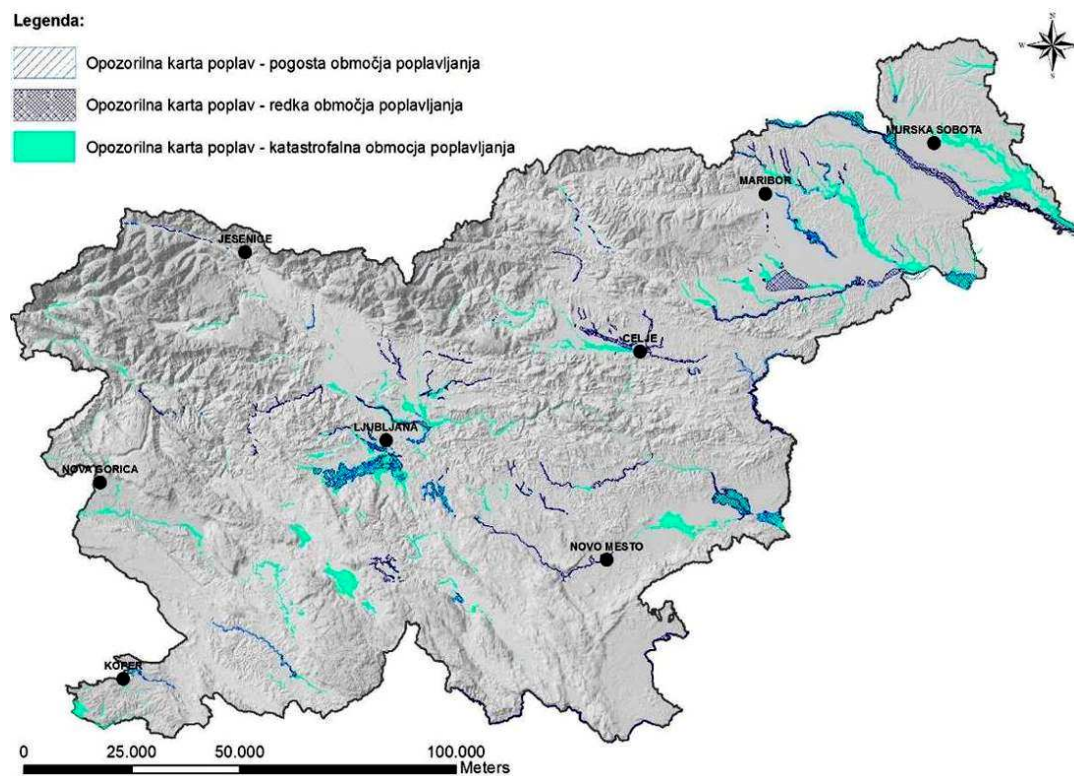


Slika 10: Prikaz vodovarstvenih območij (vir: Geoportal ARSO, 2014)

Poplavna, erozijska in plazljiva območja

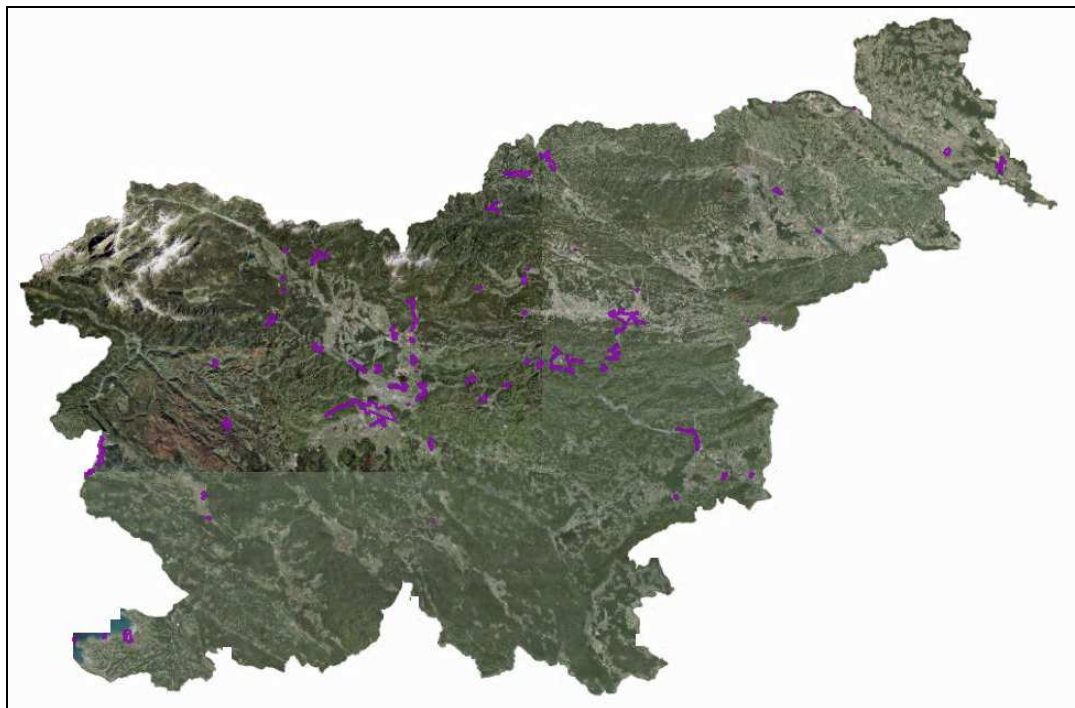
Poplavna, erozijska in plazljiva območja določa Zakon o vodah in sicer v 86., 87., 88. in 89. členu. Največja poplavna območja so: Ljubljansko barje, Dravinja, Krka pod Otočcem, Spodnja Savinjska dolina, Sava med Krškim in državno mejo, Sotla in Cerkljiško polje.

Opozorilna karta poplav poda informacijo o obsegu in pogostosti poplav na posameznem območju.



Slika 11: Opozorilna karta poplav (vir: Geoportalo ARSO, 2014)

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

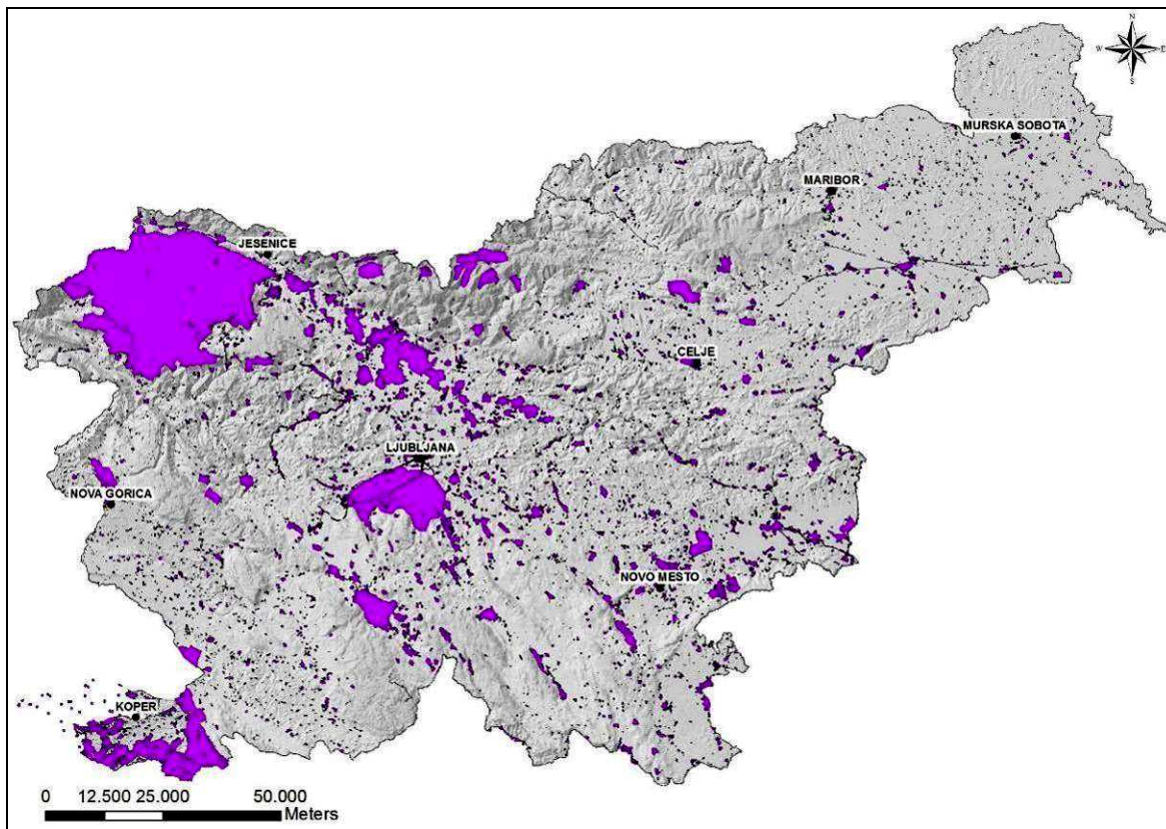


Slika 12: Območja pomembnega vpliva poplav (vir: Geoportalo ARSO, 2014)

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

Zavarovana območja kulturne dediščine

V Registru kulturne dediščine Ministrstva za kulturo (RKD, september 2013) je zavedeno 32.035 enot dediščine. Območja dediščine zavzemajo skupno površino 3.224,94 km² ali približno 16 % površine Slovenije.



Slika 13: Prikaz objektov in območij kulturne dediščine (vir podlage: RKD, september 2013)

3.3 Povzetek veljavnih pravnih režimov na varovanih območjih ali njihovih delih, podatki o pridobitvi naravovarstvenih smernic oziroma strokovnih podlagah in stopnja upoštevanja plana

3.3.1 Pravni režimi in varstvene usmeritve

Območja Natura 2000

Območja Natura 2000 imajo varstvene usmeritve opredeljene v Uredbi 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), in sicer v 7. in 15. členu.

Tabela 3: Varstvene usmeritve in pravila ravnanja na območjih Natura 2000

Varstvene usmeritve (7. člen)	Pravila ravnanja za ohranjanje potencialnega Natura območja (15. člen)
(1) Varstvene usmeritve za ohranitev Natura območij so usmeritve za načrtovanje in izvajanje posegov in dejavnosti ter drugih ravnanj človeka na teh območjih z namenom doseganja varstvenih ciljev.	(1) Varstvene usmeritve za ohranjanje potencialnih Natura območij so usmeritve za načrtovanje in izvajanje posegov in dejavnosti ter drugih ravnanj človeka na teh območjih z namenom preprečevanja poslabšanja stanja.
(2) Na Natura območjih se posege in dejavnosti načrtuje tako, da se v čim večji možni meri: <ul style="list-style-type: none"> - ohranja naravna razširjenost habitatnih tipov ter habitatov rastlinskih ali živalskih vrst; - ohranja ustrezne lastnosti abiotskih in biotskih sestavin habitatnih tipov, njihove specifične strukture ter naravne procese ali ustrezno rabo; - ohranja ali izboljšuje kakovost habitata rastlinskih in živalskih vrst, zlasti tistih delov habitata, ki so bistveni za najpomembnejše življenjske faze kot so zlasti mesta za razmnoževanje, skupinsko prenočevanje, prezimovanje, selitev in prehranjevanje živali; - ohranja povezanost habitatov populacij rastlinskih in živalskih vrst in omogoča ponovno povezanost, če je le-ta prekinjena. 	(2) Pri izvajanju posegov in dejavnosti na potencialnih Natura območjih, ki so načrtovani v skladu z usmeritvami iz prejšnjega odstavka, se izvedejo vsi možni tehnični in drugi ukrepi, da je neugoden vpliv na habitatne tipe, rastline in živali ter njihove habitate čim manjši v skladu s četrtem in petim odstavkom 7. člena te uredbe.
(3) Pri izvajanju posegov in dejavnosti, ki so načrtovani v skladu s prejšnjim odstavkom, se izvedejo vsi možni tehnični in drugi ukrepi, da je neugoden vpliv na habitatne tipe, rastline in živali ter njihove habitate čim manjši.	(3) Na potencialnih Natura območjih je treba izvesti presojo sprejemljivosti planov, programov, načrtov, prostorskih ali drugih aktov oziroma presojo sprejemljivosti posegov v naravo na način, kot je to določeno s predpisi, ki urejajo ohranjanje narave.
(4) Čas izvajanja posegov, opravljanja dejavnosti ter drugih ravnanj se kar najbolj prilagodi življenjskim ciklom živali in rastlin tako, da se: <ul style="list-style-type: none"> - živalim prilagodi tako, da poseganje oziroma opravljanje dejavnosti ne, ali v čim manjši možni meri, sovпада 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. 	(4) Ne glede na določbo prejšnjega odstavka presoja sprejemljivosti posegov v naravo ni potrebna v primerih iz drugega odstavka 8. člena te uredbe.
(5) Na Natura območja se ne vnaša živali in rastlin tujerodnih vrst ter gensko spremenjenih organizmov.	(5) Znotraj potencialnega Natura območja se lahko določijo cone na način in po postopku, kot ga določa 9. člen te uredbe.
(6) Na podlagi varstvenih usmeritev se določijo podrobnejše in konkretne varstvene usmeritve, ki se obvezno upoštevajo pri urejanju prostora, rabi	(6) Na potencialnih Natura območjih se izvaja monitoring v obsegu, kot ga določa 10. člen te uredbe.

naravnih dobrin in urejanju voda. Podrobnejše varstvene usmeritve se lahko določijo v programu upravljanja iz 12. člena te uredbe oziroma v naravovarstvenih smernicah, kjer se določijo tudi konkretne varstvene usmeritve.	
	(7) V programu upravljanja se z namenom preprečitve slabšanja stanja določijo skladno z drugim, tretjim, četrtim in petim odstavkom 12. člena te uredbe tudi ukrepi in aktivnosti za potencialna Natura območja, pri čemer so ukrepi in naravovarstvene naloge finančno in časovno podrejene, glede na ukrepe na Natura območjih.
	(15.b člen) Pravila ravnanja za območje, predlagano za Natura območje s strani Evropske komisije Za preprečitev slabšanja stanja prednostnih habitatnih tipov in habitatov prednostnih rastlinskih in živalskih vrst ter vznemirjanja, ki bi lahko ogrozilo ohranjanje vrst, zaradi katerih so bila območja predlagana za Natura območja s strani Evropske komisije, se uporabljata prvi in drugi odstavek 15. člena te uredbe.«.

Zavarovana območja

Zavarovana območja imajo splošne varstvene režime opredeljene v ZON in podrobnejše v Odlokih o zavarovanju, za vsako enoto oziroma območje posebej. Akt o zavarovanju sprejme vlada ali pristojni organ lokalne skupnosti. Narodni park in zavarovano območje, ki je izjemnega pomena za državo ali velikega mednarodnega pomena zavaruje z aktom Državni zbor Republike Slovenije z zakonom.

Akti o zavarovanju določajo na splošno:

1. meje zavarovanega območja na preglednem topografskem načrtu v merilu 1:25.000 oziroma v drugem ustreznem merilu, ki omogoča določitev meje na parcelo natančno;
2. vrsto zavarovanega območja;
3. določitev načina izvajanja javne službe za upravljanje zavarovanega območja;
4. morebitno obveznost sprejema načrta upravljanja;
5. finančne vire za izvajanje zavarovanja in razvoj lokalnega prebivalstva.

Zavarovana območja in vplivna območja so sestavni del prostorskih državnih planov in prostorskih planov lokalnih skupnosti.

Splošne varstvene usmeritve so podane v spodnjih odstavkih.

Ožja zavarovana območja

Naravni spomenik (64. člen ZON)

Naravni spomenik je območje, ki vsebuje eno ali več naravnih vrednot, ki imajo izjemno obliko, velikost, vsebino ali lego ali so redek primer naravne vrednote.

- Na zavarovanem območju je prepovedano izvajati posege v naravo na način, ki lahko poslabša stanje, spremeni, poškoduje ali uniči naravno vrednoto, in spreminjati razmere ali stanje tako, da se spremeni, poškoduje ali uniči naravna vrednota ali pa zmanjša njen estetski pomen.
- Z aktom o zavarovanju se na zavarovanem območju se med drugim lahko prepove ali omeji:
 1. izvajanje posegov v prostor
 2. odkopavanje ali zasipavanje terena
 3. spreminjanje vodnega režima
 4. povzročanje vibracij in eksplozij
 5. gospodarsko izkoriščanje naravnih virov
 6. spreminjanje vegetacije
 7. vse druge dejavnosti, ki lahko bistveno ogrozijo zavarovano območje.

Zavarovana območja - ožja zavarovana območja

Za naravne spomenike, ki spadajo v ožje zavarovano območje, je splošni varstveni režim podan v 64. členu ZON-a:

1. Naravni spomenik je območje, ki vsebuje eno ali več naravnih vrednot, ki imajo izjemno obliko, velikost, vsebino ali lego ali so redke primer naravne vrednote.
2. Na zavarovanem območju je prepovedano izvajati posege v naravo na način, ki lahko poslabša stanje, spremeni, poškoduje ali uniči naravno vrednoto in spreminjati razmere ali stanje tako, da se spremeni, poškoduje ali uniči naravna vrednota ali pa zmanjša njen estetski pomen.
3. Z aktom o zavarovanju se na zavarovanem območju lahko prepovejo ali omejijo:
 1. izvajanje posegov v prostor;
 2. odkopavanje ali zasipavanje terena;
 3. odkopavanje ali odnašanje kamnin, mineralov ali fosilov;
 4. odlaganje odpadkov in odvajanje odpadnih voda;
 5. spreminjanje vodnega režima;
 6. odvzemanje naplavin;
 7. povzročanje vibracij in eksplozij;
 8. gospodarsko izkoriščanje naravnih virov;
 9. plovba in sidranje;
 10. promet z motornimi vozili in plovili;
 11. letanje pod določeno višino, vzletanje ali pristajanje zrakoplovov;
 12. lov in ribolov ter nabiranje rastlin ali živali;
 13. spreminjanje vegetacije;
 14. raziskovanje in odnašanje raziskovalnega materiala iz narave;
 15. športnorekreativne dejavnosti;
 16. postavljanje reklamnih in drugih označb;
 17. obiskovanje in ogledovanje;
 18. kurjenje;
 19. opravljanje vojaških dejavnosti;
 20. vse druge dejavnosti, ki lahko bistveno ogrozijo zavarovano območje.
4. Pri določitvi prepovedi ali omejitev dejavnosti in posegov iz prejšnjega odstavka se upoštevajo značilnosti zavarovanega območja in namen zavarovanja.

Strogi naravni rezervat (65. člen ZON)

Strogi naravni rezervat je območje naravno ohranjenih geotopov, življenjskih prostorov ogroženih, redkih ali značilnih rastlinskih ali živalskih vrst ali območje, pomembno za ohranjanje biotske raznovrstnosti, kjer potekajo naravni procesi brez človekovega vpliva.

- na zavarovanem območju je prepovedano izvajati posege ali opravljati dejavnosti, ki ogrožajo ohranitev zavarovanega območja, namerno uničevati rastline in živali in zadrževanje oseb, razen oseb, ki izvajajo nadzor.
- z aktom o zavarovanju se določijo podrobnejša pravila ravnanja na območju strogega naravnega rezervata.

Naravni rezervat (66. člen ZON)

Naravni rezervat je območje geotopov, življenjskih prostorov ogroženih, redkih ali značilnih rastlinskih ali živalskih vrst ali območje, pomembno za ohranjanje biotske raznovrstnosti, ki se z uravnoteženim delovanjem človeka v naravi tudi vzdržuje.

- Na zavarovanem območju je prepovedano opravljati dejavnosti s sredstvi in na način, ki bi lahko povzročil bistvene spremembe biotske raznovrstnosti, strukture in funkcije ekosistemov, in opravljati dejavnosti v času, ko je lahko ogrožen obstoj rastlin ali živali.
- Z aktom o zavarovanju se na zavarovanem območju med drugim lahko prepove ali omeji:
 1. izvajanje posegov v prostor;
 2. odkopavanje ali zasipavanje zemljišč;
 3. spreminjanje vodnega režima;
 4. odvzemanje naplavin;

5. povzročanje hrupa, eksplozij in vibracij;
 6. gospodarsko izkoriščanje naravnih virov;
 7. plovba in sidranje;
 8. promet z motornimi vozili in plovili;
 9. letanje pod določeno višino, vzletanje ali pristajanje zrakoplovov;
 10. izvajanje agro- in hidromelioracij;
 11. spreminjanje kemičnih značilnosti tal;
 12. spreminjanje vegetacije;
 13. odstranjevanje živih meja, posameznih dreves in drugih drobnih naravnih struktur;
 14. zasajanje monokultur;
 15. nabiranje plodov, gob ali rastlin ter njihovih delov;
 16. vznemirjanje, ubijanje ali jemanje živali iz narave;
 17. naseljevanje in doseljevanje živali prosto živečih vrst;
 18. lov in ribolov ter nabiranje rastlin ali živali;
 19. umetno zasneževanje in dosneževanje;
 20. raziskovanje in odnašanje raziskovalnega materiala iz narave;
 21. športnorekreativne dejavnosti;
 22. obiskovanje in ogledovanje;
 23. opravljanje vojaških dejavnosti;
 24. kurjenje;
 25. vse druge dejavnosti, ki lahko bistveno ogrozijo zavarovano območje.
- Pri določitvi prepovedi ali omejitev dejavnosti in posegov iz prejšnjega odstavka se upoštevajo značilnosti zavarovanega območja in namen zavarovanja.

Širša zavarovana območja (67. in 68. člen ZON)

Širša zavarovana območja so območje narave, kjer je velika abiotska, biotska in krajinska raznovrstnost ter velika gostota in raznolikost naravnih vrednot, ki so lahko tudi kompleksno in funkcionalno med seboj povezane.

Z aktom o zavarovanju širšega zavarovanega območja se na zavarovanem območju glede na vrsto širšega zavarovanega območja lahko prepovejo, omejijo ali drugače uredijo:

- izvajanje posegov in dejavnosti, s katerimi se ogroža prvobitnost narave
- gradnja infrastrukturnih objektov, namenjenih bivanju, lovu, ribolovu, turizmu in športu, razen na za to določenih krajih
- gradnja novih tranzitnih komunalnih, energetskih in prometnih objektov
- gradnja sekundarnih bivališč
- gradnja novih objektov
- odkopavanje ali zasipavanje zemljišč
- povzročanje eksplozij ali vibracij
- gospodarska raba naravnih virov, razen za gradnjo na zavarovanem območju
- odvzemanje naplavin
- spreminjanje vodnega režima, razen pri nujnih vzdrževalnih delih
- promet z vozili in plovili
- letenje pod določeno višino, vzletanje ali pristajanje zrakoplovov
- letenje z jadralnimi padali, jadralnimi zmaji ali drugimi toplozračnimi ladjami ali ultralahkimi jadralnimi napravami zunaj za to določenih območij
- vožnja z zrakoplovi pod 300 m od najvišje točke zavarovanega območja
- kmetijsko obdelovanje zemljišč z načini in sredstvi, ki bi lahko povzročili bistvene spremembe biotske raznovrstnosti, strukture in vrste ekosistemov ali bistveno spremenili površinsko plast prsti
- vznemirjanje, ubijanje ali odvzem živali iz narave, razen zaradi ekoloških in drugih opravičljivih razlogov
- lov in izvajanje lovskogojitvenih ukrepov
- ribolov in izvajanje ribogojnih ukrepov

- nabiranje rastlin in njihovih delov
- postavljanje obor in objektov za rejo živali
- vnašanje rastlin ali živali tujerodnih vrst
- spreminjanje vegetacije
- umetno zasneževanje in dosneževanje
- odlaganje odpadkov, ki ne izvirajo iz zavarovanega območja
- šotorjenje in kurjenje zunaj določenih mest
- raziskovanje in odnašanje raziskovalnega materiala iz narave
- prirejanje množičnih športnih, turističnih ali drugih javnih prireditev
- izvajanje vodnih in drugih športov zunaj za to določenih območij
- opravljanje vojaških dejavnosti
- vse druge dejavnosti, ki lahko bistveno ogrozijo zavarovano območje.

Pri določitvi prepovedi ali omejitev dejavnosti in posegov iz prejšnjega odstavka se upoštevajo značilnosti zavarovanega območja in namen zavarovanja.

Narodni park (69. člen ZON)

Narodni park je veliko območje s številnimi naravnimi vrednotami ter z veliko biotsko raznovrstnostjo. V pretežnem delu narodnega parka je prisotna prvobitna narava z ohranjenimi ekosistemi in naravnim procesi, v manjšem delu narodnega parka so lahko tudi območja večjega človekovega vpliva, ki pa je z naravo skladno povezan. Narodni park, namen zavarovanja, razvojne usmeritve, varstvena območja, varstveni režimi, upravljavec in drugo se določijo z zakonom.

Regijski park (70. člen ZON)

Regijski park je obsežno območje regijsko značilnih ekosistemov in krajine z večjimi deli prvobitne narave in območji naravnih vrednot, ki se prepletajo z deli narave, kjer je človekov vpliv večji, vendarle pa z naravo uravnovežen. Z aktom o zavarovanju se določijo podrobnejša pravila ravnanja na območju regijskega parka.

Krajinski park (71. člen ZON)

Krajinski park je območje s poudarjenim kakovostnim in dolgotrajnim prepletom človeka z naravo, ki ima veliko ekološko, biotsko ali krajinsko vrednost. Z aktom o zavarovanju se določijo podrobnejša pravila ravnanja na območju krajinskega parka.

3.3.2 Podatki o pridobitvi naravovarstvenih smernic in strokovnih podlag

Naravovarstvene smernice za Strategijo razvoja prometa niso bile izdane.

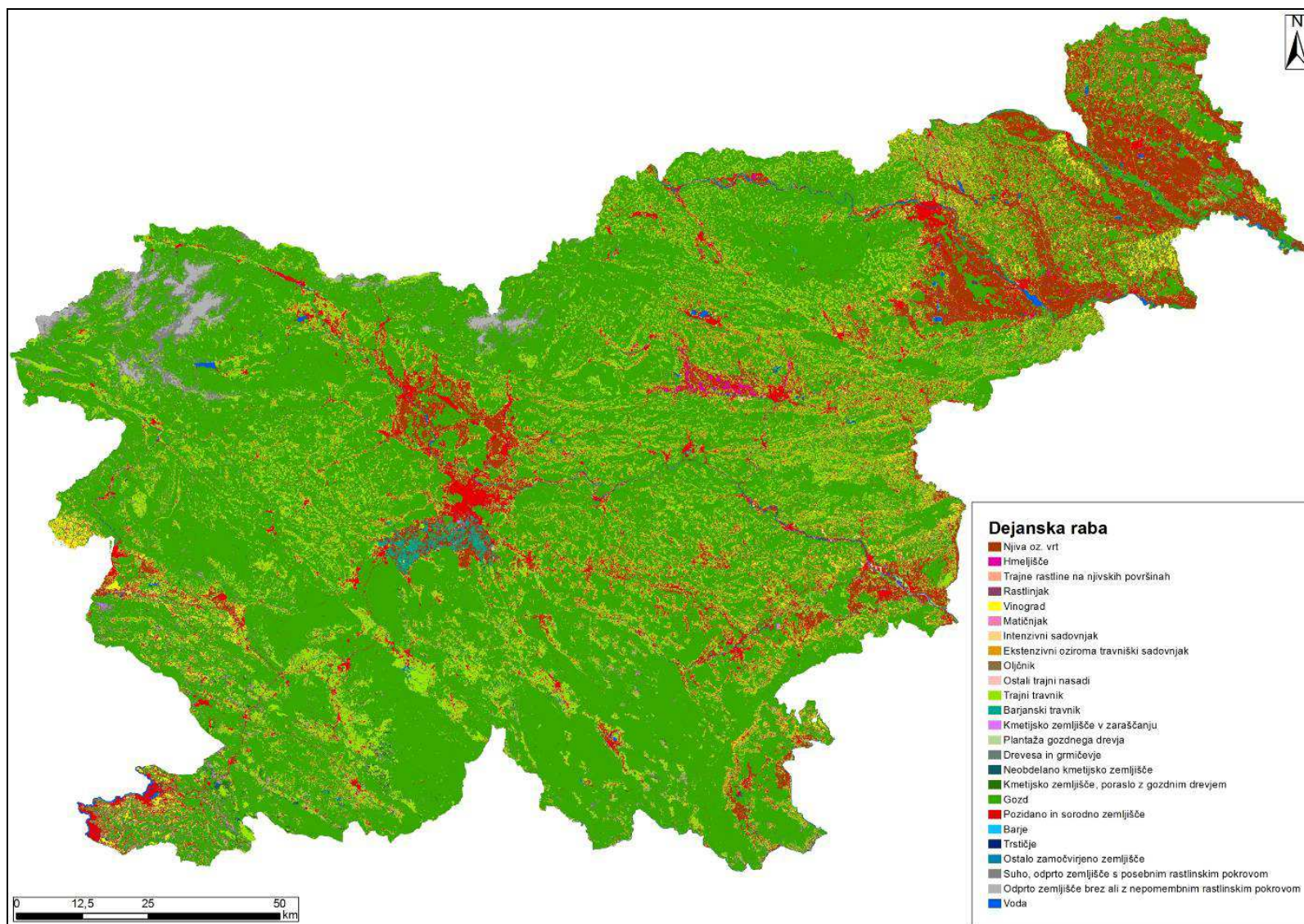
3.4 Prikaz območij dejanske rabe prostora

Evidenco o dejanski rabi zemljišč vodi Ministrstvo za kmetijstvo in okolje za celotno območje Republike Slovenije, in sicer v grafični obliki na osnovi ortofoto posnetkov (DOF), satelitskih posnetkov ali drugih virov. Podatki evidence dejanske rabe kmetijskih in gozdnih zemljišč so javni in dostopni na spletnih straneh ministrstva: <http://rkg.gov.si/GERK/>.

V Sloveniji v strukturi rabe tal prevladujejo gozdovi, ki pokrivajo približno 59,5 % celotnega ozemlja države, njihova površina pa se je doslej postopoma povečevala. Sledijo trajni travniki, njive in vrtovi, pozidana in sorodna zemljišča, kmetijsko zemljišče v zaraščanju, ekstenzivni sadovnjak, drevesa in grmičevje, vinograd, suho, odprto zemljišče s posebnim rastlinskim pokrovom, voda, odprto zemljišče brez ali z nepomembnim rastlinskim pokrovom, neobdelano kmetijsko zemljišče, kmetijsko zemljišče poraslo z gozdnim drevjem, barjanski travnik, intenzivni sadovnjak, oljčnik, hmeljišče, ostalo zamočvirjeno zemljišče, ostali trajni nasadi, trajne rastline na njivskih površinah, plantaža gozdnega drevja, rastlinjak, trstičje, matičnjak ter barje z najmanjšo površino (MKO, 2013).

Tabela 4: Dejanska raba prostora na območju Slovenije (MKO, 2013)

Dejanska raba	Površina (ha)
Gozd (2000)	1209923,57
Trajni travniki (1300)	349454,56
Njive in vrtovi (1100)	182118,92
Pozidana in sorodna zemljišča (3000)	109128,47
Kmetijsko zemljišče v zaraščanju (1410)	31882,55
Ekstenzivni sadovnjak (1222)	25117,85
Drevesa in grmičevje (1500)	22645,77
Vinograd (1211)	19929,45
Suho, odprto zemljišče s posebnim rastlinskim pokrovom (5000)	17095,24
Voda (7000)	13955,36
Odprto zemljišče brez ali z nepomembnim rastlinskim pokrovom (6000)	13390,68
Neobdelano kmetijsko zemljišče (1600)	10666,20
Kmetijsko zemljišče poraslo z gozdnim drevjem (1800)	10449,99
Barjanski travnik (1321)	5947,65
Intenzivni sadovnjak (1221)	4242,77
Oljčnik (1230)	1972,74
Hmeljišče (1160)	1972,27
Ostalo zamočvirjeno zemljišče (4220)	1416,56
Ostali trajni nasadi (1240)	464,16
Trajne rastline na njivskih površinah (1180)	336,14
Plantaža gozdnega drevja (1420)	288,47
Rastlinjak (1190)	136,39
Trstičje (4210)	77,87
Matičnjak (1212)	46,71
Barje (4100)	40,03
SKUPAJ	2032700,37



Slika 14: Dejanska raba prostora na območju Republike Slovenije (vir: MKO, 2013)

3.5 Vrste in habitatni tipi, za katere so bila območja Natura 2000 določena, vključno s podatki navedenimi v SDF obrazcu za podatke o Natura 2000 območjih

Poročilo predstavlja presojo strateške prometne politike glede na opredeljene cilje (poglavje 3.1) in ne presoja vplivov na posamezne kvalifikacijske vrste ali HT. Sezname in podatki o kvalifikacijskih in ključnih vrstah zato niso relevantni.

Območja Natura, kvalifikacijske živalske in rastlinske vrste ter HT so opredeljeni v Uredbi 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).

Ključni podatki o vsakem posameznem območju Natura 2000 so zbrani v standardnih obrazcih (SDF – standard data form). SDF se hranijo na Ministrstvu za okolje in prostor, Agenciji RS za okolje in se jih sproti dopolnjuje. Podatki so razvrščeni v sledečih poglavjih:

- poglavji 1 in 2; splošni podatki o območju (ime, koda, geografski položaj, velikost,...)
- poglavje 3; podatki o ekološkem stanju vrst in HT na območju (HT: stopnja reprezentativnosti, delež površine HT, stopnja ohranjenosti strukture, skupna ocena vrste: podatki o velikosti populacije, stopnja ohranjenosti življenjskega prostora, stopnja izolacije populacije, skupna ocena.
- poglavje 4; opis območja (glavne značilnosti, kot npr, habitati in njihov delež na območju, pomen območja, ranljivost, lastništvo...)
- Sledijo še štiri poglavja (varstveni status, povezava s CORINE biotopi, dejavnosti na in v bližini območja, ter njihov vpliv nanj,...), ki pa za območja Natira 2000 v Sloveniji še ne vsebujejo podatkov.

Podatki iz SDF so javno dostopni na spletni strani naravovarstvenega atlasa (<http://www.naravovarstveni-atlas.si/nvajavni/>).

3.6 Načrti za upravljanje varovanih območij narave in usmeritve, ki izhajajo iz njih

Za območja Natura 2000 je bil leta 2007 izdelan Program upravljanja območij Natura 2000 2007 – 2013: operativni program (MOP 2007). V prilogi 4.2 Operativnega programa za upravljanje območij Natura so za območja Natura 2000 (POO in POV) navedeni podrobni varstveni cilji in ukrepi. Samo za POV območja pa so konkretni varstveni cilji določeni v Uredbi o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000).

Zakon o ohranjanju narave in Uredba o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) omogočata pripravo podrobnejših načrtov upravljanja za tista območja, kjer se to pokaže kot potrebno. S projektom »Natura 2000 v Sloveniji – upravljavski modeli in informacijski sistem« se je Zavod RS za varstvo narave, kot prijavitelj projekta, lotil systemskega reševanja vprašanj v zvezi z učinkovitim in trajnostnim upravljanjem območij Natura 2000. V okviru projekta je bilo izbranih tudi 5 pilotnih Natura območij (Boletina, Jelovica, Jovsi, Petelinjek, Snežnik), kjer so se za reševanje konkretne naravovarstvene problematike izvajale različne akcije. Ta pilotna območja so obsegala šest Posebnih ohranitvenih območij (POO) in dve Posebni območji varstva (POV) za ohranitev vrst in habitatov, ki so v interesu Skupnosti, v ugodnem varstvenem statusu. Gre za območja (še pred spremembami Uredbe o posebnih varstvenih območjih aprila 2013): POV Snežnik – Pivka in POO Snežnik, POV Jelovica, POO Blato pri Jelovici, POO Ledina na Jelovici, POV Kozjansko – Dobrava – Jovsi, POO Dobrava in Jovsi, POO Ličenca ter POO Boletina. Izbrana območja so tako dobila temeljni dokument za trajnostni razvoj, usklajen z vsemi deležniki oziroma interesi. V Podrobnejših načrtih upravljanja so

za ta območja določeni tudi varstveni cilji, usmeritve in ukrepi (<http://www.zrsvn.si/>, citirano oktober 2013).

Način upravljanja na **zavarovanih območjih** je določen z Zakonom o ohranjanju narave (ZON). Povzetek je naveden v naslednjih stavkih. Upravljanje zavarovanega območja je opravljanje nalog varstva naravnih vrednot in nalog, ki so potrebne za izpolnitev namena, zaradi katerega je bilo območje zavarovano in so določene v aktu o zavarovanju. Ustanovitelj (država ali občina) lahko sam neposredno upravlja zavarovano območje v režijskem obratu, ustanovi v ta namen javni zavod, poveri upravljanje javnemu zavodu, ki je ustanovljen z namenom usmerjanja trajnostnega gospodarjenja naravnih dobrin ali podeli koncesijo za upravljanje. Upravljanje zavarovanega območja se izvaja na podlagi načrta upravljanja zavarovanega območja, če je v aktu o zavarovanju tako določeno. Narodni in regijski park morata imeti načrt upravljanja (53. člen ZON-UPB2, Uradni list RS, št 96/04).

Načrt upravljanja zavarovanega območja je programski akt, s katerim se določijo razvojne usmeritve, način izvajanja varstva, rabe in upravljanja zavarovanega območja ter podrobnejše usmeritve za varstvo naravnih vrednot na zavarovanem območju ob upoštevanju potreb razvoja lokalnega prebivalstva. Načrt upravljanja zavarovanega območja določi organ, ki je sprejel akt o zavarovanju. Načrt upravljanja je tudi podlaga za urejanje prostora in rabo naravnih dobrin.

3.6.1 Pomembne okoljske politike za področje varovanja narave

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 slabšanje ekosistemov v Evropski uniji do leta 2020 z opredelitvijo šestih prednostnih ciljev:

- 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

Načrtovanje in izvajanje prometne politike ima lahko vplive predvsem na doseganje sledečih ciljev strategije:

- Cilj 1: ohranjanje in obnavljanje narave
- Cilj 2: ohranjanje in izboljševanje ekosistemov in njihovih storitev (obnova najmanj 15% poškodovanih območij)

Cilji z enakim sporočilom so oblikovani že v Strategiji ohranjanja biotske raznovrstnosti v Sloveniji (2002-2012) (MOP, 2001): 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:

- ohranjanje biotske raznovrstnosti,
- trajnostna raba njenih sestavin,
- poštena in pravična delitev koristi genskih virov.

Cilj strategije ohranjanja biotske raznovrstnosti v Sloveniji za prometno infrastrukturo je:

- Zagotovitev mobilnosti ljudi in tovora, ki ohranja biotsko raznovrstnost.

V strategiji navedene usmeritve za doseganje tega cilja so:

- 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 pogonske načine in povezati zbiranje in recikliranje odsluženih vozil.
- 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.

3.7 Opis obstoječega izhodiščnega stanja varovanih območij narave

Varovana območja narave vključujejo zavarovana območja in območja omrežja Natura 2000. Zavarovana območja narave so namenjena ohranjanju naravnih vrednot. Razlikujemo širša (narodni, regijski, krajinski park) in ožja (strogi naravni rezervat, naravni rezervat in naravni spomenik) zavarovana območja. Zavarovana so z republiškimi ali občinskimi akti.

Območja Natura 2000

Posebno varstveno območje ali območje Natura 2000 je območje, ki je na ozemlju EU pomembno za ohranitev ali doseganje ugodnega stanja vrst ptic in drugih živalskih ter rastlinskih vrst, njihovih habitatov in habitatnih tipov, katerih ohranjanje je v interesu EU. Določitev in ohranjanje območij Natura je opredeljeno z Direktivo o habitatih (Direktiva Sveta 92/43/EGS z dne 21. maja 1992 o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst). Pri določitvi območij Natura so upoštevani vsi habitatni tipi, ki so navedeni v prilogi I in vse tiste rastlinske in živalske vrste, ki so v prilogi II direktive. Poleg tega pa so upoštevane tudi ptice, navedene v prilogi I Direktive o pticah (Direktiva Sveta 79/409/EGS z dne 2. aprila 1979 o ohranjanju prostoživečih ptic), za katere so v državi določena posebna območja varovanja (POV – Special Protection Areas).

Vlada Republike Slovenije je aprila 2004 sprejela Uredbo 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) s katero je določila območja Natura 2000 in varstvene usmeritve za ohranitev ali doseganje ugodnega stanja prosto živečih rastlinskih in živalskih vrst, njihovih habitatov ter habitatnih tipov, katerih ohranjanje je v interesu EU in druga pravila ravnanja za ohranjanje teh območij. Na podlagi Alpskega biogeografskega seminarja, ki je bil maja 2005 in Celinskega biogeografskega seminarja, ki je bil aprila 2006, je nato Evropska komisija 13. novembra 2007 potrdila slovenski predlog območij v celinski biogeografski regiji. Januarja 2008 pa je Komisija potrdila dopolnjeni seznam območij Natura 2000 v alpski regiji. S tem so bila vsa potencialna območja Natura 2000 v Sloveniji (pPOO) potrjena s strani Evropske komisije (POO). Na podlagi zaključkov obeh seminarjev je Slovenija morala določiti še nekatera območja po habitatni direktivi za tiste habitatne tipe oz. vrste, za katere je Evropska komisija ugotovila, da niso določeni v zadostni meri.

Vlada RS je v aprilu 2013 omrežje Natura 2000 razširila za približno 480 km² - na kopnem za 477 km² in na morju za 3 km². To je povečanje za 2,4 % državnega ozemlja, na skupno 37,16 % državnega ozemlja na kopnem. S tem je država Slovenija prenesla neizpolnjene zahteve Direktive pticah in Direktive o habitatih. Na neizpolnjevanje jo je namreč Evropska komisija v letu 2012 opozorila kar dvakrat (marec in november 2012). Določila je tudi tehnične popravke meja območij Natura 2000. S temi popravki so meje območij podrobno usklajene z mejami v naravi oziroma, če teh ni, s parcelnimi in drugimi administrativnimi mejami v prostoru.

Slovenija ima tako sedaj 354 območij, 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. Območja po direktivi o pticah in po direktivi o habitatih se delno prekrivajo, takih površin je 4.033 km². Tako je 79 % površine območij po direktivi o pticah hkrati tudi območij po direktivi o habitatih. 61 % površine območij po direktivi o habitatih pa so hkrati tudi območja po direktivi o pticah.

Število vrst po direktivi o habitatih se je dvignilo na 114 (prej 105), po direktivi o pticah pa na 118 (prej 103, v to število niso zajete ujede in vodne ptice, ki se v uredbi ne navajajo poimensko ampak le kot skupina; cela skupina je zabeležena kot ena vrsta). Število habitatnih tipov se je povečalo na 60 (prej 56).

V zavarovanih območjih (Triglavskem narodnem parku, regijskih in krajinskih parkih ter rezervatih in naravnih spomenikih) je 29 % površine območij Natura 2000. V omrežje Natura 2000 sodi tudi 3,1 km² morja. 71 % slovenskega omrežja Natura 2000 pokrivajo gozdovi, kar je za ca. 15 % več kot je evropsko povprečje in kaže v splošnem na njihovo dobro ohranjenost. Kljub temu so bili nekateri tipi gozdov, zlasti nižinski poplavni, v preteklosti precej izkrceni in niso v ugodnem stanju ohranjenosti. Od negozdnih površin je v omrežju Natura 2000 okoli 20 % kmetijskih zemljišč v uporabi, med njimi pa so najpomembnejši ekstenzivni travniki. Ti so v mnogih območjih še v ugodnem stanju ohranjenosti, pritiski na zmanjševanje ugodnega stanja pa so veliki tako po naravni poti z zaraščanjem zaradi opuščanja kmetovanja kot zaradi intenzifikacije njihove rabe. Kmetijska območja z visoko naravno vrednostjo so ena pomembnejših možnosti za doseganje večje biološke pestrosti in zaščite ogroženih habitatov na posameznih podeželskih območjih. Na splošno jih lahko označimo kot značilna območja ekstenzivnega kmetijstva z veliko pestrostjo bioloških vrst in habitatov.

Izjemno pomembno vlogo imajo v omrežju Natura 2000 jame, ki so predmet ohranjanja v preko 70 območjih. Celinske vode predstavljajo površinsko le dober odstotek omrežja, vendar je njihov pomen za ohranjenost omrežja zelo velik. Veliko voda je sicer v ne najbolj ugodnem stanju ohranjenosti. Človekova bivališča so pomembna za razmnoževanje, počivanje oz. prezimovanje nekaterih vrst, zato so v območju Natura 2000 bistvena tudi nekatera pozidana območja. Zlasti gre za živali iz skupin ptic (npr. bela štorčija, veliki skovik) in sesalcev (npr. netopirji).

Na območjih Natura (območja POV in POO) je treba v skladu s 7. členom Uredbe o posebnih varstvenih območjih posege in dejavnosti načrtovati tako, da se v čim večji možni meri:

- ohranja razširjenost habitatnih tipov ter habitatov rastlinskih in živalskih vrst;
- ohranja ustrezne lastnosti abiotskih in biotskih sestavin habitatnih tipov, njihove specifične strukture ter naravne procese in ustrezno rabo;
- ohranja in izboljšuje kakovost habitata rastlinskih in živalskih vrst, zlasti tistih delov habitata, ki so bistveni za najpomembnejše faze kot so zlasti mesta za razmnoževanje, skupinsko prenočevanje, prezimovanje, selitev in prehranjevanje živali;
- ohranja povezanost habitatov populacij rastlinskih in živalskih vrst in omogoča ponovna povezanost, če je ta prekinjena.

Na teh območjih je treba izvesti presojo sprejemljivosti posega v naravo v skladu z 28. členom Zakona o ohranjanju narave. V primeru izvajanja posega je treba predvideti in izvesti vse možne tehnične in druge ukrepe tako, da je neugoden vpliv na habitatne tipe, rastline in živali ter njihove habitate čim manjši (<http://www.natura2000.gov.si/>, citirano oktober 2013).

1. Stanje ohranjenosti vrst in habitatnih tipov iz Poročila po 17. členu Direktive o habitatih (92/43/EGS)

Države članice EU morajo po 17. členu Direktive o habitatih vsakih šest let izdelati poročilo o izvajanju ukrepov po tej direktivi. Poročilo vključuje predvsem informacije o ohranitvenih ukrepih iz prvega odstavka 6. člena, vrednotenje vplivov teh ukrepov na stanje ohranjenosti naravnih habitatnih tipov iz priloge I in vrst iz priloge II ter glavne rezultate spremljanja stanja iz 11. člena. Največji del

poročila obsegajo ocene kazalcev stanja ohranjenosti vrst in habitatnih tipov z vseh prilog na območju celotne države.

Spodnji podatki so povzeti po Poročilu iz leta 2008 (novega poročila še ni):

Iz prilog Direktive o habitatih je v Sloveniji prisotnih 60 habitatnih tipov in 203 vrste za katere je treba poročati. Od tega je v alpski regiji 45 habitatnih tipov in 152 vrst, v celinski regiji pa 44 habitatnih tipov in 183 vrst. Največ habitatnih tipov ima končno oceno stanja ohranjenosti »ugodno«, pri večini vrst pa je končna ocena stanja ohranjenosti »nezadostno«.

Končno stanje ohranjenosti za HT:

- 44 % vseh HT ima ugodno stanje ohranjenosti
- 35 % nezadostno in
- 21 % slabo stanje ohranjenosti

V Sloveniji je najboljše stanje ohranjenosti gozdnih, morskih, obalnih in priobalnih habitatnih tipov ter habitatnih tipov goličav. Glede na to, da je pritisk na območje obale in morja dokaj velik, se zdi ugodna ocena morskih, obalnih in priobalnih habitatnih tipov protislovna. Vendar te ocene temeljijo na dejstvu, da je večina območij s temi habitatnimi tipi zavarovanih in je njihovo dobro stanje dolgoročno zagotovljeno. Na slabo stanje ohranjenosti habitatnih tipov sladkih voda, travišč in grmišč ter barij in močvirij kažejo pritiski in grožnje, ki so bili opredeljeni med podajanjem posameznih ocen. Med njimi so bile najpogostejše aktivnosti človeka povezane s športom in prostim časom, spreminjanjem hidrografskih značilnosti območja, odvažanjem peska in proda iz vodotokov, spreminjanjem in opuščanjem rabe kmetijskih zemljišč ter naravno sukcesijo.

Končno stanje ohranjenosti za vrste:

- 20 % vseh vrst ima ugodno stanje ohranjenosti
- 50 % nezadostno
- 10 % slabo stanje ohranjenosti in
- 20 % vrst ima stanje ohranjenosti neznano

Kar polovica vrst ima končno oceno stanja ohranjenosti »nezadostno«. Kljub temu lahko tudi tu povežemo vrste s slabim stanjem ohranjenosti s habitatnimi tipi, ki imajo prav tako slabo stanje ohranjenosti. V Sloveniji je glede na ocene najbolj zaskrbljujoče stanje rakov, rib, dvoživk, plazilcev, kačjih pastirjev, metuljev in hroščev. Med najpogostejšimi grožnjami in pritiski na vrste so spremembe hidrografskih značilnosti, spremembe rabe kmetijskih zemljišč, urbanizacija ter onesnaževanje in izsuševanje zemljišč. Po podanih ocenah bi lahko sklepali, da je stanje ohranjenosti najboljše pri vrstah iz skupine sesalcev. Vendar se je treba zavedati, da za več kot polovico obrazcev (predvsem za netopirje) ocena ni bila podana. Zato lahko nadaljnje raziskave tudi za to skupino pokažejo povsem drugačno stanje (Varstvo narave 21, 2008).

2. Ohranitveno stanje vrst v POV območjih in na ozemlju celotne Slovenije iz Poročila po 12. členu Direktive o ohranjanju prosto živečih ptic (79/409/EGS) o izvajanju te direktive v obdobju 2005 - 2007

Poročilo je bilo v marcu 2009 pripravljeno s strani Ministrstva za okolje in prostor na osnovi strokovnih podlag, ki jih je pripravil Zavod RS za naravo in prispevkov Agencije RS za okolje. Zavod RS za naravo je pri pripravi strokovnih podlag vključil tudi dopolnila ZGS, Društvo za opazovanje in proučevanje ptic Slovenije (DOPPS), upravljavce nekaterih zavarovanih območij (Krajinski park Sečoveljske soline, Notranjski regijski park, Naravni rezervat Škocjanski zatok), ter predloge dopolnitev, ki so jih posredovali NIB, DOPPS in Univerza v Mariboru, Fakulteta za naravoslovje in matematiko. V prilogi 1 omenjenega poročila je opisano ohranitveno stanje vrst v POV območjih in na ozemlju cele Slovenije. Spodnji podatki se torej nanašajo na poročilo iz leta 2009 (novo poročilo še ni izdelano).

Ohranitveno stanje vrst v POV

Ohranitveno stanje vseh 321 vrst na 26 območjih POV določenih z Uredbo 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) je obravnavano na Dodatku A k Prilogi 1. Pojasnjujejo ga: populacijske ocene, rezultati monitoringa, ocene stanja habitata in ohranitveno stanje vrst na posameznem POV. Ohranitveno stanje je bilo podano za 321 vrst na 26 POV. Za tri vrste na POV Drava (sivka in mali ponirek, čopasta črnica) je bilo na željo MOP podano tudi ohranitveno stanje za obdobje prezimovanja.

Ugodno ohranitveno stanje je bilo ugotovljeno v primeru 69 vrst (22 %) ptic na 22 POV.

Neugodno ohranitveno stanje je bilo določeno v primeru 62 vrst (19 %) na 19 POV. Najbolj zaskrbljujoče je stanje nekaterih ptic kmetijske krajine. Zaradi intenzifikacije kmetijstva, v nekaterih primerih pa tudi opuščanja rabe, je bilo ocenjeno neugodno ohranitveno stanje v primeru v 13 vrst na POV Snežnik – Pivka, Reka – dolina, Slovenske gorice – doli, Goričko, Mura, Drava, Krakovski gozd – Šentjernejsko polje, Ljubljansko barje, Cerkniško jezero, Planinsko polje in Kras. Najbolj problematična je intenzifikacija kmetijstva, še zlasti zgodnja košnja, pretirano gnojenje, zmanjševanje deleža travnikov in mokrišč, s čimer se krčita obseg in kakovost habitatov. To se odraža na upadajočih populacijskih trendih kosca, velikega škurha, repaljščice in pribe. V primeru velikega skovika, črnočelega srakoperja in pisane penice je kot dodaten negativen vpliv zabeleženo tudi siromašenje mozaične kulturne krajine (npr. izginjanje mejic, grmišč) in izginjanje travniških sadovnjakov. Zlatovranko in južno postovko že štejemo med izumrle vrste. Problematično je tudi zaraščanje oziroma opuščanje rabe suhih travnikov, s čimer se zmanjšuje habitat kotorne, rjave cipe in vrtnega strnada. Med gozdnimi vrstami ptic izstopa problematika gozdnih kur (gozdni jereb, divji petelin, ruševce) ter belohrbtega in triprstega detla v POV Jelovica, Pohorje, Kočevsko-Kolpa in Trnovski gozd. Ključen vzrok upadanja populacij v primeru navedenih vrst je krčenje in fragmentacija habitata. Populacije gozdnih kur upadajo zaradi zaraščanje košenic, planin, gozdnih robov, krčenja in degradacije značilnega habitata, neusklajenosti z lovskimi upravljavskimi načrti in motenj, ki jih povzročata množični turizem in rekreacija. Upadanje populacij belohrbtega in triprstega detla je posledica krčenja habitata, ki ga predstavljajo gozdovi z velikim deležem odmrle lesne mase. Neugodno ohranitveno stanje je bilo zabeleženo tudi pri več vrstah, vezanih na sladkovodne habitate in mokrišča v okviru POV Reka – dolina, Mura, Drava, Krakovski gozd – Šentjernejsko polje in Cerkniško jezero. Najbolj zaznaven vpliv oziroma posledice so pustile regulacije nižinskih rečnih odsekov in njihovih pritokov. Z regulacijo brežin se so se zmanjšale gnezdilne možnosti breguljke in vodomca, s spremembo rečne dinamike navadne čigre, rečnega galeba in vodomca, z degradacijo prodišč pa malega deževnika in malega martinca. Zaraščanje mrtvic in izsuševanje mokrišč je neugodno vplivalo na grahasto tukulico, malo tukulico, čapljico ter rečnega in trstnega cvrčalca. Prezimujočo populacijo njivskih gosi na POV Drava je zdesetkal lov s hrvaške strani Ormoškega jezera. Populacije nekaterih gnezdečih vrst rac, ponirkov in pobrežnikov na POV Cerkniško jezero nihajo zlasti zaradi okoljskih dejavnikov, npr. upada nivoja vode v obdobju gnezdenja. Zaradi naravnih dejavnikov (močna neurja v času gnezdenja, plenilci) nihajo tudi populacije male in navadne čigre v POV Sečoveljske soline.

Vprašljivo ohranitveno stanje je bilo ugotovljeno v primeru 190 (59 %) vrst na 25 POV. Ocene ni bilo mogoče opredeliti zaradi pomanjkljivih podatkov. Za 13 vrst na 9 POV podatki o velikosti populacije niso obstajali niti v času opredeljevanja IBA oz. POV, v primeru ostalih pa ne razpolagamo z aktualnimi podatki monitoringa, iz katerih bi se dalo sklepati na njihovo ohranitveno stanje.

V Dodatku B k Prilogi 1 pa so navedeni podatki o nacionalnih velikostih populacij vrst z Uredbe o Natura 2000 območjih, ki praviloma sodijo med boljše poznane vrste.

Zavarovana območja

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. Zavarovana so z državnimi ali občinskimi akti.

Širša:

Narodni park

Narodni park (NP) je veliko območje s številnimi naravnimi vrednotami ter z veliko biotsko raznovrstnostjo. V pretežnem delu narodnega parka je prisotna prvobitna narava z ohranjenimi ekosistemi in naravnimi procesi, v manjšem delu narodnega parka so lahko tudi območja večjega človekovega vpliva, ki pa je z naravo skladno povezan.

Regijski park

Regijski park (RP) je obsežno območje regijsko značilnih ekosistemov in krajine z večjimi deli prvobitne narave in območji naravnih vrednot, ki se prepletajo z deli narave, kjer je človekov vpliv večji, vendarle pa z naravo uravnovežen.

Krajinski park

Krajinski park (KP) je območje s poudarjenim kakovostnim in dolgotrajnim prepletom človeka z naravo, ki ima veliko ekološko, biotsko ali krajinsko vrednost.

Ožja:

Strogi naravni rezervat

Strogi naravni rezervat (SNR) je območje naravno ohranjenih geotopov, življenjskih prostorov ogroženih, redkih ali značilnih rastlinskih ali živalskih vrst ali območje, pomembno za ohranjanje biotske raznovrstnosti, kjer potekajo naravni procesi brez človekovega vpliva.

Naravni rezervat

Naravni rezervat (NR) je območje geotopov, življenjskih prostorov ogroženih, redkih ali značilnih rastlinskih ali živalskih vrst ali območje, pomembno za ohranjanje biotske raznovrstnosti, ki se z uravnoveženim delovanjem človeka v naravi tudi vzdržuje.

Naravni spomenik

Naravni spomenik (NS) je območje, ki vsebuje eno ali več naravnih vrednot, ki imajo izjemno obliko, velikost, vsebino ali lego ali so redek primer naravne vrednote.

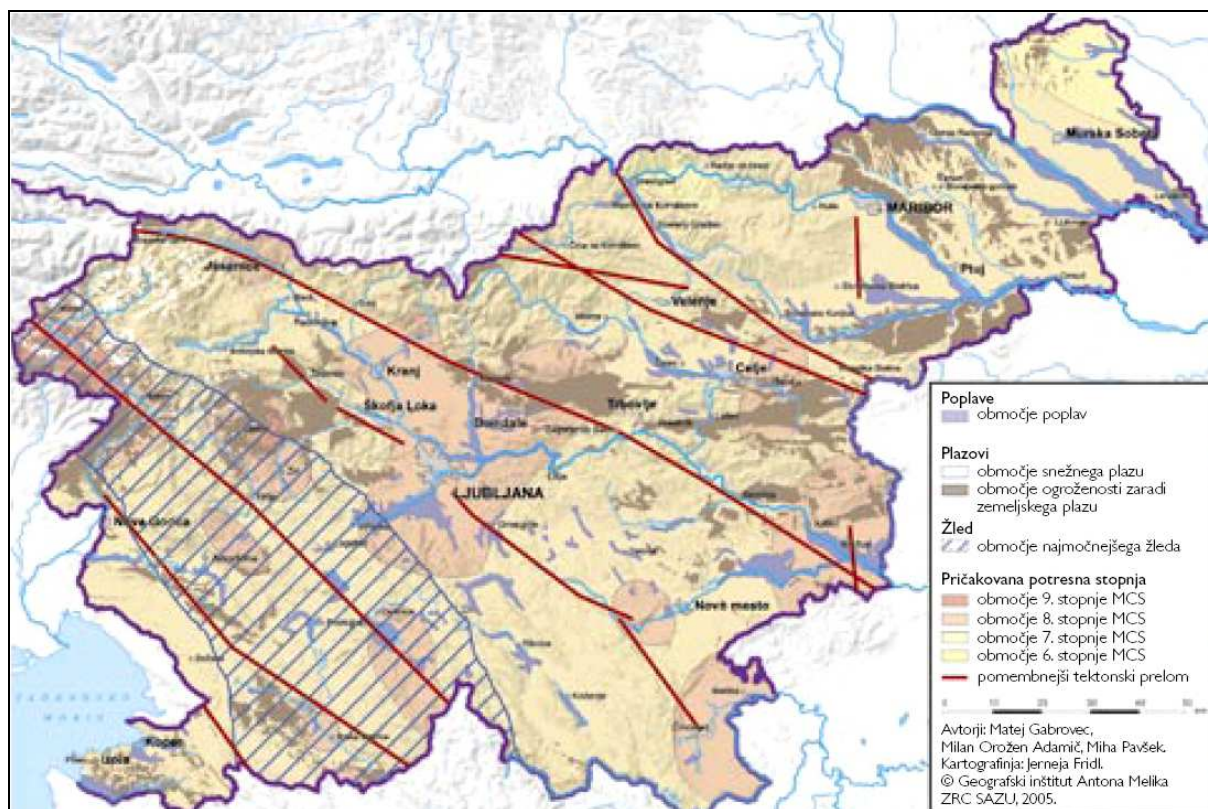
Trenutno imamo v Sloveniji: 1 narodni park, 3 regijske parke, 44 krajinskih parkov, 1 strogi naravni rezervat, 54 naravnih rezervatov, 322 naravnih spomenikov – območij, 840 naravnih spomenikov – točk, 91 spomenikov oblikovane narave – območij ter 28 spomenikov oblikovane narave – točk (ARSO, 2014). Zavarovanih je 268662 ha, kar je 13,3 % površine Slovenije.

3.8 Ključne značilnosti habitatov ali vrst na območju

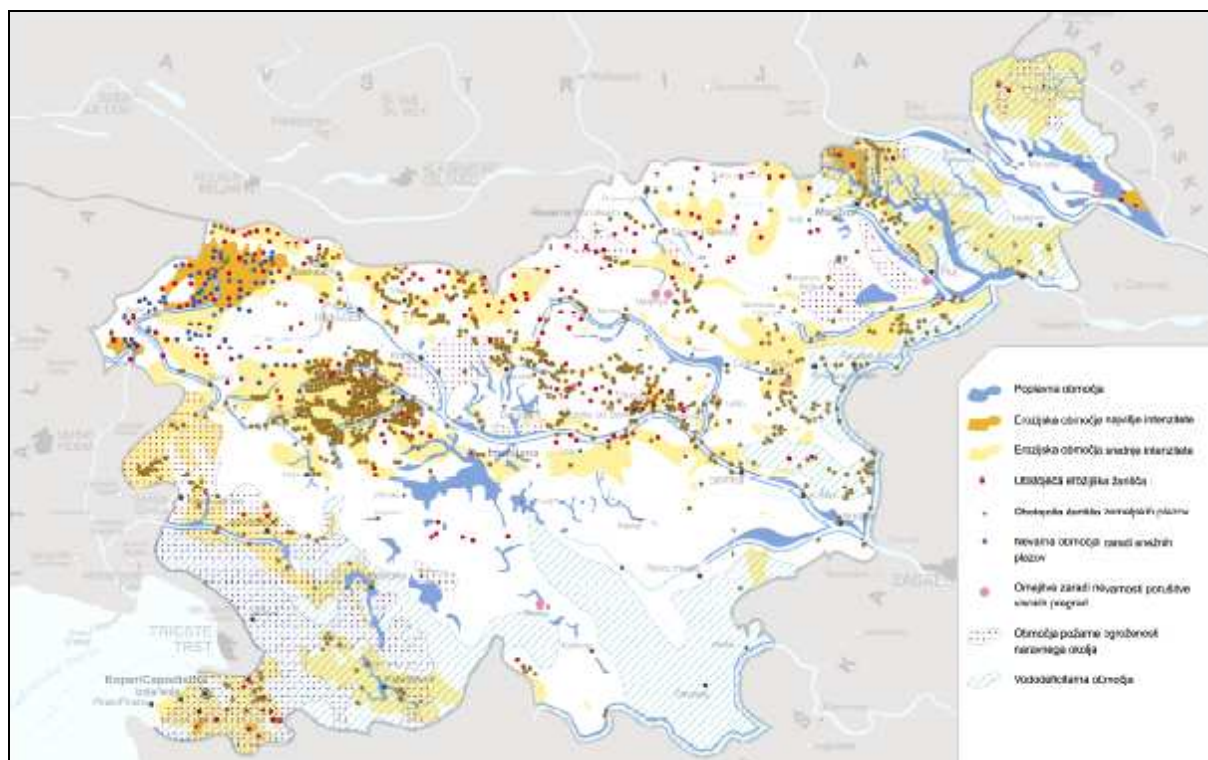
Presoja je izdelana za program. Podatki o ključnih značilnosti habitatov ali vrst zato niso relevantni.

3.9 Podatki o sezonskih vplivih in vplivih naravnih motenj na ključne habitate ali vrste na območju

Ker je Slovenija dežela velike pokrajinske pestrosti, se srečujemo z zelo različnimi naravnimi pojavi. Med ekstremne naravne pojave, ki lahko negativno vplivajo na ključne habitate in vrste na varovanih območjih narave štejemo: poplave, usade, zemeljske plazove, podore, žled, točo, vetrolome, pozebo, sušo, požare in bolezni gozdnega drevja in drugih rastlinskih vrst. Prikaz posameznih območij na ozemlju Sloveniji, ki so lahko prizadeta zaradi naravnih pojavov, so prikazana na spodnjih slikah.



Slika 15: Ogroženost Slovenije zaradi naravnih nesreč (vir: Geografski obzornik, 2005- letnik 52, št. 1)



Slika 16: Prikaz poplavnih, erozijskih, labilnih območij, itd., ki pogojujejo omejeno rabo prostora (vir: Resolucija o nacionalnem programu varstva okolja)

Poglavje v nadaljevanju je povzeto po Nacionalnem programu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami (Uradni list RS, št. 44/02).

Poplave

Na vseh petih porečjih v Sloveniji se manjše poplave dogajajo vsako leto. Za Slovenijo so značilni štirje tipi poplav: nižinske in hudourniške poplave, poplave na kraških poljih in poplave morja. Poplavno ogroženih je prek 300 000 ha površin, največ je ozkih dolinskih tal vzdolž hudourniških grap. Večje in obsežnejše poplave lahko pričakujemo na 94 000 ha površin. Najobsežnejša poplavna območja so v nižinsko-ravninskih predelih severovzhodne in subpanonske Slovenije ter v predalpskih dolinah in kotlinah, ki odmakajo šavrinsko gričevje in hribovje.

Zemeljski plazovi, usadi, podori

V Sloveniji je plazenje tal zelo pogosto, dogaja se na približno eni tretjini njenega ozemlja. Plazovite površine sestavljajo labilna in pogojno stabilna zemljišča, ki običajno plazijo ob veliki namočenosti tal ali zaradi neustreznih posegov v prostor, ki porušijo obstoječe ravnovesje zemljin. V Sloveniji najdemo zemeljske plazove skoraj povsod, razen na območju primorskega in dolenskega krasa. Ne pojavljajo se v pretežnem območju karbonatnih alpsko-dinarskih grebenov in na planotah. Prav tako tudi ne v debelozrnatih prodatih in morenskih nanosih v dolinah Soče, Save, Savinje, Drave in Mure. V Sloveniji so pogosti tudi kamniti plazovi, med katerimi so najnevarnejši skalni podori. Usadov je največ v vzhodni in severovzhodni Sloveniji. Usadi se najraje trgajo na travnikih in sadovnjakih, med katerimi so njive in vinogradi, od koder se steka več padavinske vode, kar travna pobočja dodatno obteži.

Erozija

Dosedanje raziskave so pokazale, da se erozijski procesi v Sloveniji odvijajo na skoraj 9000 km² ali na 44 % njene površine. Nad 4000 km² teh površin je na hudourniških območjih, ki jih brazda nad 10 000 hudourniških strug. Na teh površinah je spiranje in odplavljanje erozijskega materiala ter zasipavanje rodovitnih zemljišč z jalovimi naplavinami večje, od obnove rodovitnih tal. Zaradi erozije je močno prizadetih okoli 30 000 ha površin, od tega odpade tretjina vseh površin na odprta žarišča globinske ali bočne erozije ter na območja udorov in usadov.

Suša

Suša je v širšem pomenu besede dalj časa trajajoče pomanjkanje vode, do katerega pride iz različnih vzrokov. Na podlagi analiz podatkov za obdobje od 1961 do 1999 leta, je mogoče z zanesljivostjo trditi, da so v pretežnem delu Slovenije padavine v vegetacijskem obdobju dobro razporejene. Pomanjkanje dežja za kmetijske rastline v vegetacijskem obdobju je prisotno le v Primorju in v Prekmurju. Pojavljajo se poznopoletne relativne suše in poznozimske oziroma zgodnjepomladanske suše. V naravnem okolju v Sloveniji so suše izjemno redke, drugače pa je pri kulturnih rastlinah, še posebno tam, kjer je izbor kulture neustrezen glede na kamninsko osnovo, vrsto in debelino prsti ter splošne padavinske razmere. Vse suše so povezane z razširitvijo subtropskih anticiklonov nad Sredozemljem in južno Evropo, pomanjkanje padavin pa še stopnjujejo severni fenski vetrovi, ko na severni strani Alp dežuje ali sneži, na južni strani pa pihajo suhi in topli vetrovi.

Pozeba

Pojem pozeba označuje poškodbe na rastlinah, ki jih povzročijo nizke temperature zraka. Nizke temperature zraka ne poškodujejo vseh rastlin in rastlinskih organov enako, saj so poškodbe odvisne od odpornosti posamezne rastline, ki je genetska, deloma pa pridobljena z utrjevanjem.

Za Slovenijo so značilne spomladanske ohladitve, ki jih navadno povzroči vdor hladnega zraka s severa ali vzhoda. Ohladitve advekcijsko-radiacijskega značaja so najbolj nevarne, saj ob vdoru hladnega zraka ponoči, ko se nebo zjasni, sledi še močno radiacijsko ohlajanje. Take vrste ohladitve so za odpirajoče brste sadnega drevja po navadi najbolj usodne, saj temperatura v prizemnih plasteh ozračja še lahko pade več stopinj pod ničlo. Ohladitve je možno pričakovati ves mesec april. Nizke temperature zraka v tem času lahko poškodujejo ali celo povsem uničijo pridelek.

Žled

Žled nastane kot ledena obloga na predmetih ob primrzovanju podhlajenih vodnih kapljic, ko je temperatura vode nižja od ledišča, ali ob primrzovanju nepodhlajenih vodnih kapljic na zelo hladnih predmetih. Pojavlja se pozimi, predvsem ob odjugah pri prehodu toplih front. Žled povzroča največjo

škodo na drevju ter na električnih in telefonskih napeljavah. V Sloveniji nastaja žled ob srečanju hladnih severozahodnih zračnih gmot, ki se gibljejo pri tleh, ter toplejših vlažnih zračnih gmot, ki v višinah dotekajo z jugozahoda, zato je značilen predvsem za jugozahodno Slovenijo. Najbolj je razširjen na visokem krasu in njegovem obrobju, bodisi na celinski ali primorski strani. Žled se pojavlja tudi v kotlinah, kjer se zadržuje hladni zrak. V Sloveniji najpogosteje prizadene Brkine, Senožeško hribovje z Vremščico, Zgornjo Pivko, vznožja in pobočja visokega krasa, Snežnik, Javornik, Hrušico, Nanos, Trnovski gozd in Čičarijo.

Požari

Požari v naravi so najpogostejši spomladi, ko ljudje po čiščenju travnikov in njiv požigajo odpadke. Okoli 33 % požarov se razširi z odprtih kurišč, največkrat jih razpiha veter. Zaradi samovžigov nastane le 3,4 % požarov. V Sloveniji so požarno najbolj ogroženi gozdovi v submediteranskem delu države. Število požarov je največje februarja, marca, julija in avgusta. Največ požarov je na sežanskem gozdnogospodarskem območju, ki zajema Kras, obalni in priobalni del ter slovensko Istro. Gozdarska stroka lahko z gojenjem gozdov, ki so manj občutljivi za gozdne požare, zmanjša njihovo požarno ogroženost (predvsem z zagotavljanjem večjega deleža listavcev v gozdovih). Sonaravno preoblikovanje gozdov v smislu uvajanja za ogenj manj občutljivih gozdnih sestojev se postopno izvaja, vendar poteka zelo počasi.

4 PODATKI O UGOTOVLJENIH VPLIVIH IN NJIHOVI PRESOJI

4.1 Opredelitev ugotovljenih škodljivih vplivov posega v naravo na varstvene cilje posameznih varovanih območij in njihovo celovitost ter povezanost, vključno s kumulativnimi vplivi

Pri ocenjevanju neposrednega in daljinskega vpliva Strategije je treba oceniti vpliv na varovana območja v skladu s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja.

Dodatek je pripravljen brez matrik, v skladu s 25.a členom Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja, ki navaja: "Za operative 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". Za posamezne ukrepe v okviru Strategije, ki bi lahko imeli pomembne vplive na varovana območja narave, se bo na ravni podrobnejšega plana ali posega izvedla celovita presoja sprejemljivosti, ki bo vključevala tudi matrike.

4.1.1 Preveritev upoštevanja ciljev biotske raznovrstnosti EU 2020 (The EU Biodiversity Strategy to 2020, maj 2011) in ciljev Strategije ohranjanja biotske raznovrstnosti v Sloveniji

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.

V Strategiji razvoja prometa so sledeči prometni ukrepi, ki podpirajo cilj iz Strategije ohranjanja biotske raznovrstnosti:

- 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 pogonske načine in povezati zbiranje in recikliranje odsluženih vozil.
- 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.

Prav tako je v Strategijo razvoja prometa potrebno dodati sledeči ukrep: »Ohranjati in po potrebi vzpostavljati ekološke povezave, ki omogočajo gensko izmenjavo med populacijami«, ki je namenjena za zadostitev cilju: »Ohranitev ugodnega stanja vseh domorodnih živalskih in rastlinskih vrst«.

Upoštevanje obeh Strategij za biotsko raznovrstnost v obstoječem stanju

Slovenija ima težave pri upoštevanju teh usmeritev. V obstoječem stanju je namreč 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).

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.

Doseganje ciljev Strategije za biotsko raznovrstnost

Pri načrtovanju infrastrukturnega omrežja je potrebno v skladu z TEN-T Uredbo zaščititi biotsko raznovrstnost. Med predlaganimi ukrepi v Strategiji razvoja prometa ni takega, ki bi zmanjšal vpliv prometa na prostoživeče živali in posledično na biotske raznovrstnosti. Zato je med ukrepe 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."

Ob upoštevanju navedenega bo Strategija razvoja prometa prispevala k doseganju okoljskih ciljev Strategije za biotsko raznovrstnost, tako na nivoju Slovenije kot tudi na nivoju EU.

Ukrepi cestnega, železniškega, vodnega, letalskega in urbanega prometa lahko kljub temu predstavljajo bistvene vplive na doseganje ciljev Strategije za biotsko raznovrstnost. Cestna in železniška infrastruktura predstavlja linije, ki lahko sekajo naravne koridorje prostoživečim živalim, ki jih te uporabljajo pri svojih dnevnih ali sezonskih migracijah. Takšne linije za prostoživeče živali predstavljajo oviro (predvsem za sesalce in dvoživke, v nekaterih primerih tudi za ptice in netopirje). Tako pride do različnih vplivov na prizadete vrste (primarni ekološki učinki):

- izguba habitata ali njegov propad,
- razdrobljenost habitatov,
- izgube osebkov zaradi trkov,
- negativne spremembe v okolju, kot so hidrološke, kemične, hrup ter svetlobne motnje zaradi žarometov in
- odprt prostor ob cesti/železnici - usmerjanje živali do naselij.

Sekundarne ekološke učinke predstavljajo rastoča naselja ob novo nastalih prometnicah, kar vpliva na ekološko obremenjevanja okolja (Iuell in sod., 2003).

Zračni promet predstavlja negativne vplive na doseganje ciljev Strategije v primeru prekinitve selitvenih in preletnih poti ptic, izgube habitatov zaradi širitve letališč in tudi zaradi trkov letal s pticami, kar ogroža tudi varnost ljudi.

Vodni promet s pristanišči predstavlja negativne vplive na doseganje ciljev Strategije predvsem zaradi hrupa (plašenje ptic) in onesnaženja voda (vpliv na biotsko pestrost in združbe).

Za neokrnjen vodni in obvodni pas je značilna visoka biodiverziteteta, takšen prostor ima tudi veliko vrednost zaradi številnih ekosistemskih storitev, ki jih nudi (to so predvsem uravnalne 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). Ob umeščanju posegov v vodno in priobalno zemljišče (kar je po Zakonu o vodah 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 vodotoku, je potrebna posebna pozornost. Predviden je omilitveni ukrep.

V Strategiji razvoja prometa opredeljeni ukrepi so strateške narave, infrastrukturni koridorji niso prostorsko umeščeni ali izdelani na projektnem nivoju, zato bo celovita presoja vplivov na okolje za posamezne infrastrukturne koridorje lahko izdelana šele v nadaljnjih fazah načrtovanja.

Vpliv na doseganje ciljev Strategije ohranjanja biotske pestrosti je ocenjen kor nebitven (ocena C) v primeru, da se v Strategiji razvoja prometa vključi splošne usmeritve in omilitvene ukrepe, ki jih je potrebno upoštevati v nadaljnjih fazah načrtovanja prometne politike in pri pripravi prostorskih aktov.

Vplivi na varovana območja bodo ob upoštevanju usmeritev nebitveni (ocena C).

4.1.2 Presoja vplivov podciljev Strategije razvoja prometa

V okviru podciljev Strategije so predvidene skupine prometnih ukrepov, ki predstavljajo novogradnje prometne infrastrukture ali obnovo že obstoječe. Pri tem so možni številni vplivi na varovana območja in s tem kvalifikacijske/ključne vrste in habitatne tipe. V nadaljevanju podajamo splošen pregled možnih vplivov infrastrukturnih objektov na varovana območja, zaradi umeščanja prometne infrastrukture v prostor:

- Infrastrukturni posegi in dejavnosti v naravnem okolju 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 in Natura 2000. Posebna pozornost je potrebna v primeru umeščanja tras na varovana območja, kjer lahko pride do trajne izgube površin kvalifikacijskih HT in habitatov vrst ter vpliva na celovitost in povezanost habitatov vrst.
- Ob premostitvah vodotokov v okviru novih prometnih povezav lahko pride do neposrednega in trajnega negativnega vpliva na habitate vrst in obrežne HT. Še posebej so negativni vplivi pričakovani v primeru umeščanja tras na varovana območja, kjer lahko pride do trajne izgube površin obrežnih kvalifikacijskih HT in habitatov kvalifikacijskih vrst živali. Ob vodotokih se običajno nahajajo prednostni habitatni tipi, ki so tudi pomemben habitat obvodnih živali (obvodne ptice, sesalci kot so netopirji, vidra, bober pa tudi ostali sesalci, dvoživke itd.).
- Cestna in železniška infrastruktura so linijski objekti, 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 negativnih vplivov na te vrste. Med obratovanjem prometne infrastrukture so prisotni trajni vplivi na kvalifikacijske/ključne vrste, ki jih lahko razdelimo na neposredne in daljinske. Povozi živali sodijo k neposrednim vplivom, medtem ko sam infrastrukturni objekt predstavlja oviro na migracijski poti tudi bolj oddaljenim populacijam živali (daljinski vpliv). Fragmentacija habitatov in prekinitev preletnih/selitvenih poti, zaradi že zgrajenih prometnih povezav, kakor tudi zaradi načrtovanih, predstavlja negativne vplive na povezanost varovanih območij. Vplivi so lahko tudi kumulativni, v primeru da selitvene koridorje živali prečka več prometnic.
- Možni so tudi trki/povozi prostoživečih živali z vozili, vlakovnimi konstrukcijami in električnimi vodniki ali letali. V obdobju 2001 – 2013 je bilo na naših cestah evidentiranih 110 povozov medvedov (*Ursus arctos*) in 79 povozov medvedov na železnicah, za povoze ostalih kvalifikacijskih vrst velikih zveri ni podatkov (ZGS, 2014). 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. Najpogosteje so žrtve povozov osebk iz skupin rjavih žab in krastač, kvalifikacijske vrste dvoživk so redkeje žrtve povozov. Presetnik s sod. (2014) je za območje delovanja Eurobats zbral podatke o trkih netopirjev s prevoznimi sredstvi. Ugotovljeno je bilo, da so prav vse kvalifikacijske vrste netopirjev že bile žrtve trkov s prevoznimi sredstvi na cestah, evidentirani so bili tudi trki z letali, slednji samo pri osebkih velikega navadnega netopirja (*Myotis bechsteini*). V evidenci trkov netopirjev z vlaki ni

podatkov za kvalifikacijske vrste. Podatki tako kažejo, da žrtve prometa niso samo netopirji, ki letijo nizko (iz roda *Rhinolophus* in *Myotis*), temveč tudi tisti, ki letajo višje.

- Hrup negativno vpliva predvsem na ptice in sesalce in ni prisoten le v neposredni bližini objekta, pač pa se širi tudi dlje (daljinski vpliv). Novejša tehnologija omogoča manjšanje hrupne obremenjenosti v naravnem okolju. Povečana raven hrupa zaradi novih povezav lahko predvsem v času razmnoževanja negativno vpliva na velikosti populacij živali (v največji meri ptic in sesalcev). Hrup namreč zmoti potek razmnoževanja in s tem vpliva na velikost lokalnih populacij.
- Neprimerna izvedba razsvetljave ima lahko vpliv tudi na oddaljene populacije na svetlobo občutljivih živalskih vrst. Posredni in daljinski vpliv osvetljevanja preko zmanjšanja populacij žuželk bi bil predvsem na tiste skupine živali, ki se prehranjujejo z njimi (npr. netopirji, ki imajo v bližini zatočišča in kotišča ali prehranjevalni habitat). Žuželke so pomembni opraševalci rastlin, zato bi upad njihove številčnosti negativno vplival tudi na rastlinske cikle. Vpliv osvetljevanja v času obratovanja ocenjujemo kot daljinski in trajen.
- Posredne in daljinske vplive na vodne in podzemne habitate v času obratovanja prometne infrastrukture lahko povzroča tudi trajno sproščanje onesnaževal, ki so vezana na odvijanje prometa in vzdrževanje prometne infrastrukture (ostanki goriv, težke kovine iz izpušnih plinov, snovi, ki izvirajo iz obrabe delov vozil, sredstva za preprečevanje zmrzali in škropiva za tretiranje obcestnih površin,...). Tudi pri obratovanju železnice obstaja posreden vpliv ob izpiranju nevarnih snovi iz železniških nasipov, ki nastanejo v sklopu rednih vzdrževalnih del (škropljenje s herbicidi, vzdrževanje vozil in tračnic, itd.). V primeru ustreznega urejenega odvajanja onesnažene padavinske vode z infrastrukturnih objektov, so vplivi neznatni. Obsežnejši vpliv je možen v primeru nesreče z izlitjem nevarnih snovi.
- 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. 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 kvalifikacijske morske in obmorske habitatne tipe). Vplivi so lahko neposredni, daljinski in trajni.
- Plovba na celinskih vodah, zlasti z motornimi plovili, (v kolikor z vplivnim območje posega v varovana območja), predstavlja motnjo v vodnem in obvodnem okolju in nanju vezane kvalifikacijske HT in vrste, 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).

V nadaljevanju je izvedena presoja vplivov po posameznih podciljih Strategije razvoja prometa, poudarek je dan na fragmentacijo habitatov, ki se izkazuje kot ključen problem pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor. Bolj celovito bo posamezne ukrepe možno presojati v nadaljnjih fazah načrtovanja (operativni programi ali prostorski načrti), ko bo tudi znanih več podatkov o samih ukrepih (prostorska definiranost, tehnične rešitve).

Presoja podcilja št. 1a

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošni	R.36	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave

	Ro.41	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
Železnica	R.2	Zidani Most–Dobova (HR)
	R.3	Ljubljana–Jesenice (AT)
	R.6	Divača–Sežana (IT)
	R.7	Pragersko–Hodoš (HU)
	R.8	Maribor–Šentilj (AT)
	R.11	Postojna–Ilirska Bistrica–Šapjane (HR)
	R.21	ETCS/GSM-R
	R.22	Elektrifikacija
Cesta	Ro.1	avtocesta Draženci–Gruškovje (HR)
	Ro.2	dograditev avtocestnega predora Karavanke
	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem

Splošni ukrepi nimajo vplivov na varovana območja, ocena A.

Z ukrepi na železnicah je predvidena izgradnja novih prog in nadgradnja obstoječih. Z ukrepi na cestah je predvidena gradnja novih cest. Negativni vplivi na območja z naravovarstvenim statusom so možni predvsem v primeru umeščanja novogradnje na ta območja (velika verjetnost v okviru ukrepov R3, R6., R8 in Ro.1).

Pri ukrepih iz skupine ceste in železnice je treba upoštevati splošne usmeritve, za R.3 in R.8 so predvideni dodatni omilitveni ukrepi (ocena C) zaradi:

- R.3 naj se izogiba poteku preko varovanih območij oz. jih prečka v najkrajšem možnem poteku. Pozornost naj se nameni območju Šmarne gore, saj je območje razglašeno za POO Šmarna gora, NV Skaručenska raven in EPO Šmarna gora - Skaručenska raven.
- pri R.8 zaradi možnosti prečenja selitvenih poti ptic na območju reke Drave, ki je opredeljeno tudi kot POV Drava.

Presoja podcilja št. 1b

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošni	R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe
	R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka
	R.37	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje
	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	Ro.42	Izboljšanje finančne vzdržnosti cestnega omrežja in sistema plačevanja cestnine
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
Železnica	R.2	Zidani Most–Dobova (HR)
	R.3	Ljubljana–Jesenice (AT)
	R.4	Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV)
	R.5	Ljubljana–Zidani Most
	R.7	Pragersko–Hodoš (HU)
	R.8	Maribor–Šentilj (AT)

	R.9	Pragersko–Maribor
	R.10	Zidani Most–Pragersko
	R.21	ETCS/GSM-R
	R.22	Elektrifikacija
Cesta	Ro.1	avtocesta Draženci–Gruškovje (HR)
	Ro.2	dograditev avtocestnega predora Karavanke
	Ro.12	Vzpostavitev enotnega okna za organizacijo pomorskih avtocest in prevoza po morju na kratke razdalje. Sodelovanje pri aktivnostih za vzpostavitev prostega pretoka blaga po morju »blue belt«.
	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem
	Ro.35	Polnilne postaje za alternativna goriva
Vodni	M.5	Koprsko pristanišče
Zračni promet	A.1	Ljubljansko letališče-Preureditev in dograditev infrastrukture
	A.2	Letališče Edvarda Rusjana MB
	A.3	Portoroško letališče-Podaljšanje vzletno-pristajalne steze

Splošni ukrepi nimajo vplivov na varovana območja, ocena A.

S skupino ukrepov za železnice in ceste je predvidena izgradnja novih tras in/ali nadgradnja obstoječih. Negativni vplivi na območja z naravovarstvenim statusom so možni predvsem v primeru umeščanja novogradnje na ta območja (možnost obstaja predvsem pri ukrepih R3, R.4, R.5, R8., R9., R10 in Ro.1). Še posebej izpostavljamo R.8 kjer je, zaradi možnosti prečenja selitvenih poti ptic na območju reke Drave, ki je opredeljeno tudi kot POV Drava, predviden še dodaten omilitveni ukrep. Prav tako je problematična Ro.12 zaradi velike verjetnosti poseganja v habitate kvalifikacijskih vrst Ljubljanskega barja.

Izmed ukrepov na železniškem omrežju ima možen vpliv na varovana območja(predvsem POV, ki so opredeljena na podlagi Direktive o pticah) elektrifikacija (R.22). Večina prog v Sloveniji je že elektrificiranih, načrtovana je elektrifikacija še nekaterih lokalnih prog. Možne so izgube posameznih osebkov zaradi trkov v žice, vendar vplivi ne bodo bistveni (ocena B).

Za ostale ukrepe iz skupin ceste in železnice zadostuje upoštevanje splošnih usmeritev.

Pri ukrepih za letalski promet so predvidene ureditve na letališčih Brnik in Portorož. Ob urejanju letališča Portorož (ukrep A.3) lahko pride do poseganja na območja s pomembnim naravovarstvenim statusom (Sečoveljske soline: Krajinski park, Natura 2000 – POV, naravna vrednota, ramsarsko mokrišče – ID 586). Pri tem je možen negativni vpliv na lastnosti območja Sečoveljskih solin, zaradi katerih so te opredeljene kot mednarodno pomembna ramsarska lokaliteta (mokrišče) in območje Natura 2000 kot tudi varovano območje na nacionalnem nivoju. Predvideni so omilitveni ukrepi, ocena C.

Presoja podcilja št. 1c

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošni	R.31	Reorganizacija pristojbin za uporabo prog
	R.35	Izboljšanje železniškega tovornega voznega parka
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
	R.40	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem

	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	Ro.42	Izboljšanje finančne vzdržnosti cestnega omrežja in sistema plačevanja cestnine
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	M.21	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem
	A.21	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem
Železnica	R.1	Koper–Ljubljana
	R.2	Zidani Most–Dobova (HR)
	R.3	Ljubljana–Jesenice (AT)
	R.4	Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV)
	R.5	Ljubljana–Zidani Most
	R.6	Divača–Sežana (IT)
	R.7	Pragersko–Hodoš (HU)
	R.8	Maribor–Šentilj (AT)
	R.9	Pragersko–Maribor
	R.10	Zidani Most–Pragersko
	R.11	Postojna–Ilirska Bistrica–Šapjane (HR)
	R.21	ETCS/GSM-R
	R.22	Elektrifikacija
Cesta	Ro.2	dograditev avtocestnega predora Karavanke
	Ro.3	Razvoj koncepta počivališč/parkirišč na avtocestnem omrežju ureditev površin na bivših mednarodnih mejnih prehodih
	Ro.12	ljubljski avtocestni obroč in priključni avtocestni kraki ter preureditve priključkov
	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem
	Ro.34	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem
Vodni promet	M.1	Luka Koper-Podaljšanje pomolov 1 in 2
	M.2	Luka Koper-Izgradnja pomola 3
	M.3	Luka Koper-Preureditev pristaniške infrastrukture
	M.4	Luka Koper-Poglobitev vplovnih kanalov
	M.6	Vzpostavitev celinske plovne poti v mednarodni kategoriji po reki Savi med Brežicami in Obrežjem
	M.12	Vzpostavitev enotnega okna za organizacijo pomorskih avtocest in prevoza po morju na kratke razdalje. Sodelovanje pri aktivnostih za vzpostavitev prostega pretoka blaga po morju »blue belt«.
Zračni promet	A.1	Ljubljansko letališče-Preureditev in dograditev infrastrukture

Splošni ukrepi nimajo vplivov na varovana območja, ocena A.

S skupino ukrepov za železnice in ceste je predvidena izgradnja novih tras in/ali nadgradnja obstoječih. Negativni vplivi na območja z naravovarstvenim statusom so možni predvsem v primeru umeščanja novogradnje na ta območja(možnost obstaja pri ukrepih R.1, R.3, R.4, R.5, R.6, R.7, R.8., R.9. in R.10). Za R.1, R.8, Ro.12 so predvideni omilitveni ukrepi (ocena C) zaradi:

- R.1 poteka preko območja migracijskih koridorjev velikih zveri, zaradi česar je pričakovati negativen vpliv na povezanost območij Natura 2000, za katere so kvalifikacijske vrste velike

- zveri: POO Krimsko hribovje-Menišija, OPP Notranjski trikotnik, POO Trnovski gozd – nanos, POO Javorniki – Snežnik, POO Vremščica,
- pri R8 zaradi možnosti prečenja selitvenih poti ptic na območju reke Drave, ki je opredeljeno tudi kot POV Drava,
 - Pri Ro.12 zaradi možnih negativnih vplivov na območje Ljubljanskega barja (KP, POV in POO Ljubljansko barje),
 - pri R.3 zaradi možnega poteka preko več varovanih območij. Pozornost naj se nameni območju Šmarne gore, saj je območje razglašeno za POO Šmarna gora, NV Skaručenska raven in EPO Šmarna gora - Skaručenska ravan.

Izmed ukrepov na železniškem omrežju ima možen vpliv na varovana območja(predvsem POV, ki so opredeljena na podlagi Direktive o pticah) elektrifikacija (R.22). Večina prog v Sloveniji je že elektrificiranih, načrtovana je elektrifikacija še nekaterih lokalnih prog. Možne so izgube posameznih osebkov zaradi trkov v žice, vendar vplivi ne bodo bistveni (ocena B).

Tudi za ostale ukrepe iz skupin ceste in železnice zadostuje upoštevanje splošnih usmeritev.

Pri ukrepih za vodni promet so predvidene ureditve Luke Koper in urejanje celinskih plovnih poti ter rečnih pristanišč. Pri izvedbi ukrepov pomorskega prometa M.1, M.2 in M.4 lahko pride do vplivov na območja z naravovarstvenim statusom. Zadostuje upoštevanje splošnih usmeritev. Pri izvedbi ukrepa M.6 (urejanje rečne plovne poti) lahko pride do daljinskih vplivov na varovana območja (pPOO,POO Vrbina; pPOO, POO Krka; POV Krakovski gozd - Šentjernejsko polje). Zadostuje upoštevanje splošnih usmeritev.

Pri ukrepih za letalski promet so predvidene ureditve na letališču Brnik. Bistvenih negativnih vplivov na varovana območja ne pričakujemo, ocena B.

Presoja podcilja št. 2a

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov	
Splošni	R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe	
	R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka	
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja	
	R.38	Reorganizacija delovanj/urnikov	
	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave	
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave	
	U.38	Upravljanje in informacije o prometu in logistiki	
	Železnica	R.2	Zidani Most–Dobova (HR)
		R.4	Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV)
		R.5	Ljubljana–Zidani Most
R.7		Pragersko–Hodoš (HU)	
R.8		Maribor–Šentilj (AT)	
R.9		Pragersko–Maribor	
R.10		Zidani Most–Pragersko	
R.22		Elektrifikacija	
R.24		Varnost	
Cesta		Ro.1	avtocesta Draženci–Gruškovje (HR)
	Ro.13	povezava Gorenjska–Štajerska	
	Ro.14	povezava Štajerska–Dolenjska	

	Ro.16	cestno omrežje okoli Maribora
	Ro.19	mestno omrežje Celje
	Ro.20	povezava Ormoža s Ptujem/Mariborom
	Ro.22	povezava Kozjanskega, Rogaške Slatine in zaledja na osrednje omrežje
	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem
Javni promet	U.12	Maribor P+R

Splošni ukrepi nimajo vplivov na varovana območja, ocena A.

S skupino ukrepov za železnice in ceste je predvidena izgradnja novih tras in/ali nadgradnja obstoječih. Negativni vplivi na območja z naravovarstvenim statusom so možni predvsem v primeru umeščanja novogradnje na ta območja (ta možnost obstaja predvsem pri R.4, R5, R.7, R.8, R.9, R.10, Ro.1, Ro.13, Ro.14, Ro.16, Ro.19, Ro.20). Zavedene ukrepe zadostuje upoštevanje splošnih usmeritev. Izjema je ukrep R.8 zaradi možnosti prečenja selitvenih poti ptic na območju reke Drave, ki je opredeljeno tudi kot POV Drava, zanj je predviden specifični omilitveni ukrep, ocena C.

Izmed ukrepov na železniškem omrežju ima možen vpliv na varovana območja(predvsem POV, ki so opredeljena na podlagi Direktive o pticah) elektrifikacija (R.22). Večina prog v Sloveniji je že elektrificiranih, načrtovana je elektrifikacija še nekaterih lokalnih prog. Možne so izgube posameznih osebkov zaradi trkov v žice, vendar vplivi ne bodo bistveni (ocena B).

Presoja podcilja št. 2b

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošni	R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe
	R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
	R.38	Reorganizacija delovanj/urnikov
	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	U.38	Upravljanje in informacije o prometu in logistiki
Železnica	R.4	Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV)
	R.22	Elektrifikacija
	R.24	Varnost
Cesta	Ro.4	povezava Bele Krajine z Novim mestom
	Ro.5	mestno omrežje Novo mesto
	Ro.14	povezava Štajerska–Dolenjska
	Ro.22	povezava Kozjanskega, Rogaške Slatine in zaledja na osrednje omrežje
	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem
Javni promet	U.3	koridor Grosuplje–Ljubljana

Splošni ukrepi nimajo vplivov na varovana območja, ocena A.

S skupino ukrepov za železnice in ceste je predvidena izgradnja novih tras in/ali nadgradnja obstoječih. Negativni vplivi na območja z naravovarstvenim statusom so možni predvsem v primeru umeščanja novogradnje na ta območja (ta možnost je velika predvsem pri Ro.4, Ro.14, Ro.22). V okviru javnega prometa je predviden ukrep U.3, v okviru katerega je tudi možna novogradnja. Zadostuje upoštevanje splošnih omilitvenih ukrepov., ocena C.

Izmed ukrepov na železniškem omrežju ima možen vpliv na varovana območja (predvsem POV, ki so opredeljena na podlagi Direktive o pticah) elektrifikacija (R.22). Večina prog v Sloveniji je že elektrificiranih, načrtovana je elektrifikacija še nekaterih lokalnih prog. Možne so izgube posameznih osebkov zaradi trkov v žice, vendar vplivi ne bodo bistveni (ocena B).

Presoja podcilja št. 2c

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošno	R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe
	R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
	R.38	Reorganizacija delovanj/urnikov
	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	U.38	Upravljanje in informacije o prometu in logistiki
Železnica	R.3	Ljubljana–Jesenice (AT)
	R.4	Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV)
	R.22	Elektrifikacija
	R.24	Varnost
Cesta	Ro.2	dograditev avtocestnega predora Karavanke
	Ro.6	povezava Bohinja in Bleda z Ljubljano
	Ro.7	povezava Bovca, Tolmina in Cerknega z Ljubljano
	Ro.8	mestno omrežje Škofja Loka
	Ro.13	povezava Gorenjska–Štajerska
	Ro.15	povezava Škofje Loke/Medvod z Ljubljano
	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem
Javni promet	U.1	koridor Kamnik–Ljubljana
	U.2	koridor Kranj–Ljubljana
	U.4 (ž)	povezava Ljubljana–letališče
	U.4 (c)	povezava Ljubljana–letališče

Splošni ukrepi nimajo vplivov na varovana območja, ocena A.

S skupino ukrepov za železnice in ceste je predvidena izgradnja novih tras in/ali nadgradnja obstoječih. Ukrepi v javnem prometu predvidevajo oboje. Negativni vplivi na območja z naravovarstvenim statusom so možni predvsem v primeru umeščanja novogradnje na ta območja (možnost obstaja predvsem pri ukrepih R.3, R.4, Ro.4, Ro.6, Ro.7, Ro.8, Ro.13 in Ro.15, U.1, U.2 in U.4-železnica). Za ukrepe vseh treh navedenih skupin zadostuje upoštevanje splošnih usmeritev, za ukrepe R.3, Ro.7 in Ro.15 so predvideni tudi specifični omilitveni ukrepi.

Izmed ukrepov na železniškem omrežju ima možen vpliv na varovana območja (predvsem POV, ki so opredeljena na podlagi Direktive o pticah) elektrifikacija (R.22). Večina prog v Sloveniji je že elektrificiranih, načrtovana je elektrifikacija še nekaterih lokalnih prog. Možne so izgube posameznih osebkov zaradi trkov v žice, vendar vplivi ne bodo bistveni (ocena B).

Pri ukrepu U.4 velja izpostaviti, da se kot boljša izkazuje varianta, ki predvideva izboljšavo avtobusnih povezav do letališča (U.4 cesta). V okviru te variante namreč niso predvideni nobeni posegi v prostor, ukrep je organizacijske narave (izboljšava v javnem transportu-direktna linija letališče - Ljubljana) in ne predstavlja pomembnih vplivov na naravo, medtem ko ukrep U.4 (železnica) predvideva novo železniško povezavo, kar lahko predstavlja pomembne negativne vplive na doseganje okoljskega cilja (možen potek preko varovanega območja: Šmarna gora in Sava-Medvode-Kresnice in več naravnih vrednot).

Presoja podcilja št. 2d

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošno	R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe
	R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
	R.38	Reorganizacija delovanj/urnikov
	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	U.38	Upravljanje in informacije o prometu in logistiki
Železnica	R.6	Divača-Sežana (IT)
	R.22	Elektrifikacija
	R.23	Obnova, nadgradnja drugih prog
	R.24	Varnost
Cesta	Ro.7	povezava Bovca, Tolmina in Cerknega z Ljubljano
	Ro.21	mestno omrežje Nova Gorica
	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem

Splošni ukrepi nimajo vplivov na varovana območja, ocena A.

Ukrep na železnicah (R.6) predvideva izgradnjo nove proge ali nadgradnjo obstoječe. Ukrepa na cestah (Ro.21, Ro.7) predvideva gradnjo nove ceste. Negativni vplivi na območja z naravovarstvenim statusom so možni predvsem v primeru umeščanja novogradnje na ta območja. Za Ro.21 zadostuje upoštevanje splošnih usmerite, za Ro.7 je predviden specifični omilitveni ukrep (ocena C).

Izmed ukrepov na železniškem omrežju ima možen vpliv na varovana območja (predvsem POV, ki so opredeljena na podlagi Direktive o pticah) elektrifikacija (R.22). Večina prog v Sloveniji je že elektrificiranih, načrtovana je elektrifikacija še nekaterih lokalnih prog. Možne so izgube posameznih osebkov zaradi trkov v žice, vendar vplivi ne bodo bistveni (ocena B).

Presoja podcilja št. 2e

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošno	R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe
	R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
	R.38	Reorganizacija delovanj/urnikov
	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	U.38	Upravljanje in informacije o prometu in logistiki
Železnica	R.22	Elektrifikacija
	R.23	Obnova, nadgradnja drugih prog
	R.24	Varnost
Cesta	Ro.9	povezava Koroške z avtocestnim sistemom
	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem

Splošni ukrepi nimajo vplivov na varovana območja, ocena A.

Ukrep na železnicah (R.6) predvideva izgradnjo nove proge ali nadgradnjo obstoječe. Ukrep na cestah (Ro.21) predvideva gradnjo nove ceste. Negativni vplivi na območja z naravovarstvenim statusom so možni predvsem v primeru umeščanja novogradnje na ta območja. Zadostuje upoštevanje splošnih usmeritev.

Ukrep na cestah (Ro.9) predvideva gradnjo nove ceste. Negativni vplivi na območja z naravovarstvenim statusom so možni predvsem v primeru umeščanja novogradnje na ta območja. Upoštevati je potrebno omilitvene ukrepe, ocena C.

Presoja podcilja št. 2f

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošno	R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe
	R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
	R.38	Reorganizacija delovanj/urnikov
	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	U.38	Upravljanje in informacije o prometu in logistiki
Železnica	R.1	Koper-Ljubljana
	R.6	Divača–Sežana (IT)

	R.11	Postojna–Ilirska Bistrica–Šapjane (HR)
	R.21	ETCS/GSM-R
	R.23	Obnova, nadgradnja drugih prog
	R.24	Varnost
Cesta	Ro.17	cestno omrežje okoli Kopra, navezava somestja Koper–Izola–Piran (povezava med Jagodjem in Lucijo) na AC sistem
	Ro.18	povezava Ilirske Bistrice (HR) z avtocestnim sistemom
	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem

Splošni ukrepi nimajo vplivov na varovana območja, ocena A.

Ukrepi na železnicah predvidevajo izgradnjo novih prog ali nadgradnjo obstoječih. Ukrepi na cestah predvideva gradnjo nove ceste.

Posebej izpostavljamo ukrep Ro.18, pri katerem obstaja velika verjetnost poteka po vplivnem območju Regijskega parka Škocjanske jame, ki je tako pod Unescovo zaščito kot tudi opredeljeno kot Ramsarsko mokrišče (ID 991). Zaradi možnosti onesnaženje podzemne vode in s tem negativnih vplivov na biodiverzitetu jam, je predviden specifični omilitveni ukrep, ocena C.

R.1 poteka preko območja migracijskih koridorjev velikih zveri, zaradi česar je pričakovati negativni vpliv na povezanost območij Natura 2000, za katere so kvalifikacijske vrste velike zveri: POO Krimsko hribovje-Menišija, OPP Notranjski trikotnik, POO Trnovski gozd – nanos, POO Javorniki – Snežnik, POO Vremščica. Tudi za ta ukrep je predviden specifični omilitveni ukrep, ocena C.

Presoja podcilja št. 2g

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošno	R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe
	R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
	R.38	Reorganizacija delovanj/urnikov
	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	U.38	Upravljanje in informacije o prometu in logistiki
Železnica	R.1	Koper–Ljubljana
	R.2	Zidani Most–Dobova (HR)
	R.3	Ljubljana–Jesenice (AT)
	R.4	Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV)
	R.5	Ljubljana–Zidani Most
	R.11	Postojna–Ilirska Bistrica–Šapjane (HR)
Cesta	Ro.10	povezava Hrastnika z Zidanim Mostom
	Ro.11	povezava Kočevja z Ljubljano

	Ro.12	ljubljski avtocestni obroč in priključni avtocestni kraki ter preureditve priključkov
	Ro.13	povezava Gorenjska–Štajerska
	Ro.14	povezava Štajerska–Dolenjska
	Ro.15	povezava Škofje Loke/Medvod z Ljubljano
	Ro.19	mestno omrežje Celje
	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem
Javni promet	U.1	koridor Kamnik–Ljubljana
	U.2	koridor Kranj–Ljubljana
	U.3	koridor Grosuplje–Ljubljana
	U.4 (c)	Povezava Ljubljana–letališče
	U.11	Ljubljana P+R (angleško park and ride oziroma parkiraj in se pelji)
	U.4 (ž)	Povezava Ljubljana–letališče

Splošni ukrepi nimajo vplivov na varovana območja, ocena A.

S skupino ukrepov za železnice in ceste je predvidena izgradnja novih tras in/ali nadgradnja obstoječih. Ukrepi v javnem prometu predvidevajo oboje. Negativni vplivi na območja z naravovarstvenim statusom so možni predvsem v primeru umeščanja novogradnje na ta območja (možnost obstaja pri ukrepih R.1, R3, R4., R5., vseh ukrepih za ceste in vseh ukrepih za javni promet (razen U.4-cesta). Za vse tri skupine je upoštevati splošne usmeritve.

Za R1 so še dodatni omilitveni ukrepi zaradi velike verjetnosti poteka preko območja migracijskih koridorjev velikih zveri, zaradi česar je pričakovati negativni vpliv na povezanost območij Natura 2000, za katere so kvalifikacijske vrste velike zveri: POO Krimsko hribovje-Menišija, POO Notranjski trikotnik, POO Trnovski gozd – Nanos, POO Javorniki – Snežnik, POO Vremščica.

Tudi za Ro.11 še dodatni omilitveni ukrepi zaradi velike verjetnosti poteka preko območja migracijskih koridorjev velikih zveri, zaradi česar je pričakovati negativni vpliv na povezanost območja Natura 2000 POO Kočevsko (kvalifikacijske velike zveri).

Tudi pri R.3, Ro.12 in Ro.15 so predvideni specifični omilitveni ukrepi zaradi velike verjetnosti negativnih vplivov na celovitost in povezanost omrežja Natura 2000.

Pri ukrepu U.4 velja izpostaviti, da se kot boljša izkazuje varianta, ki predvideva izboljšavo avtobusnih povezav do letališča (U.4 cesta). V okviru te variante namreč niso predvideni nobeni posegi v prostor, ukrep je organizacijske narave (izboljšava v javnem transportu-direktna linija letališče - Ljubljana) in ne predstavlja pomembnih vplivov na naravo), medtem ko ukrep U.4 (železnica) predvideva novo železniško povezavo, kar lahko predstavlja pomembne negativne vplive na doseganje okoljskega cilja (možen potek preko varovanega območja: Šmarna gora in Sava-Medvode-Kresnice in več naravnih vrednot).

Presoja podcilja št. 2h

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošni	R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe
	R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja

	R.38	Reorganizacija delovanj/urnikov
	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	Ro.43	Zagotavljanje ustreznega standarda obstoječe cestne infrastrukture ter razvoj koncepta (vključno z obnovo cest na sekundarni in terciarni ravni)
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	U.31	Uvedba integrirane vozovnice
	U.32	Uvedba storitev javnega prevoza na zahtevo
	U.33	Prilagoditev voznih redov (usklajeno)
	U.35	Informacijska platforma
	U.36	Podpora nepridobitnim skupinam na področju prevoza
	U.38	Upravljanje in informacije o prometu in logistiki
Železnica	R.24	Varnost
	Ro.7	povezava Bovca, Tolmina in Cerknega z Ljubljano
	Ro.9	povezava Koroške z avtocestnim sistemom
	Ro.10	povezava Hrastnika z Zidanim Mostom
	Ro.11	povezava Kočevja z Ljubljano
	Ro.19	mestno omrežje Celje
	Ro.20	povezava Ormoža s Ptujem/Mariborom
	Ro.21	mestno omrežje Nova Gorica
	Ro.22	povezava Kozjanskega, Rogaške Slatine in zaledja na osrednje omrežje
	Ro.31	Izboljšanje dostopnosti regij brez neposredne povezave z omrežjem TEN-T
	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem
Cesta		
	U.13	Slovenija P+R
	U.14	Razvoj postaj
	U.16	Povečanje intermodalnosti (P+R itd.)
Javni promet	U.17	Kolesarsko omrežje
Morje	M.12	Vzpostavitev enotnega okna za organizacijo pomorskih avtocest in prevoza po morju na kratke razdalje. Sodelovanje pri aktivnostih za vzpostavitev prostega pretoka blaga po morju »blue belt«.

Splošni ukrepi nimajo vplivov na varovana območja, ocena A.

Ukrepi na cestah predvidevajo gradnjo novih cest ali rekonstrukcijo obstoječih. Negativni vplivi na območja z naravovarstvenim statusom so možni predvsem v primeru umeščanja novogradnje na ta območja. Prav vsi ukrepi iz obravnavane skupine predstavljajo možnost novogradnje, upoštevati je potrebno splošne usmeritve.

Posebej izpostavljamo ukrepe Ro.7, Ro.9 in Ro.11 zaradi velike verjetnosti negativnih vplivov na celovitost in povezanost omrežja Natura 2000. Za navedene ukrepe so predvideni dodatni omilitveni ukrepi, ocena C.

Presoja podcilja št. 3a

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošno	R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe
	R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
	R.38	Reorganizacija delovanj/urnikov
	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	R.44	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	Ro.48	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam
	U.31	Uvedba integrirane vozovnice
	U:35	Informacijska platforma
	U.36	Podpora nepridobitnim skupinam na področju prevoza
	U.39	Pregled/posodobitev lokalnih/regionalnih osrednjih načrtov za prevoz
	U.40	Ukrepi za preprečitev, omilititev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)
	U.41	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	M.36	Določitev plovnih kategorij celinskih vodnih poti v Sloveniji v regionalnih kategorijah (I - III) na območjih rek in jezer z ustreznimi pogoji
Železnica	R.1	Koper–Ljubljana
	R.3	Ljubljana–Jesenice (AT)
	R.4	Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV)
	R.5	Ljubljana–Zidani Most
Cesta	Ro.12	avtocestno omrežje okoli Ljubljane
	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem
	Ro.34	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem
	Ro.35	Polnilne postaje za alternativna goriva
	Ro.36	Internalizacija eksternih stroškov
	Ro.37	Omejevalna politika parkiranja
Javni promet	U.1	koridor Kamnik–Ljubljana
	U.2	koridor Kranj–Ljubljana
	U.3	koridor Grosuplje–Ljubljana
	U.4 (ž)	Povezava Ljubljana–letališče
	U.4 (c)	Povezava Ljubljana–letališče
	U.11	Ljubljana P+R (angleško park and ride oziroma parkiraj in se pelji)
	U.15	Ločitev vrst prometa – dajanje prednosti javnemu prevozu, odprava zastojev
	U.16	Povečanje intermodalnosti (P+R itd.)
	U.17	Kolesarsko omrežje

Splošni ukrepi nimajo vplivov na varovana območja, ocena A.

S skupino ukrepov za železnice in ceste je predvidena izgradnja novih tras in/ali nadgradnja obstoječih. Ukrepi v javnem prometu predvidevajo oboje. Negativni vplivi na območja z naravovarstvenim statusom so možni predvsem v primeru umeščanja novogradnje na ta območja. Upoštevati je potrebno splošne usmeritve.

Za R1 so predvideni še dodatni omilitveni ukrepi zaradi velike verjetnosti poteka preko območja migracijskih koridorjev velikih zveri, zaradi česar je pričakovati negativni vpliv na povezanost območij Natura 2000, za katere so kvalifikacijske vrste velike zveri: POO Krimsko hribovje-Menišija, POO Notranjski trikotnik, POO Trnovski gozd – Nanos, POO Javorniki – Snežnik, POO Vremščica.

Prav tako za ukrepa R.3 in Ro.12 zaradi velike verjetnosti negativnih vplivov na celovitost in povezanost omrežja Natura 2000 (R.3: POO Šmarna Gora, R.12: POV in POO Ljubljansko barje). Za navedene ukrepe so predvideni dodatni omilitveni ukrepi, ocena C.

Pri ukrepu U.4 velja izpostaviti, da se kot boljša izkazuje varianta, ki predvideva izboljšavo avtobusnih povezav do letališča (U.4 cesta). V okviru te variante namreč niso predvideni nobeni posegi v prostor, ukrep je organizacijske narave (izboljšava v javnem transportu-direktna linija letališče - Ljubljana) in ne predstavlja pomembnih vplivov na naravo), medtem ko ukrep U.4 (železnica) predvideva novo železniško povezavo, kar lahko predstavlja pomembne negativne vplive na doseganje okoljskega cilja (možen potek preko varovanega območja: Šmarna gora in Sava-Medvode-Kresnice in več naravnih vrednot).

Presoja podcilja št. 3b

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošno	R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe
	R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
	R.38	Reorganizacija delovanj/urnikov
	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	R.44	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	Ro.48	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam
	U.31	Uvedba integrirane vozovnice
	U.35	Informacijska platforma
	U.36	Podpora nepridobitnim skupinam na področju prevoza
U.39	Pregled/posodobitev lokalnih/regionalnih osrednjih načrtov za prevoz	
Splošno	U.40	Ukrepi za preprečitev, omilitev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)
Splošno	U.41	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
Splošno	M.36	Določitev plovnih kategorij celinskih vodnih poti v Sloveniji v regionalnih kategorijah (I - III) na območjih rek in jezer z ustreznimi pogoji
Železnica	R.7	Pragersko–Hodoš (HU)
	R.8	Maribor–Šentilj (AT)

	R.9	Pragersko–Maribor
	R.10	Zidani Most–Pragersko
Cesta	Ro.16	cestno omrežje okoli Maribora
	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem
	Ro.34	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem
	Ro.35	Polnilne postaje za alternativna goriva
	Ro.36	Internalizacija eksternih stroškov
	Ro.37	Omejevalna politika parkiranja
Javni promet	U.12	Maribor P+R
	U.15	Ločitev vrst prometa – dajanje prednosti javnemu prevozu, odprava zastojev
	U.17	Kolesarsko omrežje

Splošni ukrepi nimajo vplivov na varovana območja, ocena A.

S skupinama ukrepov za železnice in ceste je predvidena izgradnja novih tras in/ali nadgradnja obstoječih. Negativni vplivi na območja z naravovarstvenim statusom so možni predvsem v primeru umeščanja novogradnje na ta območja. Potrebno je upoštevati splošne usmeritve.

Za R.8 so predvideni še dodatni omilitveni ukrepi (ocena C), zaradi možnosti prečenja selitvenih poti ptic na območju reke Drave, ki je opredeljeno tudi kot POV Drava.

Presoja podcilja št. 3c

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošno	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	R.44	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	Ro.48	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam
	U.32	Uvedba storitev javnega prevoza na zahtevo
	U.35	Informacijska platforma
	U.36	Podpora nepridobitnim skupinam na področju prevoza
	U.39	Pregled/posodobitev lokalnih/regionalnih osrednjih načrtov za prevoz
Splošno	U.40	Ukrepi za preprečitev, omilitev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)
Splošno	U.41	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
Železnica	R.1	Koper–Ljubljana
Cesta	Ro.17	cestno omrežje okoli Kopra, navezava somestja Koper–Izola–Piran (povezava med Jagodjem in Lucijo) na AC sistem
	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem
	Ro.34	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem
	Ro.35	Polnilne postaje za alternativna goriva
	Ro.36	Internalizacija eksternih stroškov

	Ro.37	Omejevalna politika parkiranja
Javni promet	U.17	Kolesarsko omrežje

Splošni ukrepi nimajo vplivov na varovana območja, ocena A.

Z ukrepi na železnicah je predvidena izgradnja novih prog in/ali nadgradnja obstoječih. Z ukrepi na cestah je predvidena gradnja novih cest. Negativni vplivi na območja z naravovarstvenim statusom so možni predvsem v primeru umeščanja novogradnje na ta območja. Upoštevati je potrebno splošne usmeritve.

Za R1so predvideni še dodatni omilitveni ukrepi zaradi poteka preko območja migracijskih koridorjev velikih zveri, zaradi česar je pričakovati negativni vpliv na povezanost območij Natura 2000: POO Krmsko hribovje-Menišija, POO Notranjski trikotnik, POO Trnovski gozd – nanos, POO Javorniki – Snežnik, POO Vremščica (kvalifikacijske velike zveri).

Presoja podcilja št. 4a

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošni	R.36	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje
	R.39	Ukrepi za preprečitev, omilitvev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)
	R.41	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji
	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	R.44	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam
	Ro.41	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje
	Ro.44	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji
	Ro.45	Zniževanje emisij onesnaževal
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	Ro.48	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam
	U.34	Administrativne zmogljivosti in usposabljanje
	U.39	Pregled/posodobitev lokalnih/regionalnih osrednjih načrtov za prevoz
	M.34	Administrativne zmogljivosti in usposabljanje
	M.36	Določitev plovnih kategorij celinskih vodnih poti v Sloveniji v regionalnih kategorijah (I - III) na območjih rek in jezer z ustreznimi pogoji
M.37	Zagotovitev varnosti plovbe po celinskih plovnih poteh z implementacijo EU IWW zakonodaje in pravil Mednarodne komisije za savski bazen v slovenski pravni red	
Železnica	R.21	ETCS/GSM-R
Cestni	Ro.33	Ukrepi za preprečitev, omilitvev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino in ukrepi za izboljšanje prometne varnosti (omilitveni ukrepi)
Vodni promet	M.11	Polnilne postaje za alternativna goriva
	M.12	Vzpostavitev enotnega okna za organizacijo pomorskih avtocest in prevoza po morju na kratke razdalje. Sodelovanje pri aktivnostih za vzpostavitev prostega pretoka blaga po morju »blue belt«.

Skupina ukrepov nima pomembnih vplivov na varovana območja, ocena A.

Presoja podcilja št. 4b

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošni	R.36	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
	R.41	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji
	Ro.41	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje
	Ro.44	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji
	U.33	Prilagoditev voznih redov (usklajeno)
	U.36	Informacijska platforma
	U.37	Podpora nepridobitnim skupinam na področju prevoza
	U.38	Upravljanje in informacije o prometu in logistiki
	U.39	Pregled/posodobitev lokalnih/regionalnih osrednjih načrtov za prevoz
	M.34	Administrativne zmogljivosti in usposabljanje
Cestni promet	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem

Skupina ukrepov nima pomembnih vplivov na varovana območja, ocena A.

Presoja podcilja št. 4c

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošni		
	R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka
	R.35	Izboljšanje železniškega tovornega voznega parka
	R.36	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
	U.33	Prilagoditev voznih redov (usklajeno)
	U.36	Informacijska platforma
	U.37	Podpora nepridobitnim skupinam na področju prevoza
	U.38	Upravljanje in informacije o prometu in logistiki
	U.39	Pregled/posodobitev lokalnih/regionalnih osrednjih načrtov za prevoz
M.34	Administrativne zmogljivosti in usposabljanje	
Železnica	R.21	ETCS/GSM-R
Cestni promet	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem
Zračni promet	A.10	Navigacijske službe zračnega prometa

Skupina ukrepov nima pomembnih vplivov na varovana območja, ocena A.

Presoja podcilja št. 4d

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov

Splošni ukrepi	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
	R.39	Ukrepi za preprečitev, omilitev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)
	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	R.43	Zagotovitev migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s prostoživečimi živalmi
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave
	U.35	Obnova voznega parka
	M.36	Določitev plovnih kategorij celinskih vodnih poti v Sloveniji v regionalnih kategorijah (I - III) na območjih rek in jezer z ustreznimi pogoj
Železnica	M.37	Zagotovitev varnosti plovbe po celinskih plovnih poteh z implementacijo EU IWW zakonodaje in pravil Mednarodne komisije za savski bazen v slovenski pravni red
	R.21	ETCS/GSM-R
Cestni promet	R.24	Varnost
	Ro.33	Ukrepi za preprečitev, omilitev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino in ukrepi za izboljšanje prometne varnost (omilitveni ukrepi)
Vodni promet	M.13	Vzpostavitev VTS centra za spremljanje ladijskega prometa.
Zračni promet	A.10	Navigacijske službe zračnega prometa

Skupina ukrepov nima pomembnih vplivov na varovana območja, ocena A.

Presoja podcilja št. 4e

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov	
Splošni	R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka	
	R.35	Izboljšanje železniškega tovornega voznega parka	
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja	
	R.38	Reorganizacija delovanj/urnikov	
	R.39	Ukrepi za preprečitev, omilitev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)	
	R.41	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji	
	R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave	
	R.43	Zagotovitev migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s prostoživečimi živalmi	
	Ro.44	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji	
	Ro.45	Zniževanje emisij onesnaževal	
	Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave	
	Ro.47	Zagotovitev migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s prostoživečimi živalmi	
	U.35	Obnova voznega parka	
	U.40	Ukrepi za preprečitev, omilitev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)	
	U.41	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave	
	M.35	Ukrepi za preprečitev, omilitev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana (omilitveni ukrepi)	
	Železnica	R.22	Elektrifikacija
	Cestni promet	Ro.33	Ukrepi za preprečitev, omilitev 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.35	Polnilne postaje za alternativna goriva
	Ro.36	Internalizacija eksternih stroškov
	Ro.37	Omejevalna politika parkiranja
Vodni promet	M.11	Polnilne postaje za alternativna goriva
Zračni promet	A.11	Polnilne postaje za alternativna goriva

Možen vpliv na varovana območja (predvsem POV, ki so opredeljena na podlagi Direktive o pticah) ima elektrifikacija (R.22). Večina prog v Sloveniji je že elektrificiranih, načrtovana je elektrifikacija še nekaterih lokalnih prog. Možne so izgube posameznih osebkov zaradi trkov v žice, vendar vplivi ne bodo bistveni (ocena B).

Presoja podcilja št. 4f

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošni	R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka
	R.35	Izboljšanje železniškega tovornega voznega parka
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
	U.35	Obnova voznega parka
Železnica	R.22	Elektrifikacija
Cestni promet	Ro.35	Polnilne postaje za alternativna goriva
Vodni promet	M.11	Polnilne postaje za alternativna goriva
Zračni promet	A.11	Polnilne postaje za alternativna goriva

Možen vpliv na varovana območja (predvsem POV, ki so opredeljena na podlagi Direktive o pticah) ima elektrifikacija (R.22). Večina prog v Sloveniji je že elektrificiranih, načrtovana je elektrifikacija še nekaterih lokalnih prog. Možne so izgube posameznih osebkov zaradi trkov v žice, vendar vplivi ne bodo bistveni (ocena B).

Presoja podcilja št. 4g

Skupine ukrepov	Oznaka	Navedba ukrepov
Splošni	R.31	Reorganizacija pristojbin za uporabo prog
	R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe
	R.33	Povečanje finančne vzdržnosti
	R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
	Ro.42	Izboljšanje finančne vzdržnosti cestnega omrežja in sistema plačevanja cestnine
	Ro.43	Zagotavljanje ustreznega standarda obstoječe cestne infrastrukture ter razvoj koncepta (vključno z obnovo cest na sekundarni in terciarni ravni)
	U.31	Uvedba integrirane vozovnice
Cestni promet	Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem
	Ro.36	Internalizacija eksternih stroškov

Skupina ukrepov nima pomembnih vplivov na varovana območja, ocena A.

Tabela 5: Vplivi na varstvene cilje varovanih območij

Varstveni cilji	Ocena vplivov
<p>1. Ohranitev ali doseganje ugodnega stanja rastlinskih in živalskih vrst ter habitatnih tipov, za katere je Natura območje določeno. (stanje za kvalifikacijske habitatne tipe in kvalifikacijske vrste razen ptic je razvidno v Poročilu po 17. členu Direktive o habitatih (92/43/EGS; stanje za kvalifikacijske vrste ptic pa je razvidno v Poročilu po 12. členu Direktive o ohranjanju prosto živečih ptic (79/409/EGS)</p> <p>2. Ohranjanje celovitosti Natura območij v smislu ohranjanja njihovih ekoloških struktur, funkcij in varstvenega potenciala.</p> <p>3. Ohranjanje povezanosti Natura območij.</p>	<p>Pri izgradnji novih prometnih objektov in širitvi obstoječih (velja za ceste, železnice, pristanišča in letališča) lahko pride do:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Izgub površin</u> habitatov vrst in habitatnih tipov, s tem tudi osebkov posameznih vrst (neposredni, trajni vplivi, lahko tudi kumulativni), ter • <u>Neposrednega ali posrednega vpliva na funkcionalnost</u> določenega habitata. • Nove trase v prostoru mnogokrat <u>fragmentirajo življenjski prostor</u> prostoživečih živali in presekajo preletne in selitvene poti oziroma preprečijo migriranje nekaterih skupin živali (predvsem sesalcev in dvoživk; v primeru prečkanja preletnega in selitvenega 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 – negativni vplivi na celovitost in povezanost Natura 2000. • Na območju prometnih poti obstaja <u>možnost trka</u> vozil predvsem s sesalci v času dnevnih migracij, možni so tudi povozi dvoživk v času selitvene sezone (spomlad, jesen) in trki s pticami. V primeru rednih in pogostih povozov je možen tudi upad velikosti posameznih populacij. <p>Zaradi navedenega so možni negativni vplivi na doseganje varstvenih ciljev varovanih območij. V izogib bistvenih vplivov so predvidene usmeritve in omilitveni ukrepi, ocena C.</p>
<p>1. Ohranjanje zavarovanih območij in upoštevanje predpisanih varstvenih režimov.</p>	

Celovita presoja sprejemljivosti za posamezne ukrepe v okviru Strategije razvoja prometa, ki bi lahko imeli pomembne vplive na varovana območja narave in jih je zato treba presojati v skladu s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja, 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 (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10, 03/11).

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 definirani. Ukrepi so pripravljani na strateškem nivoju, zato se ni 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, nekateri že na nivoju operativnih programov, drugi na nivoju planov. Takrat bo znanih več podatkov o načrtovanih projektih in bo možno z gotovostjo opredeliti tiste, kjer lahko pride do čezmejnih vplivov. V nadaljevanju zgolj orišemo možnost čezmejnih vplivov na evropsko omrežje Natura 2000:

Gradnja avtocest, hitrih cest in železnic, ki ne bi imele urejenih ustreznih prehodov za prostoživeče živali, bi lahko povzročile daljinske čezmejne vplive. Negativni vplivi so možni predvsem na velike zveri (medved, volk in ris so kvalifikacijske vrste za Natura 2000), 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. Zapiranje koridorjev velikih zveri bi lahko trajno onemogočilo prehajanje osebkov med posameznimi populacijami. Ohranjanje koridorjev velikih zveri je dolgoročno pomembna naravovarstvena naloga evropskega pomena. Povezava med populacijami velikih zveri v širšem alpskem prostoru in vitalnimi dinarskimi populacijami je ključna za nadaljnji obstoj velikih zveri v srednjeevropskem prostoru in tudi ključna za povezanost območij Natura 2000.

Ob upoštevanju usmeritev in omilitvenih ukrepov, določenih v pričujočem Dodatku, čezmejnih vplivov ni pričakovati.

4.2 Ugotovitve v primeru preveritve alternativnih rešitev, navedba preverjenih rešitev in razlogi za izbor predlagane rešitve

Za namen ocenjevanja skladnosti ukrepov Strategije razvoja prometa z okoljskimi cilji, so ukrepi razvrščeni v dve skupini ukrepov, in sicer:

- v skupino splošnih ukrepov (takoimenovani horizontalni ukrepi) in
- v skupine alternativnih ukrepov, ki se medsebojno razlikujejo po načinu transporta (ukrepi v železniškem prometu, ukrepi cestnega 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 izbrani način transporta. Ker splošni ukrepi niso alternativa drugim skupinam ukrepov, se njihove skladnosti z okoljskimi cilji ne presoja.

V Okoljskem poročilu so predstavljeni rezultati vrednotenja posameznih skupin alternativnih ukrepov glede na skladnost z okoljskimi cilji. Ugotovljeno je, da so skoraj vsi predvideni ukrepi na javnem prometu in večina ukrepov na cestnem, železniškem, zračnem in vodnem omrežju 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 pa so glede na obravnavane okoljske cilje ocenjeni kot pogojno skladni. Ti ukrepi prometne politike so naslednji:

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 avtocestno omrežje okoli Ljubljane,
- 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.

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.

Analiza alternativ je pokazala, 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 promet je okoljsko ustrežnejša alternativa od cestnega prometa, okoljsko najmanj ustrezna pa je alternativa zračnega prometa.

4.3 Razlaga o možnosti omilitve škodljivih vplivov z navedbo ustreznih omilitvenih ukrepov in razlogi za konkreten izbor omilitvenega ukrepa

4.3.1 Usmeritve in omilitveni ukrepi za varovana območja

Splošne usmeritve

Pri izbiri ukrepov za doseganje prometnih ciljev in podciljev Strategije naj se prioritarno izbira po sledečem vrstnem redu:

- rekonstrukcija obstoječih povezav ima prednost pred gradnjo novih prometnic,
- 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 Natura 2000. V kolikor je poseganje vanje neizogibno, se posege in dejavnosti skladno z Uredbo o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Ur. l. RS št 49/04, 110/04, 59/07, 43/08, 8/12) načrtuje na način, da se ohranja celovitost Natura območij (v smislu ohranjanja ekoloških struktur, funkcij in varstvenega potenciala) ter povezanost območij Natura 2000. Na območjih Natura 2000 se posege načrtuje tako, da se v čim večji možni meri:

- ohranja naravna razširjenost habitatnih tipov ter habitatov rastlinskih ali živalskih vrst;
- ohranja ustrezne lastnosti abiotskih in biotskih sestavin habitatnih tipov, njihove specifične strukture ter naravne procese ali ustrezno rabo;
- ohranja ali izboljšuje kakovost habitata rastlinskih in živalskih vrst, zlasti tistih delov habitata, ki so bistveni za najpomembnejše življenjske faze kot so zlasti mesta za razmnoževanje, skupinsko prenočevanje, prezimovanje, selitev in prehranjevanje živali;
- ohranja povezanost habitatov populacij rastlinskih in živalskih vrst in omogoča ponovno povezanost, če je le-ta prekinjena.

Pri izvajanju posegov, ki so načrtovani v skladu s prejšnjim odstavkom, se izvedejo vsi možni tehnični in drugi ukrepi, da je neugoden vpliv na habitatne tipe, rastline in živali ter njihove habitate čim manjši.

Ob elektrifikaciji železnic upoštevati: Na območjih migracijskih poti ptic je za preprečitev trkov z električnimi vodniki treba predvideti ustrezne tehnične rešitve. Z upoštevanjem ukrepa bo manjša izguba posameznih osebkov ptic in s tem večja verjetnost doseganja ali ohranjanja ugodnega stanja populacij.

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.

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.

Prometna infrastruktura naj se ne umešča v priobalna in obalna zemljišča, ki predstavljajo retenzijske površine in imajo istočasno veliko biotsko vrednost (ekosistemske storitve, visoka biodiverziteteta). Tovrstni posegi lahko povzročijo bistvene vplive na ekološko stanje vodotokov, zmanjšanje retenzijskih površin, kakor tudi kumulativne vplive na biodiverziteteto 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 kmetijske 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 biodiverziteteto obalnega in priobalnega pasu.

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

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.

Predlagamo, da se v Strategijo doda nov ukrep z naslovom: Zagotavljanje migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnosti pred trki s prostoživečimi živalmi. 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 prioriteten 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 odvrtačal, 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 izdela namenska 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).

Z ukrepom se bo omogočila povezljivost habitatov (ponovna vzpostavitve ali ohranjanje migracijskih poti).

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.

4.3.2 Omilitveni ukrepi za posamezne podcilje

Podcilj 1a

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).

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).

Podcilj 1b

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).

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.

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).

Pri ukrepu A.3 upoštevati sledeče:

- širitev letališča je dopustna v primeru, da se ob večanju števila potnikov, število letaliških 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.

Podcilj 1c

Pri ukrepu R.1 upoštevati sledeče: Na območju med Vrhniko in Logatcem je potrebno zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju evropske unije.

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).

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.

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).

Podcilj 2a

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).

Podcilj 2c

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.

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).

Podcilj 2f

Pri ukrepu R.1 upoštevati sledeče: Na območju med Vrhniko in Logatcem je potrebno zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju evropske unije.

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.

Podcilj 2g

Pri ukrepu R.1 upoštevati sledeče: Na območju med Vrhniko in Logatcem je potrebno zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju evropske unije.

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.

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).

Podcilj 2h

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.

Pri ukrepu Ro.11 upoštevati sledeče: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko prometne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.

Podcilj 3a

Pri ukrepu R.1 upoštevati sledeče: Na območju med Vrhniko in Logatcem je potrebno zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju evropske unije.

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).

Podcilj 3b

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).

Podcilj 3c

Pri ukrepu R1 upoštevati sledeče: Na območju med Vrhniko in Logatcem je potrebno zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.

4.4 Določitev časovnega okvirja izvedbe omilitvenih ukrepov, navedba nosilcev njihove izvedbe in način spremljanja uspešnosti izvedenih omilitvenih ukrepov

V poročilu so opredeljene splošne usmeritve in omilitveni ukrepi, ki jih je potrebno upoštevati pri pripravi Strategije (tudi vnesti v samo besedilo Strategije) in omilitveni ukrepi, ki veljajo za posamezne podcilje (oz. prometne ukrepe v okviru podciljev). Za vse usmeritve in ukrepe velja upoštevanje spodaj navedenega.

Splošne usmeritve je potrebno vključiti v Strategijo razvoja prometa v RS. Za izvedbo je zadolžen izdelovalec in pripravljavec 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.

Za izvedbo specifičnih omilitvenih ukrepov, ki veljajo za posamezne prometne ukrepe v okviru podciljev, so v času izdelave plana za posamezen 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.

Monitoring

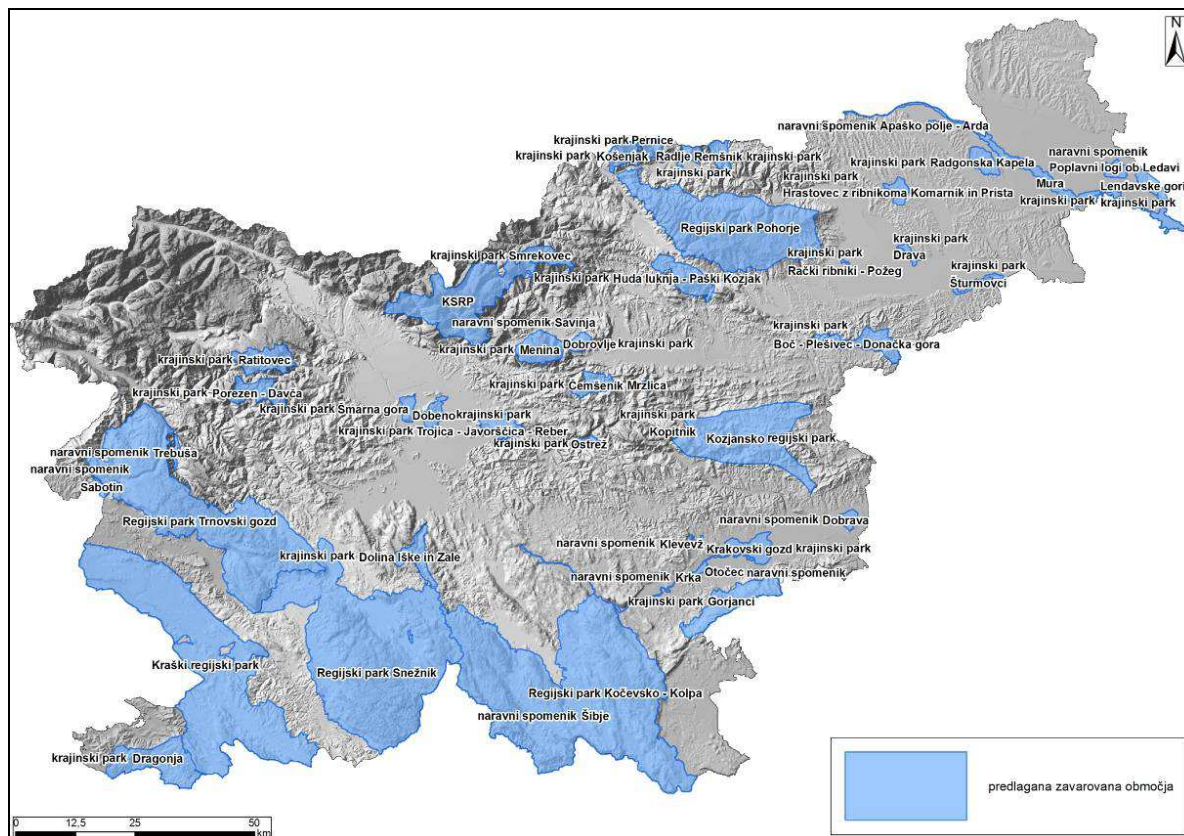
Predlagamo, da se spremljanje stanja varovanih območij oziroma kvalifikacijskih HT in vrst v okviru spremljanja stanja narave in biotske raznovrstnosti, ki pa se izvaja po naslednjih kazalnikih:

- Povozi prostoživečih živali
- Fragmentacija habitatov [SEBI013]

Spremembe, zabeležene s kazalniki, preverja pripravljavec Strategije - Ministrstvo za infrastrukturo, in sicer na tri leta.

4.5 Navedba morebitnih načrtovanih ali obravnavanih pobud za ohranjanje narave, ki lahko vpliva na bodoče stanje območja

Na območju Slovenije je 46 predlaganih zavarovanih območij, ki skupaj obsegajo 541108,6 ha, kar je 26,7 % površine Slovenije. Od tega je 29 območij, predlaganih za krajinski park; 10 območij, predlaganih za naravni spomenik ter 7 območij, predlaganih za regijski park (ARSO, 2014).



Slika 17: Območja, predlagana za zavarovanje na območju Slovenije (vir podlage: Geoportals ARSO, 2014)

5 NAVEDBA O VIRIH PODATKOV OZIROMA NAČINU NJIHOVE PRIDOBITVE IN UPORABLJENIH METODAH NAPOVEDOVANJA VPLIVA IN PRESOJ

5.1 Literatura in drugi viri

- Aquarius d.o.o.Ljubljana. Junij 2014. Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji.
- ARSO, 2003.
- Agencija Republike Slovenije za okolje. Kazalci okolja, 2014 Internetna stran: <http://kazalci.arso.gov.si/>.
- Agencija Republike Slovenije za okolje. Poročilo o stanju okolja v Evropi 2010 – prispevki Slovenije. Internetna stran: <http://www.arso.gov.si/soer/>.
- EEA, 2014: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/fragmentation-of-natural-and-semi/fragmentation-of-natural-and-semi>.
- Forman, R. T. T., L. E. Alexander. 1998. Roads and their major ecological effects. Annual Review of Ecology and Systematics 29: 207-231.
- 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).
- Geografski obzornik, 2005. Slika: Ogroženost Slovenije zaradi naravnih nesreč. Letnik 52, št. 1
- http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/profile.aspx?id=Atlas_Okolja_AXL@Arso, citirano junij 2014
- http://nfp-si.eionet.europa.eu:8980/Public/irc/eionet-circle/javna/library?l=/natura_dopolnitve/2000_sprejeto_2013&vm=detailed&sb=Title.
- <http://rkg.gov.si/GERK/>, citirano junij 2014.
- <http://www.arso.gov.si/>, citirano junij 2014.
- <http://www.naravovarstveni-atlas.si/nvajavni/>, citirano junij 2014.
- <http://www.natura2000.gov.si/>, citirano oktober 2013.
- <http://www.zgs.gov.si/>, citirano junij 2014.
- http://www.zrc-sazu.si/sites/default/files/komac_erozija_v_sloveniji.pdf, citirano oktober 2013.
- <http://www.zrsvn.si/>, citirano junij 2014 .
- http://sl.wikipedia.org/wiki/Geografija_Slovenije, citirano julij 2014.
- 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.
- Landscape fragmentation in europe. EEA. European Environment Agency. 2011. Copenhagen. Publication. (dostopno na: <http://www.eea.europa.eu/publications/landscape-fragmentation-in-europe> (18. 6. 2014).
- MOP: Poročilo o stanju okolja v Sloveniji 2009, gradivo za javno razpravo objavljeno na internetu, datum izdelave poročila 9. 7.2010.
- MZI. 2015. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji - osnutek (junij 2014, dopolnitve: julij 2014, oktober 2014 - verzija 9.5, april 2015 - verzija 11.0, julij (verzija 11.2).
- Poročilo po 12. členu Direktive o ohranjanju prosto živečih ptic (79/409/EGS) o izvajanju te direktive v obdobju 2005–2007. MOP. 2009
- Poročilo RS po 17. členu Habitatne direktive (MOP, 2008).
- 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.

- Program upravljanja območij Natura 2000 2007 – 2013 (MOP, 2007).
- Register kulturne dediščine Ministrstva za kulturo, september 2013.
- The EU Biodiversity Strategy to 2020, maj 2011.
- 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).
- NUV - Načrt upravljanja z vodami (Uredba o načrtu upravljanja voda za vodni območji Donave in Jadranskega morja (Uradni list RS št. 61/11).

5.2 Zakonodaja

- 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)
- 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
- Zakon o varstvu podzemnih jam (Uradni list RS, št. 2/04)
- Zakon o ratifikaciji Konvencije o varstvu prosto živečega evropskega rastlinstva in živalstva ter njunih 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 (Uradni list RS, št. 96/04 –ZON-UPB2, 46/14 - ZON-C)
- Uredba o zvrsteh naravnih vrednot (Uradni list RS, št. 52/02, 67/03)
- 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, 99/13)
- 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)
- 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)

5.3 Uporabljene metode

Posledice učinkov izvedbe programa na varovana območja in njihovo celovitost ter povezanost smo ocenjevali v skladu s Pravilnikom 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). Sprememba Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 38/10) ocene X ne dopušča več.

A – ni vpliva / pozitiven vpliv

B – nebistven vpliv

C – nebistven vpliv pod pogoji (ob izvedbi omilitvenih ukrepov)

D – bistven vpliv
E – uničujoč vpliv

Velikostni razred **A, B, C** »VPLIVI PLANA NISO ŠKODLJIVI«.
Velikostni razred **D, E** »VPLIVI PLANA SO POMEMBNI IN ŠKODLJIVI«.

Pri izdelavi presoje so uporabljeni obstoječi, javno dostopni podatki o stanju prosto živečih rastlinskih in živalskih vrst njihovih habitatov in habitatnih tipov.

Dodatek je pripravljen brez matrik, v skladu s 25.a členom Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja, ki navaja: 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. Za posamezne ukrepe Strategije, ki bi lahko imeli pomembne vplive na varovana območja narave, se bo na ravni podrobnejšega plana ali posega izvedla celovita presoja sprejemljivosti, ki bo vključevala tudi matrike.

Za izdelavo slik je uporabljen računalniški program ArcGIS 10.2, uporabljene podloge vključujejo 3D teren Slovenije in mejo Slovenije (vir: GURS, 2008).

6 NAVEDBE O IZDELOVALCIH POROČILA IN MOREBITNIH PODIZVAJALCIH

Odgovorni nosilec:

mag. Martin Žerdin, univ. dipl. biol.

Leonida Šot Pavlovič, univ. dipl. biol.

Sodelavci:	Izdelava poglavja:
Natalija Libnik, univ. dipl. biol.	Presoja sprejemljivosti programa na varovana območja, omilitveni ukrepi, podatki o programu, obstoječe stanje, kartografija
Mojca Vrbajnsčak, univ. dipl. biol.	Presoja sprejemljivosti programa na varovana območja, omilitveni ukrepi
Lea Pačnik, univ. dipl. biol.	Presoja sprejemljivosti programa na varovana območja, omilitveni ukrepi, podatki o programu