

**Poročilo o delu na Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji s povzetkom, vključenostjo okoljevarstvenih zahtev, upoštevanjem mnenj in pripomb iz javne razgrnitve, utemeljitvijo izbora predlagane alternative in opisom načina spremljana izvajanja Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji v prihodnje**

Zakon o varovanju okolja v členu 47 zahteva, da mora pripravljavec Strategije o njenem sprejemu obvestiti pristojna ministrstva, organizacije (deležnike) in države članice. Obvestilo mora vsebovati predvsem:

- vključenost okoljevarstvenih zahtev v Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji in rezultati presoje alternativ,
- upoštevanje mnenj in pripomb iz javne razgrnitve oz. čezmejne presoje in
- način spremljanja izvajanja Strategije razvoja prometa v RS, predvsem v povezavi z vplivi na okolje.

Besedilo v nadaljevanju je namenjeno izpolnitvi zgoraj navedene zahteve.

**I. Uvodna obrazložitev dela na Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji s povzetkom:**

Republika Slovenija je po osamosvojitvi pospešeno začela graditi avtocestni križ na V. in X. pan-evropskem koridorju. V tem času se je pokazala tudi velika potreba po posodobitvi železniškega prometnega omrežja. Za obe področji naenkrat ni bilo na voljo dovolj denarja, zato so se pri železnicah, razen nekaterih izjem, izvajale le najnujnejše naložbe, predvsem redno in investicijsko vzdrževanje, pa še to v omejenem obsegu. Načrtovalo se je, da se bo večji ciklus naložb v železniško infrastrukturo začel po zgraditvi avtocestnega križa.

Večja vlaganja v železniško infrastrukturo je opredelila tudi Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije iz leta 2006 (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo), Uradni list RS, št. 58/06). Čeprav se je avtocestni križ večinoma že zgradil, so naložbe v železniško infrastrukturo intenzivneje stekle šele ob izteku finančne perspektive (FP) 2007–2013, in sicer med letoma 2013 in 2015, ko je Slovenija želela porabiti kohezijska sredstva, ki so ji bila v tej perspektivi dodeljena, toda jasne vizije, kako voditi celotna vlaganja v infrastrukturo, ni bilo.

Z naložbami v železniško infrastrukturo so vlaganja v državno cestno omrežje skoraj popolnoma zastala. To povzroča, da se stanje državnih cest poslabšuje, stanje nekaterih premostitvenih objektov pa je kritično. Treba je omogočiti vlaganja tudi za to področje, poleg tega pa še naprej zagotavljati večja vlaganja za doseganje ustreznih zmogljivosti na železniškem omrežju.

Trenutno za oboje ni zagotovljenih sredstev. Eden od razlogov za to je zagotovo gospodarsko-finančna kriza, poleg tega pa tudi odsotnost celovitega naložbenega programa za prometno infrastrukturo.

Vlada Republike Slovenije (v nadaljevanju Vlada) je zato na 37. redni seji 15. 11. 2012 pod točko 1.13 ob obravnavi Informacije v zvezi s Predlogom uredbe o smernicah za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in Predlogom uredbe o vzpostavitvi inštrumenta za povezovanje Evrope s sklepom št. 54948-24/2012/4 naložila Ministrstvu za infrastrukturo in prostor, da pripravi usklajen načrt vlaganj v prometno

infrastrukturo do leta 2020 in z vizijo do leta 2030, za daljše obdobje pa le, če to koristi pregledu celovitosti vlaganj, ter pri tem upošteva tudi to informacijo in razpravo na Vladi.

S tem namenom je bila aprila 2013 imenovana delovna skupina za pripravo Resolucije o nacionalnem programu razvoja javne prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji do leta 2020 z vizijo do 2030

**Namen** priprave resolucije je bil:

- opredeliti celovit razvoj prometa in prometne infrastrukture do leta 2030 (in naprej, 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. predhodna pogojenost – ex-ante conditionalities).

Zadnje je področje strategije glede na prvotni namen razširilo, saj je bilo poleg prometne infrastrukture treba vključiti tudi upravljanje, vzdrževanje ter samo delovanje prometnega sistema, zlasti pa zajeti še javni potniški promet, inteligentne transportne sisteme (telematske aplikacije), logistiko in infrastrukturo za alternativna goriva. Ni šlo več izključno za nacionalni infrastrukturni program, temveč za celovit pristop k prometu, ki lahko zagotavlja večje sinergije pri doseganju ciljev prometne in prostorske politike države ter drugih politik, na katere promet vpliva (okolje) ali za katere je ključen (gospodarstvo).

Zagotovitev predhodne izpolnitve pogojev za črpanje EU sredstev je v letu 2014 postajala čedalje bolj prednostna. Pri tem so predstavniki EU oz. njihova tehnična pomoč (EIB – Jaspers) vztrajali, da se za ta namen pripravi dokument s splošnejšimi ukrepi. Njihova usmeritev je bila, da se osredotočimo na vse potrebne ukrepe na prometnem področju v RS, ne glede na finance in časovni horizont. Ob tem naj preučimo za en problem vse možne alternative za njegovo rešitev oz. naj več problemov rešujemo z enim ali več ukrepi. Poleg tega so izrecno vztrajali, da se ne osredotočamo na projekte, ki so že pripravljene za izvedbo, da ne bi prejudicirali njihove upravičenosti. Projekti se morajo oblikovati po ustreznem postopku med pripravo študij upravičenosti, pri čemer se presojujejo tudi možne alternative (če obstajajo), treba pa je upoštevati tudi okoljsko, prostorsko in družbeno sprejemljivost. Sam izbor posameznega projekta mora biti utemeljen z analizo stroškov in koristi.

**Odločeno je bilo, da se priprava in sprejetje tega dokumenta razdelita v dve fazi in sicer se najprej sprejme Strategija razvoja prometa v RS (v nadaljevanju Strategija), na tej podlagi pa načrt za njeno izvajanje s prednostnim vrstnim redom izvedbe naložb, finančnimi viri, roki in nosilci.**

Za izdelavo Strategije je bilo opravljeno naslednje:

- pregledana in povzeta je bila ustrezna prometna zakonodaja RS in EU;
- pregledana in povzeta je bila Strategija prostorskega razvoja RS iz leta 2004;
- izdelana je bila analiza SWOT (prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti);
- določeni so bili vizija, cilji in kazalniki;
- za analizo dejanskih potreb je bil uporabljen nacionalni prometni model in na tej podlagi:
  - izdelana analiza razvoja »0«,
  - oblikovane in analizirane štiri možne alternative razvoja,
  - pripravljena peta, t. i. najboljša mogoča alternativa,

- s tem, da smo pri pripravi strategije v glavnem upoštevali le analizo »0« (zaradi zahtev v zvezi s »predhodno pogojenostjo«, ki so opisane zgoraj);
- izvedena celovita presoja vplivov na okolje (CPVO), pri čemer je bilo pripravljeno:
  - poročilo o obsegu CPVO,
  - okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje (OP),
  - pridobljeno pozitivno mnenje pristojnega ministrstva o ustreznosti OP;
- javna obravnava strategije in okoljskega poročila za celovito presojo vplivov na okolje za strategijo;
- čezmejna presoja;
- izvedena je bila analiza pripomb, prejetih med javno obravnavo, pripravljena so bila stališča do pripomb ter na njihovi podlagi dopolnjena strategija in OP;
- ministrstvo pristojno za okolje bo izdalo dokončno odločbo o ustreznosti OP in upoštevanju njihovih priporočil v strategiji.
- Na tej podlagi je bilo pripravljeno končno besedilo Strategije razvoja prometa v RS

**Vizija** prometne politike je opredeljena kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva s temi splošnimi cilji:

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

Za pripravo Strategije je bil dokončno razvit in uporabljen **nacionalni prometni model**, ki ga sestavljajo notranji in zunanji prometni model (znotraj in zunaj EU) ter modeli vplivov na okolje in prometno varnost. Vsi modeli so združeni v celoto in so strateške narave.

Model vplivov na okolje in prometno varnost je razvit samo za Slovenijo.

Modeliran je potniški in blagovni promet.

Z analizo alternative »0«, ki predvideva, da na prometnem področju v prihodnje ne bi storili nič, razen ohranjali (vzdrževali) obstoječe stanje in dokončali tekoče naložbe, se je pokazala naslednja problematika:

- promet z osebnimi vozili bi še naraščal, javni potniški promet pa upadal,
- povečeval bi se cestni tovorni promet na račun železniškega prometa,
- zmogljivost železniških prog bi bila skoraj povsod presežena,
- na cestah bi nastajali nenehni zastoji, predvsem na vpadnicah v glavno mesto,

- srečevali bi se z velikim pomanjkanjem parkirišč za tovornjake,
- na železnicah ne bi dosegli standardov za jedrno omrežje TEN-T do leta 2030, kot zahteva uredba EU na tem področju,
- dostopnost do regionalnih središč bi se zmanjšala,
- onemogočili bi razvoj koprskega pristanišča zaradi pomanjkanja zmogljivosti na železnici,
- poslabšala bi se prometna varnost v celoti, predvsem pa v cestnem prometu,
- neugodni vplivi prometa na okolje bi se povečali čez okvire, sprejete na ravni EU in Slovenije (onesnaževala zunanega zraka, toplogredni plin CO<sub>2</sub>, hrup ...),
- kakovost življenja v mestih in na podeželju bi se poslabšala zaradi eksternih stroškov prometa (zastoji, nesreče, večje emisije TGP in hrupa, rast stroškov za gorivo, zmanjševanje prostega časa).

Na podlagi zgornjih izhodišč in ugotovitev je bil pripravljen predlog Strategije. Pri pripravi smo upoštevali, da se najprej v kar najbolj možni meri izkoristijo zmogljivosti obstoječe prometne infrastrukture z rešitvami, ki ne zahtevajo velikih finančnih vložkov, kot so sistemi za vodenje prometa, uvedba inteligentnih transportnih sistemov, manjše naložbe (nadgradnje, rekonstrukcije) ipd. Šele kjer taki ukrepi ne dajo zadovoljivih rezultatov, smo se osredotočili na večje naložbe, vendar smo tudi v teh primerih izhajali iz problemov, ugotovljenih na strokovni ravni (z uporabo prometnega modela). Strategija tako prehaja iz objektnega pristopa (kaj lahko zgradimo) k problemskemu pristopu (kako lahko na čim bolj učinkovit, vzdržen in trajnosten način odpravimo probleme in s tem pripomoremo k razvoju gospodarstva in socialni sprejemljivosti prometa).

Splošna usmeritev pri delu je bila usmeritev oziroma poudarek na okolju prijaznejših načinih prometa (železnica) in trajnostni mobilnosti, skladno z domačimi in EU politikami ter zakonodajo na tem področju.

Ob upoštevanju sedanjega gospodarskega in finančnega stanja v Sloveniji ter priporočil okoljskega poročila za celovito presojo vplivov na okolje smo pri vsakem infrastrukturnem ukrepu v Strategiji navedli splošno priporočilo, da naj se pri izvedbi najprej preuči možnost doseči primerne učinke na obstoječi infrastrukturi (z nadgradnjami, rekonstrukcijami, posodobitvijo ...). Če se pokaže, da to ni mogoče, pa naj se delno ali v celoti določijo novi poteki oz. trase. V primeru, da so bile verodostojne študije v ta namen že opravljene, jih ni treba delati ponovno, če pa jih še ni, predlagamo, da se to opravi ne glede na že sprejete načrte in projekte. Strategija ugotavlja, da je to s stališča gospodarnosti nujno, saj morajo projekti slediti ukrepom iz strategije, predvsem pa morajo rešitve temeljiti na stvarnih problemih in preverljivih potrebah. Priprava in sam izbor ustreznega projekta morata biti utemeljena z analizo stroškov in koristi ob upoštevanju okoljskih omejitev.

Za njihovo določitev so bili oblikovani tudi **posebni cilji**, in sicer:

- izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami,
- izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije,
- izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih ter
- izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti.

S splošnimi cilji želimo doseči učinke na prometnem področju v prihodnje, s posebnimi cilji pa učinkovitost oz. upravičenost ukrepov.

Na podlagi napovedi prometnih tokov, prometne varnosti, vplivov na okolje in socialne sprejemljivosti (zahtevana dostopnost na podlagi Strategije prostorskega razvoja Slovenije) so bili določeni prihodnji **prometni ukrepi**, in sicer za vse vrste prometa (pomorstvo, letalstvo, železnice, ceste) in za javni potniški promet oz. trajnostno mobilnost. Opredeljenih je bilo:

- 29 ukrepov za železnice,
- 37 ukrepov za ceste,
- 22 ukrepov za javni potniški promet oz. trajnostno mobilnost,
- 14 ukrepov za vodni promet (morje in celinske plovne poti) in
- 6 ukrepov za letalstvo.

Skupaj torej 108 ukrepov, ki se ne tičejo le infrastrukture, temveč tudi organiziranosti, vodenja prometa, prometne varnosti in voznega parka, kar prikazuje spodnja preglednica.

	Ukrepi na elementih (odsekih) omrežja	Ukrepi na omrežju	Organizacijski (horizontalni) ukrepi
Železniško omrežje	11	4	14
Cestno omrežje	22	7	8
Mestno (urbano) omrežje	4	7	11
Vodni promet	6	3	5
Zračni promet	3	2	1
<b>Skupaj</b>	<b>46</b>	<b>23</b>	<b>39</b>

## II. Vključenost okoljevarstvenih zahtev v Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji in rezultati presoje alternativ:

Strategija je uvrščena med programe, ki imajo pomemben vpliv na okolje, zato je treba v skladu z Direktivo 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2001 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 in alternativ ukrepov na okolje in se opredeliti do tistih, ki so zaradi vplivov na okolje nesprejemljivi. Direktiva 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje od držav članic zahteva, da se opredelijo in se posvetujejo tudi o čezmejnih učinkih načrtovanja planov in programov.

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

Namen celovite presoje vplivov na okolje je zagotoviti visoko raven varstva okolja in prispevati k vključevanju okoljskih vidikov v pripravo Strategije, zato so bili izdelovalci okoljskega poročila vključeni v postopek priprave Strategije že v začetni fazi nastajanja dokumenta. Postopek celovite presoje vplivov na okolje se zaključi s pridobitvijo odločbe o ustreznosti Okoljskega poročila in Strategije.

V skladu z Zakonom o varstvu okolja se v postopku celovite presoje vplivov na okolje opredeli do širšega okvira okoljskih politik in ciljev varstva okolja. V postopku celovite presoje vplivov na okolje je bilo v fazi vsebinjenja (scopinga) izdelano poročilo z naslovom »Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji«. V temu poročilu so opredeljeni:

- okoljski cilji programa glede na značilnost programa, zlasti njegovo območje in vsebina;
- merila vrednotenja, ki lahko predstavljajo stopnje odstopanja od kazalcev stanja okolja, stopnje doseganja varstvenih ciljev ali druga merila, ki zagotavljajo ustrezno vrednotenje vplivov;
- relevantna okoljska področja, ki se jih presoja;
- metodologija ugotavljanja vplivov.

Predlog poročila »Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji« je bil izdelan februarja 2014 in posredovan v mnenje pristojnemu ministrstvu, ki je pridobilo mnenje relevantnih nosilcev urejanja prostora. Poročilo je bilo na podlagi mnenj in usklajevanj dopolnjeno junija 2014.

V Okoljskem poročilu (v nadaljevanju OP) so skladno z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Uradni list RS, št. 73/05) opredeljeni, opisani in ovrednoteni vplivi izvedbe Strategije na okolje (tla in mineralne surovine, zrak, vode, podnebne dejavnike, naravo, kulturno dediščino, krajino, zdravje ljudi ter prebivalstvo in materialne dobrine). Kot poseben dokument je v skladu s predpisi, ki urejajo ohranjanje narave (Pravilnik o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10, 3/11)) izdelana presoja sprejemljivosti vplivov Strategije na varovana območja.

Okoljska presoja je izvedena po okoljskih vidikih in po skupinah ukrepov za vsakega od 21 podciljev Strategije, in sicer glede na doseganje posameznega opredeljenega okoljskega cilja. V splošnem velja ugotovitev, da so z ustrezno umestitvijo posegov v prostor in izvedbo vseh potrebnih omilitvenih ukrepov, vse skupine ukrepov iz okoljskega stališča sprejemljive.

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

Po pridobitvi pozitivnega mnenje je bilo okoljsko poročilo prevedeno v angleški jezik in posredovano v čezmejno presojo ter bilo javno razgrnjeno.

Po končani javni razgrnitvi je ministrstvo zavzelo stališča do pripomb, v skladu s tem je bil pripravljen predlog Strategije razvoja prometa v RS, aprila 2015. Predlog Strategije je bil nato dopolnjen maja 2015 in julija 2015. Vzporedno je bilo dopolnjeno tudi Okoljsko poročilo (april 2015, maj 2015, julij 2015).

**Rezultati presoje alternativ** kažejo, da so skoraj vsi predvideni ukrepi zelo ali delno skladni z okoljskimi cilji, pri čemer bo za zmanjšanje okoljskih vplivov potrebno pri praktično vseh posegih zagotoviti vsaj osnovne omilitvene ukrepe, ki izhajajo iz zakonodaje. Presoja alternativ je pokazala, da naj se za zagotavljanje trajnostnega in sonaravnega razvoja pri izboru ukrepov daje prednost razvoju javnega, železniškega in vodnega prometa pred cestnim in zračnim prometom ter rekonstrukcijam pred novogradnjami. Posamezni ukrepi na železniškem, cestnem in zračnem omrežju so glede na obravnavane okoljske cilje ocenjeni kot pogojno skladni. Pogojno skladni ukrepi prometne politike so:

- Železniški promet:
  - R.1 Koper–Ljubljana,
  - R.3 Ljubljana–Jesenice;
  
- Cestni promet:
  - Ro.9 povezava Koroške z avtocestnim sistemom,
  - Ro.10 povezava Hrastnika z Zidanim Mostom,
  - Ro.11 povezava Kočevja z Ljubljano,
  - Ro.12 ljubljanski avtocestni obroč in priključni avtocestni kraki ter preureditve priključkov,
  - Ro.15 povezava Škofje Loke/Medvod z Ljubljano,
  - Ro.16 cestno omrežje okoli Maribora,
  - Ro.18 povezava Ilirske Bistrice (HR) z avtocestnim sistemom;
  
- Zračni promet:
  - A.2 Letališče Edvarda Rusjana Maribor,
  - A.3 Portoroško letališče.

V času poteka postopka celovite presoje vplivov na okolje je bilo ugotovljeno, da bo izvajanje Strategije verjetno imelo pomembne čezmejne okoljske posledice. V skladu z Direktivo 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje je pristojno ministrstvo že junija 2014 pričelo s postopkom čezmejnega posvetovanja po Protokolu o strateški presoji vplivov na okolje h konvenciji o presoji čezmejnih vplivov na okolje. Pripravljen je tudi Poročilo o izvedbi čezmejnega postopka (Aquarius d.o.o. Ljubljana, julij 2015).

#### Pojasnitev upoštevanja usmeritev in omilitvenih ukrepov pred javno razgrnitvijo

Izdelava okoljskega poročila je potekala vzporedno z izdelavo Strategije razvoja prometa v RS. Na podlagi okoljskega poročila je bilo pripravljeno skupno dvanajst novih prometnih ukrepov, trije obstoječi ukrepi pa so bili dopolnjeni. Med ukrepi so tudi takšni, ki velevajo dodatne preveritve doseganja posameznega podcilja ali dopolnitev ukrepov v Strategiji.

Strategija je bila, na podlagi usmeritev in omilitvenih ukrepov Okoljskega poročila, oktobra 2014, dopolnjena pri sledečih prometnih ukrepih:

- ukrepi na cestni infrastrukturi: Ro.44, Ro.45, Ro.46, Ro.47, Ro.35, Ro.48;
- ukrepi na železniški infrastrukturi: R.41, R.42, R.43, R.44;
- ukrepi na urbani infrastrukturi: U.40, U.41;
- ukrepi na vodnem prometu: M.35;
- ukrepi na zračnem prometu: A.3;
- v podcilj 2 a so vključeni ukrepi R.7, R.8, R.9 in R.10;
- iz podcilja 2.b je izbrisan ukrep R.3;
- v podcilj 2.d je vključen ukrep Ro.7.

#### Pojasnitev upoštevanja pripomb po javni razgrnitvi

Po končani javni razgrnitvi so izdelana stališča do pripomb z vidika varstva okolja (Končno poročilo o izvedbi javne seznanitve, Aquarius d.o.o. Ljubljana, maj 2015).

Strategija razvoja prometa v RS je bila po javni razpravi dopolnjena v tekstualnem delu in pri prometnih ukrepih. Izdelovalci okoljskega poročila so pregledali vse dopolnjene prometne ukrepe in ugotovili, da je potrebno ponovno okoljsko presojati ukrepa Ro.13 in Ro.17, saj sta bistveno spremenjena. Med prometne ukrepe so bili dodani tudi trije novi v zvezi z vodnim prometom, tudi ti so dodatno presojani.

V zvezi s pripombo o železniškem hrupu ob ranžirni postaji Zalog je Okoljsko poročilo dopolnjeno v poglavju 8.1.6 in 10.6.2, prav tako Strategija pri ukrepu R.39.

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

Z vidika vpliva na okolje so bistveno dopolnjeni sledeči prometni ukrepi v Strategiji:

- R.39 Zmanjšanje vplivov na okolje,
- Ro.33 Varstvo okolja in cestna varnost,
- Ro.45 Zniževanje emisij onesnaževal,
- U.40 Zniževanje emisij onesnaževal,
- M.6 Vzpostavitev celinske plovne poti v mednarodni kategoriji po reki Savi med Brežicami in Obrežjem,
- M.35 Zmanjšanje negativnih vplivov na kakovost morja in celinskih voda,
- M.36 Določitev plovnih kategorij celinskih vodnih poti v Sloveniji v regionalnih kategorijah (I - III) na območjih rek in jezer z ustreznimi pogoji,
- Specifični omilitveni ukrepi so vključeni v ukrepe R.39, Ro.33, U.40, A.2, A.3 in M.35.



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

Na podlagi pripomb sta bili dopolnjeni poglavji 5.1.3 in 8.1.3 Strategije »Podnebni dejavniki«, in sicer v zvezi s prilagajanjem in blaženjem podnebnih sprememb. Dopolnitve so bile izdelane s pomočjo dokumentov, ki sta jih novembra in decembra 2014 pripravila Ministrstvo za okolje in prostor in Biotehniška fakulteta.

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

Podrobneje pa so spremembe Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji opravljene na podlagi javne razgrnitve in čezmejne presoje opisane v naslednjem poglavju.

### **III. Upoštevanje mnenj in pripomb iz javne razgrnitve oz. čezmejne presoje:**

Javna razprava za Strategijo in za OP za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo je potekala med 15. decembrom 2014 in 31. januarjem 2015.

V ta namen sta ministrstvi pristojni za promet in za okolje na svojih spletnih straneh objavili Strategijo (verzija 9.5 iz oktobra 2014) in OP (oktober 2014) v slovenskem in angleškem jeziku. V obeh jezikih zato, ker je istočasno z javno objavo v Sloveniji potekalo tudi čezmejno posvetovanje s sosednjimi državami. Na spletnih straneh je bilo navedeno, da lahko vse zainteresirane strani (deležniki) pošljejo svoje komentarje, način pošiljanja in naslov za pošiljanje le-teh. Poleg tega je bilo objavljeno tudi, da bo 9.1.2015 javna predstavitev navedenih dokumentov na Ministrstvu za infrastrukturo, Langusova 4, 1000 Ljubljana, v konferenčni dvorani v prvem nadstropju s pričetkom ob 9.30 uri in spletni naslov za prijavo na dogodek.

Javne predstavitve so se udeležili predstavniki občin, regionalnih razvojnih agencij, nevladnih organizacij, ministrstev, upravljavcev infrastrukture, gospodarskih in obrtnih zbornic, strokovnih združenj, civilnih iniciativ in nekateri posamezniki.

Poleg navedene predstavitve so pripravljavci Strategije in OP sodelovali tudi na nekaterih predstavitev v občinah (npr. Idrija, Ormož), konferencah (npr. InfraKon), okroglih mizah (npr. Koalicija za trajnostno prometno politiko in Plan B) in na radiu Ognjišče.

#### **a) Analiza pripomb**

Večina predstavnikov na predstavitev je kasneje poslala tudi pisne pripombe na Strategijo in OP oz. na predstavitev ni bilo drugačnih pripomb kot smo jih prejeli pisno.

Na naslov, ki je bil objavljen na spletni strani oz. na naslov ministrstva pristojnega za infrastrukturo je prispelo 60 prispevkov s predlogi, komentarji ali pripombami na Strategijo oziroma OP. Prispevke so poslale nevladne organizacije, civilne iniciative, občine, regionalne razvojne agencije, ministrstva, gospodarske zbornice in nekateri posamezniki (seznam pošiljateljev je v prilogi). Pri tem je potrebno poudariti, da je bila večina pripomb na Strategijo in le manjši del na OP. Vsem, ki so nam v času javne obravnave Strategije poslali svoje pripombe, se iskreno zahvaljujemo, saj bo na podlagi predlogov, pripomb in komentarjev, dokument še boljši.

Večina pripomb se je nanašala na naslednje:

- da so bili določeni deležniki premalo vključeni v proces priprave Strategije,

- da posamezne regije niso dovolj »močno« zastopane v Strategiji,
- da se v Strategiji ne upošteva že sprejetih prostorskih načrtov oz. prostorskih načrtov, ki so v pripravi in posledično se ne upošteva že navedenih konkretnih rešitev, odsekov, tras...,
- da se v Strategiji preveč upošteva le napoved prihodnjih prometnih tokov, povprečni letni dnevni promet (PLDP) in ekonomska upravičenost projektov,
- da se v Strategiji želi odpraviti probleme s pomočjo nadgradnje obstoječe infrastrukture na obstoječih potekih in da je s tem Strategija premalo ambiciozna,
- da ni navedenih finančnih virov, časovnice (z roki) in odgovornih nosilcev za izvedbo projektov oz. ukrepov,
- da je potrebno določene podatke posodobiti (na leto 2014 ali npr. dodati najnovejše podatke o stanju železniške infrastrukture, ...),
- da nacionalni prometni model ni ustrezen in da na njem ni opravljena recenzija oz. da sploh ne sodi v Strategijo, poleg tega pa prometni model in same prometne napovedi ne morejo biti edino orodje pri določanju ukrepov,
- da je ciljno leto 2030, ki je upoštevano v prometnem modelu prekratko,
- da je dokument preobsežen,
- da je problem hrupa v železniškem prometu v Strategiji premalo oz. neprimerno obravnavan,
- da Strategija oz. OP ne zajema ozona,
- da je povečanje prometa preveč vezano na rast BDPja in
- da je potrebno naslov Strategije razširiti in vanj navesti še logistiko, mobilnost ipd.

#### **b) Odgovori na pripombe**

Pripravljalci Strategije, so ob predstavitvah večkrat poudarili, da je bilo na začetku priprave Strategije v letu 2013 njeno osnovno področje le infrastruktura z namenom, da se poleg celovitega razvoja infrastrukture opredelijo tudi finančni viri, roki in nosilci za izvajanje ukrepov na tem področju. V nadaljevanju je bilo odločeno, da se priprava in sprejem tega dokumenta razdeli v dve fazi in se najprej sprejme Strategija razvoja prometa v RS, na podlagi nje pa Operativni načrt za njeno izvajanje, s prioritetenim vrstnim redom izvedbe investicij, finančnimi viri, roki in nosilci. Slednji je že v pripravi in naj bi bil za interno obravnavo pripravljen do poletja 2015.

Pogoj za zagotovitev predhodnih pogojenosti je bil tudi, da se infrastrukturni ukrepi in ukrepi na javnem potniškem prometu v Strategiji določijo na podlagi ustreznega nacionalnega prometnega modela, ki omogoča enakovredno obravnavo vseh potreb prometnega sistema in izvedbo celovite presoje vplivov na okolje zanje. Oboje je bilo tudi opravljeno. Strategija vključuje tudi t.i. horizontalne ukrepe, ki so utemeljeni na dodatnih analizah npr. na prikazu stanja vozišč, stanju prometne varnosti itd.

Pri pripravi Strategije je bilo možno izbirati med več načini strukture dokumenta. Pripravljalci so izbrali logičen način, ki upošteva analizo stanja in problemov, tem določi vizijo, cilje in pokazatelje ter posebne cilje. Temu postopku sledi definiranje ukrepov, ki so poleg osnovnih usmeritev (trajnostna mobilnost, razvoj železnic in javnega potniškega prometa na podlagi realnih potreb izhajajočih iz prometnih napovedi, varnosti v prometu, okoljske in socialne sprejemljivosti) ključni del dokumenta.

V pripravo dokumenta so bili, poleg zaposlenih v Ministrstvu za infrastrukturo (MzI), vključeni še sodelavci iz drugih ministrstev (predvsem s področja okolja in prostora), organov v sestavi MzI, nekaterih ključnih organizacij s področja prometa kot npr. predstavniki Luke Koper, DARS in Slovenskih železnic, slovenskih letališč... Sestanki so bili izvedeni tudi z nevladnimi organizacijami. Sodelovala so tudi nekatera podjetja, ki so bila izbrana po postopku javnega naročanja za pripravo zahtevanih strokovnih podlag, ki so nujne za pripravo takšnega dokumenta, in sicer podjetje PNZ, d.o.o za pripravo prometnega modela, Aquarius, d.o.o.

s sodelujočimi podjetji za pripravo okoljskega poročila za celovito presojo vplivov na okolje in DRI, d.o.o. s svetovanjem in pri izdelavi podatkov o vzdrževanju, varnosti v cestnem prometu ipd. Z nasveti je sodeloval tudi EIB – Jaspers.

Iz zgoraj navedenega izhaja:

- da v **Strategiji ne moremo navajati konkretnih projektov, saj je namenjena opredelitvi ukrepov na splošni ravni**. Navaja se npr. da je potrebna povezava na področju železnic ali cest od točke A do točke B, ne pa kje točno bo potekala ta povezava. Včasih se navaja samo, da je povezava potrebna, ni pa navedeno ali naj bi bila cestna ali železniška. Lahko pa so navedene različne alternative za možno rešitev problema (npr. povezava Kočevja z Ljubljana – ukrep Ro.11 in U.3). Slednje naj bi konkretne študije šele pokazale. Naveden ukrep v strategiji daje jasno izhodišče (osnovo za projektno nalogo) kako je v nadaljevanju potrebno pripraviti konkreten projekt. Povsod je tudi navedeno zakaj je nek ukrep potreben; npr. če je na določenem območju problem varnost v prometu in slaba dostopnost (predolg čas vožnje), potem je potrebno zagotoviti takšno rešitev, da se bo izboljšala varnost v cestnem prometu in izboljšala dostopnost (skrajšal čas vožnje), pri tem pa je seveda potrebno upoštevati napoved prometnega toka v prihodnje. Če bo določen odsek malo obremenjen (npr. pod 10.000 vozil/na dan) potem je tam potrebno zagotoviti dvopasovno cesto, če bo prometa več, več pasov in morda cesto višjega ranga itd. In to ne glede na že sprejete odločitve. Kot primer, tudi če je nekje že bilo odločeno, da naj bi gradili avtocesto, pa iz pričakovanih prometnih obremenitev ne izhaja, da je takšna povezava upravičena, Strategija nosilec področja nalaga, da smiselnost takšne povezave ponovno preučijo. Strategija ugotavlja, da imamo v Sloveniji kar nekaj »preveč bogatih« projektov, ki glede na dejansko stanje in napovedi ne ustrezajo. Posledice so, da se takšna infrastruktura ne gradi, tudi njihova izgradnja ni predvidena v bližnji prihodnosti, na drugi strani pa se obstoječe povezave na teh območjih ne vzdržujejo ali izboljšujejo, saj se predvideva, da se bo v prihodnje gradila nova povezava. Dostopnost na takšnih območjih se posledično ne izboljšuje, pač pa le poslabšuje. S Strategijo želimo takšna stanja preprečiti.
- pri tem pa je potrebno poudariti, **da pri opredelitvi posameznih ukrepov** nismo upoštevali le napovedi prometnih tokov iz prometnega modela, ampak **tudi prometno varnost, vplive na okolje in socialno sprejemljivost** (zahtevano dostopnost na podlagi Strategije prostorskega razvoja Slovenije).
- to smo pri vseh območjih (*functional regions*) v Sloveniji upoštevali in skladno s tem opredelili potrebne ukrepe. Pri tem je potrebno poudariti, da so področja v Strategiji opredeljena kot prometno gravitacijska območja (opredeljenih je 7 območij) in s Strategijo ne želimo prejudicirati prihodnje opredelitve regij v Sloveniji. Prepričani pa smo, da so vse regije **primerno zajete v Strategiji, določena njihova področja bomo dodali oz. jih podrobneje opisali** v okviru obstoječih ukrepov, kar je prikazano v nadaljevanju. Dodatno smo obdelali tudi tri urbana vozlišča, ki so posebnega pomena za razvoj prometa: Maribor, Ljubljana in Koper.
- ob upoštevanju trenutnega ekonomskega in finančnega stanja v Sloveniji ter priporočil okoljskega poročila za CPVO smo pri **vsakem infrastrukturnem ukrepu v Strategiji navedli splošno priporočilo, da naj se pri realizaciji najprej preuči možnost, če lahko primerne učinke dosežemo na obstoječi infrastrukturi** (z nadgradnjami, rekonstrukcijami, modernizacijami...). V kolikor se izkaže, da to ni mogoče, naj se delno ali v celoti določijo novi poteki oz. trase. V primeru, da so bile verodostojne študije v tej smeri že opravljene, jih ni potrebno delati ponovno, v kolikor pa niso bile izdelane, predlagamo, da se to opravi ne glede na že sprejete načrte, plane, projekte. Strategija ugotavlja, da je to s stališča racionalnosti in gospodarnosti nujno, saj morajo projekti slediti ukrepom iz strategije, predvsem pa morajo rešitve temeljiti na realnih problemih in preverljivih

potrebah. Priprava in sam izbor ustreznega projekta mora biti podprt s konkretno analizo stroškov in koristi ob upoštevanju okoljskih omejitev.

Glede podatkov o prometnih tokovih oz. stanju infrastrukture menimo, da:

- **ne glede na to, da so nekateri podatki starejšega datuma, to ne vpliva bistveno na kakovost rezultatov prometnega modela.** Razpoložljivost osnovnih podatkov, potrebnih pri modeliranju, in čas, potreben za modeliranje, povzročita, da vedno obstaja določen zamik med osnovnim letom in letom uporabe. Leta 2012, ob začetku modeliranja modela CETRA, so bili na voljo podatki za leto 2011. Starejši so bili samo podatki iz ankete po gospodinjstvih (iz leta 2003), ki žal predstavlja edini tovrstni vir podatkov. Ti podatki so bili ustrezno uporabljeni s pomočjo drugih statističnih podatkov (rast BDP, rast prometa...). Tudi v tujini je običajen nekajletni razkorak med uporabo modela in baznim letom (npr. pri avstrijskem nacionalnem modelu Verkehr 2025+ iz leta 2009 je bazno leto 2005, pri nastajajočem nemškem modelu za napoved v letu 2030 je bazno leto 2010).
- glede stanja infrastrukture (npr. obrabe železniških tirov in podobno) smo z navedbo podatkov predvsem želeli utemeljiti potrebnost ustreznega vzdrževanja. Tudi če bi imeli novejša podatke, smo prepričani, da se v zadnjih letih stanje na tem področju ni kaj prida izboljšalo, kvečjemu obratno (glede na stanje javnih financ, namenjenih za to). Menimo, da prikaz zajet v Strategiji zadostuje za utemeljitev ukrepov na tem področju, in sicer, da je potrebno zagotoviti ustrezno financiranje vzdrževanja infrastrukture.
- bomo kljub vsemu pozvali vse upravljavce (nekateri smo že), da posredujejo novejša in bolj poglobljene podatke in v kolikor jih bodo posredovali jih bomo uporabili pri nadgradnji strategije.

Glede vsebine **Strategije v povezavi z določenimi okoljskimi vprašanji** je potrebno poudariti, da je Strategija razvojni dokument na področju prometa, pripravljen v skladu z Uredbo (EU) 1315/2013<sup>1</sup>. Strategija izraža razvojno politiko na področju prometa, ki so jo dogovorile države članice in Komisija ob sprejemu navedene Uredbe. Na podlagi njenih usmeritev ukrepi iz Strategije zagotavljajo med državami članicami dogovorjeno optimalnost z vidika mednarodnih prometnih potreb in skladnost s cilji trajnostnega razvoja EU v celoti in v posameznih državah članicah.

Strategija povzema tudi dogovorjene koridorje jedrnega omrežja skladno z Uredbo (EU) 1316/2013<sup>2</sup> in obravnava ukrepe za doseganje ciljev na teh koridorjih na njihovem poteku skozi ozemlje Republike Slovenije.

Strategija v skladu z Uredbo 1315/2013 zagotavlja izpolnjevanje posebnih ciljev na ozemlju Republike Slovenije, ki omogočajo nemoteno, varno in trajnostno mobilnost oseb in blaga, dostopnost in povezanost vseh regij Unije ter prispevajo k nadaljnji gospodarski rasti in konkurenčnosti v svetovnem merilu.

V skladu z njo bodo ukrepi iz Strategije pripomogli k utrjevanju socialne, ekonomske in ozemeljske kohezije Unije in prispevali k vzpostavitvi enotnega evropskega prometnega prostora, ki je učinkovit in trajosten, povečuje koristi za svoje uporabnike in podpira vključujočo rast ter prispeva k ciljem v okviru naslednjih štirih vidikov:

- kohezije,
- učinkovitosti,
- trajnosti in
- povečanja koristi za njegove uporabnike.

<sup>1</sup> Uredba (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:02013R1315-20131221&from=EN>

<sup>2</sup> Uredba (EU) št. 1316/2013 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, spremembi Uredbe (EU) št. 913/2010 in razveljavitvi uredb (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010

V povezavi s trajnostjo ukrepi iz Strategije temeljijo na:

- razvoju vseh načinov prevoza na način, ki je skladen z zagotavljanjem dolgoročno trajnostnega in ekonomsko učinkovitega prometa;
- prispevanju k ciljem nizkoogljičnega in čistega prometa z nizkimi izpusti toplogrednih plinov, varnosti preskrbe z gorivom, zmanjšanja zunanjih stroškov in varstva okolja;
- spodbujanju nizkoogljičnega prometa, s ciljem doseči znatno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> do leta 2050, v skladu z ustreznimi cilji Unije za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>.

Podrobneje so emisije toplogrednih plinov iz prometa obdelane v Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 s pogledom do leta 2030 (v nadaljevanju OP TGP), ki ga je Vlada RS sprejela koncem leta 2014. Ukrepi iz Strategije zagotavljajo v celoti pričakovanja glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov iz prometa, ki so kvantitativno opredeljena v OP TGP.

Glede onesnaženosti zraka Strategija upošteva že sprejete zaveze znotraj EU in njen cilj ne more biti v postavljanju novih ciljev na tem področju. To je naloga nekega drugega področja oz. resorja. V Strategiji sta v zvezi z onesnaženostjo zraka zaradi prometa v bližini mestnih središč jasno poudarjena dva ukrepa:

- izgradnja obvoznic okoli mestnih središč zaradi zagotavljanja večje pretočnosti cestnega prometa in
- izdelava, sprejem in izvajanje programov varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem v skladu z Direktivo 2008/50/ES.

Prav tako so za mestna središča v Strategiji predvideni ukrepi omejevanja prometa, pri čemer je primerno v skladu s pobudo avtorja te ukrepe dodatno opisati tako, da bodo razumljivi širšemu krogu bralcev kot ukrepi uvajanja okoljskih con (low emission zone).

Zahteva po novelaciji operativnih programov varstva pred hrupom železniškega prometa, kar posredno vključuje tudi izdelavo operativnih programov za manjkajoča območja, je v Strategiji že vključena med ukrepe R.39 in Ro.33. Kljub temu bo Strategija dopolnjena z eksplicitno zahtevo po izdelavi operativnih programov za hrup za vsa ostala območja, kot to zahteva Direktiva 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa.

**Obremenjenost okolja s hrupom** zaradi železniškega prometa je na splošno velika in se v zadnjih letih povečuje predvsem zaradi stalnega naraščanja tovornega prometa, vse večje dotrajanosti voznega parka in slabega stanja železniške infrastrukture, pa tudi zaradi goste pozidave ob železniških progah. Sanacija hrupa ob obstoječem infrastrukturnem omrežju (pomembne ceste in železniške proge ter poselitveni območji Ljubljane in Maribora) poteka na podlagi operativnih programov varstva pred hrupom, zato bo sprejetje in izvedba le-teh med prioritarnimi nalogami Ministrstva za infrastrukturo, Ministrstva za okolje in prostor in pristojnih mestnih uprav v prihodnjem obdobju. Pri pripravi ukrepov bo sodeloval tudi upravljavec prostora (npr. v primeru ranžirne postaje Ljubljana Zalog, MO Ljubljana), upravljavec javne železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji (SŽ Infrastruktura d.o.o.) in imetniki tirnih vozil s sedežem v Republiki Sloveniji (SŽ - Tovorni promet d.o.o. in SŽ Potniški promet d.o.o.). Pri pripravi ukrepov bo vključena tudi zainteresirana strokovna in laična javnost na lokalni in državni ravni. Za izvedbo operativnih programov varstva pred hrupom na obstoječem železniškem omrežju bo država zagotovila ustrezna finančna sredstva iz drugih virov, med drugim tudi na podlagi internalizacije zunanjih stroškov prometa. Izjema so novogradnje, kjer bodo potrebni omilitvenih ukrepi in zanje potrebna sredstva vključeni v prostorski načrt in v investicijsko dokumentacijo in realizirani hkrati z investicijo.

V Strategiji opredeljeni ukrepi so splošne narave in niso prostorsko umeščeni ali izdelani na projektnem nivoju, zato je bila okoljska presoja razvoja železniške infrastrukture opravljena na strateškem nivoju. Natančnejši vpliv na obremenitev okolja s hrupom zaradi predvidenega povečanja tranzita na državnem železniškem omrežju je ovrednoten v okviru celovite presoje vplivov na okolje oziroma presoje vplivov na okolje. V splošnem se bo emisija hrupa železniškega prometa zaradi preusmeritve tranzitnega prometa na železniško omrežje povečala, vendar je zaradi predvidene posodobitve voznega parka (predvsem tovornih vagonov) in posodobitve železniške infrastrukture pričakovano tudi delno zmanjšanje emisije hrupa, na preobremenjenih območjih pa bo treba izvesti obsežne omilitvene ukrepe (protihrupne ograje, mazalni sistemi, ukrepi na stavbah).

Protihrupni ukrepi ob železniškem omrežju bodo dolgoročno usmerjeni predvsem v izvedbo ukrepov za zmanjšanje emisije hrupa tirnih vozil in železniške infrastrukture, ki so najučinkovitejši, v izvedbo ukrepov za preprečevanje širjenja hrupa v okolje ter v ukrepe na stavbah. Zahteva po prilagoditvi pretoka vozil vlakov na stopnjo, ki ne povzroča prekomerne obremenitve s hrupom, ni primerna s stališča celovitosti, s stališča stroke in tudi ne s stališča družbene sprejemljivosti, medtem ko je zahteva po omejitvi tranzitnega prometa na mednarodnih železniških povezavah nerealna.

Tudi na evropski ravni so ukrepi za zmanjšanje obremenjenosti okolja s hrupom zaradi železniškega prometa v skladu z Belo knjigo o prometu<sup>3</sup>, Uredbo za razvoj vseevropskega TEN-T prometnega omrežja<sup>4</sup> in smernicami TSI<sup>5</sup> prvenstveno usmerjeni na izvedbo ukrepov za zmanjševanje emisije hrupa na viru (modernizacija tirnih vozil in posodobitev železniške infrastrukture). Ukrepi omejujejo emisije posameznih kategorij novih tirnih vozil in določajo priporočila in smernice za zmanjšanje emisije obstoječih vozil (tehnični ukrepi na vozilih). To problematiko obravnavajo na ravni Evropske unije v skladu z Direktivo 2008/57/ES<sup>6</sup> predpisi o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema. Za omejitev emisije hrupa tirnih vozil in infrastrukturnega omrežja je to smernica TSI 2001/229/EU<sup>7</sup>.

**Glede primernosti prometnega modela**, smiselnosti njegove vključitve v strategijo in ciljnega leta 2030 utemeljujemo in pojasnjujemo, da so prometni objekti in tudi drugi ukrepi praviloma dragi in z dolgoročnimi posledicami. Zato je smiselno pred izvedbo preveriti, kakšne so in bodo pričakovane težave, kako jih rešiti in kakšni bodo učinki teh rešitev. Vse to se preverja s pomočjo prometnih modelov.

Namen preučevanja sistemov s pomočjo modeliranja je prav dejstvo, da lahko ugotavljamo različne učinke, ne da bi eksperimentirali na realnem objektu. V primerih, ko obravnavani sistem in/ali pričakovane okoliščine še ne obstajajo, je pa to sploh edina možnost preučevanja.

Nobenega dvoma ni, da je proučevanje sistemov samo na osnovi statističnih podatkov ne samo neprimerno, temveč tudi nedopustno. Kajti to ne omogoča zanesljive napovedi prihodnjih razmer, predvsem pa ne zmore verodostojnega upoštevanja vpliva različnih dejavnikov npr. na izbiro prometnega sredstva ipd., kar zlahka vodi do zavajajočih in napačnih odločitev. Prometna stroka po svetu je že več kot 40 let prepričana, da

<sup>3</sup> Bela knjiga, Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SL:PDF>

<sup>4</sup> Uredba (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:02013R1315-20131221&from=EN>

<sup>5</sup> <http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Interoperability/Pages/TSI-Application-Guide.aspx>

<sup>6</sup> Direktiva 2008/57/ES o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:191:0001:0045:sl:PDF>

<sup>7</sup> Sklep Komisije 2011/229/EU o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom, železniški vozniki park - hrup" vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=uriserv:OJ.L\\_.2011.099.01.0001.01.SLV](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2011.099.01.0001.01.SLV)

verodostojno in zanesljivo preučevanje prometnih sistemov omogočajo samo sodobni sintetični matematični prometni modeli. Zato proučevanje sistemov praviloma temelji na modelih in ne zgolj na statističnih podatkih.

Obstaja več vrst prometnih modelov. Katera vrsta modela se uporabi, je odvisno od vrste problema, ki ga je potrebno rešiti. Ni enega modela, ki bi lahko odgovoril na vsa vprašanja. Obstaja torej vrsta prometnih modelov, ki se jih hierarhično lahko označi kot: internacionalni model, nacionalni model, regionalni model, lokalni model. Višje ležeči zajemajo širša območja in so bolj strateške narave, nižje ležeči se osredotočajo na ožja območja in so podrobnejši. Praviloma so višje ležeči podlaga nižje ležečim.

Za vrednotenje nacionalne strategije je relevanten nacionalni prometni model. In vsaka država ima le enega. Nacionalni prometni model je model, ki ustreza določenim zahtevam, in sicer: vključuje celotno območje države in potrebno območje sosednjih in drugih držav, vključuje potniški in blagovni promet ter vsa prometna sredstva, vključuje neposredno soodvisnost med poselitvenimi, socioekonomskimi in prometnimi razmerami ter med elementi prometnega sistema in je torej za potniški promet 4-stopenjski in za blagovni po možnosti 5-stopenjski, vključuje princip generalizirane cene, ki zajema vpliv potovalnih in prevoznih časov, razdalj, cene goriva, cene vozovnic in uporabnin, razpoložljivosti in cene parkirišč, stroškov prevozov, pretovorov idr. Vključene so torej potovalne navade prebivalcev (število potovanj na dan, dolžina potovanja, izbira prometnega sredstva...), ki skupaj s socioekonomskimi podatki (število prebivalcev, delovnih mest...) predstavljajo izhodišče za izračun prometnega povpraševanja.

Model tako temelji na objektivnih osnovah in jasnih izhodiščih, kjer izidi modela niso odvisni od subjekta, ki z njim dela. Nacionalni prometni model je strateške narave, saj ne vključuje lokalnih potovalnih in prevoznih vzorcev, niti ne vseh prometnic nižje ravni in tudi ne podrobnejšega modeliranja posameznih območij in točk omrežij.

Izhodišča, ki so podlaga napovedi prometa, so zanesljiva le za naslednjih 15 do 20 let. Zato se tudi verodostojne napovedi prometa izdelujejo le za to obdobje. Kasnejša obdobja so bolj stvar vizij kot zanesljivih napovedi.

Nacionalni prometni model CETRA, ki je bil uporabljen za vrednotenje slovenske Strategije, ustreza naštetim značilnostim. To je model 2. generacije. Model 1. generacije (imenovani PRIMOS) je bil recenziran s strani škotskega strokovnjaka za takšne modele, ki je ugotovil, da je model primeren za strateško vrednotenje. Dal je tudi nekaj priporočil, ki so bila v glavnem upoštevana pri razvoju modela 2. generacije (CETRA). Na podlagi odločitve naročnika (MzI) model 2. generacije ni bil recenziran. Je pa agencija Jaspers, ki zastopa interese EK in EIB ter spremlja pripravo nacionalnih strategij, ugotovila, da je model ustrezen za vrednotenje slovenske Strategije in ga je označila kot primer dobre prakse v EU. Tudi od drugih držav srednjeevropskega prostora zahteva, da v okviru priprave nacionalnih strategij razvijejo takšne nacionalne prometne modele, v kolikor jih še nimajo, s katerimi bodo vrednotili svoje strategije in operativne programe. Sedaj sta takšna modela npr. v delu na Hrvaškem in Slovaškem.

Nacionalni prometni model CETRA ni bil razvit v okviru priprave Strategije, temveč je bil tu samo uporabljen. Model CETRA je bil razvit v nalogi Študija vrednotenja nove železniške povezave Divača-Ljubljana in Ljubljana-Zidani Most v letih 2012-2013. V okviru te naloge je bila izvedena tudi kalibracija in validacija modela po mednarodnih merilih (glej zvezek: Razvoj slovenskega nacionalnega prometnega modela v osrednje evropskem okviru – CETRA in napoved prometa za leti 2020 in 2030, strani 95–124, PNZ, 2013). Validacija kaže, da model dobro posnema stvarnost in se realno odziva na spremembe.

To pa ne pomeni, da na nobenem odseku ni odstopanja od merjenih vrednosti. Mednarodni standardi med drugim dovoljujejo določena odstopanja na manjšem številu odsekov omrežja. Dovoljena odstopanja so večja pri strateških in manjša pri podrobnih modelih. Odstopanja v modelu CETRA so v dovoljenih okvirih. Ne obstaja nacionalni prometni model, kjer na nobenem odseku ne bi prišlo do odstopanj in to tudi ni težava. Saj je strateški model podlaga strateškim odločitvam. Verodostojen prometni model, med katere spada tudi CETRA, omogoča zanesljivo določanje pričakovanih potreb prometnega sistema in nadalje odločanje ali je npr. na določeni relaciji potrebna 2- ali 4-pasovna cesta, kolikšna je na določeni relaciji potrebna zmogljivost in progovna hitrost v določenem časovnem obdobju ipd.

V spodnji preglednici so navedeni podatki o rasti socioekonomskih kazalcev in prometa v obdobjih obravnavanih v posameznih prometnih modelih.

	Slovenija (2011-2030)	Avstrija <sup>8</sup> (2010-2025)	Nemčija <sup>9</sup> (2010-2030)
Število prebivalcev	-1,4%	+0,6%	-2,4%
BDP	+40,6%	+34,6%	+25,4%
Potniški promet (skupaj) -pkm	+21,3%	+16,1%	+12,2%
Motorizirani individualni promet -pkm	+21,1%	+16,1%	+9,9%
Tovorni promet	+68,3%	+42,7%	+17,6%

Iz preglednice se lahko ugotovi, da so napovedi, ki so bile uporabljene pri izdelavi strokovnih podlag za Strategijo, povsem primerljive z avstrijskimi in nemškimi. To velja tako za trend stagnacije števila prebivalcev (minimalno povečanje oz. zmanjšanje), rast BDP (nekoliko večja rast gospodarsko manj razvitih držav) in rast prometa. V Sloveniji in Avstriji promet raste nekoliko več, predvsem tovorni, saj gre za tranzitni državi. Poleg tega se je stopnja mobilnosti prebivalstva v Nemčiji verjetno približala končni.

Prometna enota PLDP je statistična vrednost, ki v stvarnosti nikoli ne nastopa, zato v okviru modeliranja ni nikjer uporabljena niti omenjena. Eden izmed izidov prometnega modeliranja in tudi modela CETRA so prometne obremenitve izražene v vozil/del. dan, vozil/uro in smer, neto ton/leto, itd. To predstavlja prometno povpraševanje, ki je ena izmed ključnih podlag za ugotovitev potrebnosti in oblik prometnic in drugih ukrepov. Z modelom CETRA pa ni bilo ugotovljeno samo prometno povpraševanje, temveč sta bili analizirani tudi okoljska sprejemljivost (emisija toplogrednih plinov, emisija onesnaževal zunanjega zraka, emisija hrupa) in socialna sprejemljivost (dostopnost z osebnimi avtomobili in javnim prometom, prometne nesreče). Pri določanju ukrepov so bili upoštevani vsi ti vidiki in ne le prometno povpraševanje. Poleg tega so bili upoštevani tudi izsledki celovite presoje vplivov na okolje.

Pripomba, da naj bo planska doba v modelu daljša zaradi dolgotrajnega umeščanja projektov v prostor je nesmiselna. Potrebno je ravno nasprotno, skrajšati postopke umeščanja v prostor. V ta namen se v strategiji predlaga jasne usmeritve (na podlagi realnih potreb) in ukrepi, kar bi morale zadoščati za učinkovitejše in hitrejša umeščanja v prostor.

Model blagovnega prometa temelji na blagovni menjavi evropskih držav med seboj, medtem ko je svetovna trgovina v skladu s projektno nalogo upoštevana tudi s prometom severnojadranskih pristanišč. Za samostojno modelsko napoved prometa severnojadranskih pristanišč bi morali razviti model svetovnega

<sup>8</sup> Bmvit, VERKEHRSPROGNOSE ÖSTERREICH 2025+, Endbericht, 6 Gesamtverkehr, 2009

<sup>9</sup> BMVI, Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Zusammenfassung der Ergebnisse, 2014



pomorskega prometa, kar seveda bistveno presega obseg projektne naloge in namen Strategije. V okviru izdelave Strategije so bile uporabljene napovedi pomorskega prometa, ki temeljijo na upoštevanju tudi severnoevropskih pristanišč. Te so bile primerjane z obstoječimi študijami in tako potrjene kot realne.

Izid nacionalnega prometnega modela so večplastni oz. podajajo večje število različnih številčnih parametrov, denimo tudi število tovornih vlakov na dan preračunanih iz neto prevoženih ton po železnici na leto. Zaradi uporabljenih faktorjev pretvorbe (leto/dan, povprečna masa vlaka, delež praznih vlakov) je to izid, ki služi za strateško oceno skupnega števila vlakov na posamezni progi. Podrobnejše modeliranje železniške infrastrukture in izvedbenega voznega reda je predmet projektne ravni.

Na sliki 12 je predstavljeno razmerje med blagovnim prometom na cesti in železnici, ki se opravi na območju Slovenije. Statistični urad za cestni blagovni prevoz tega podatka nima, zato je uporabljen modelski podatek. Podatki SURS-a so v primeru preglednice (Blagovni prevoz in promet, Slovenija, letno) neprimerljivi in zavajajoči, saj na železnici predstavljajo promet na območju Slovenije, na cestah pa promet, ki ga slovenska vozila opravijo v Sloveniji in tujini.

Slika 59 predstavlja izkoriščenost zmogljivosti ob prihodnjih blagovnih tokovih na sedanjem omrežju. Namen slike je prikazati potencial železniškega prometa v Sloveniji in opozoriti na odseke, kjer bo sedanja zmogljivost presežena oziroma kje je potrebno povečati prepustno zmogljivost, da bo proga lahko prevzela potencial povpraševanja, sicer bo prišlo do odliva prometa na ceste in druge proge zunaj Slovenije.

Uporabljeni prometni model predstavlja učinkovito strateško orodje, ki skupaj s celovito presojo vplivov na okolje omogoča objektivno oceno potrebnih prihodnjih ukrepov in vlaganj na ravni Republike Slovenije.

Ideja o razčlenitvi **povezanosti med rastjo BDPja** in rastjo prometa je stara vsaj že 15 let, ko jo je predlagala v Beli knjigi o prometni politiki Evropska komisija v letu 2001. Vendar je že v letu 2006 ob vmesnem poročilu Komisija ugotovila, da razklenitev »politično« pač ni mogoča. Načeloma se smatra (kar se je tudi empirično potrdilo), da se za 1% rasti BDPja promet poveča za 2%. Je pa res, da se za prihodnje napoveduje nekoliko manjša stopnja rasti prometa glede na BDP: do leta 2030 naj bi se BDP dvignil za cca 40%, potniški promet za 21%, tovorni pa za 68%.

Določene **pripombe so se nanašale na področja oz. teme, ki so že vključene v Strategijo**, npr:

- da naj se poleg logističnih središč nacionalnega pomena izpostavi še regionalna logistična središča. To pa je že navedeno v ukrepih Ro.34, R.40, M.21 in A.21,
- da naj se navede možnost ureditve javnega prometa na podeželju (npr. avtobus na klic), kar je tudi že navedeno v ukrepu U.32,
- enako velja za vozila na alternativni pogon, ki so že zajeta v ukrepih Ro.35, A.11 in M.11,
- zahteva po vključitvi novega ukrepa (administrativne zmogljivosti in usposabljanje) pri železniškem omrežju ni potrebna, saj je v Strategijo že vključen ukrep Ro.36 (Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje), v okviru katerega je predvidena tudi priprava smernic za sanacijo okoljskih obremenitev ob železniškem omrežju,
- obseg ukrepov v Strategiji za posodobitev potniškega (Ro.34) in tovornega voznega parka (Ro.35) je zadosten. Slovenija je k implementaciji teh ukrepov zavezana s sprejetjem smernic za interoperabilnost državnega železniškega omrežja, prav tako morajo biti v skladu z veljavno zakonodajo s področja varstva pred hrupom ukrepi ob infrastrukturnem omrežju usmerjeni predvsem na ukrepe za zmanjšanje emisije hrupa na viru, saj so ti najučinkovitejši.

Med pripombami so tudi **zahteve, ki ne spadajo v področje prometa**, kot npr.:

- da naj se drugače uredi področje izplačevanja zaradi hrupa, kar ne more urediti strategije sama po sebi, saj ne more posegati na področja pravosodja in financ;
- da bi morali vprašanje o koristnosti nenehne rasti in sploh o možnostih nenehne rasti, postaviti pod vprašaj in narediti analizo prihodnjega stanja tudi s to predpostavko. V Strategiji smo upoštevali predpostavke, ki nam jih narekujejo pristojni organi na področju financ, statistike, družbeno ekonomskih gibanj ipd. Promet ni področje, ki bi predlagalo prihodnji družbeno ekonomski sistem. Enako velja tudi za informacijsko komunikacijske tehnologije v povezavi z »delom na daljavo«. To je področje dela drugega resorja;
- analize, ki so rezultat prometnega modeliranja so narejene izključno za potrebe Strategije razvoja prometa. V kolikor se bodo tudi na drugih resorjih izkazale potrebe po analizah z uporabo prometnega modela menimo, da bo tovrstne naloge potrebno obdelati posebej in niso predmet te strategije.
- za obvladovanje prihodnjih prometnih tokov ne predvidevamo samo infrastrukturnih ukrepov, na pričakovano rast potniškega prometa odgovarja Strategija tudi z ukrepi za učinkovitejše delovanje železniškega sistema in večje integracije javnega potniškega prometa z drugimi načini prevoza (kolo, P+R,...).

### c) Dopolnitev Strategije in OP

Na osnovi prejetih pripomb je bila Strategija v določenih delih tudi dopolnjena, in sicer:

- a) V zvezi z **dolžino dokumenta** smo pregledali in popravili morebitno podvajanje in skrajšali določena poglavja (čeprav smo nekatera tudi dodali oz. razširili glede na zahteve iz javne obravnave). Glede na pripombe smo ustrezno dopolnili tudi terminologijo. Odpravili oz. popravili smo tudi **slovnične napake** in nepravilnosti, ki so jih opazili avtorji pripomb.
- b) Predstavitev **organiziranosti** Ministrstva za infrastrukturo smo v določenih delih skrajšali, v določenih delih pa dopolnili z načinom izvajanja aktivnosti na področju prometa; slednje se bo sicer zaključilo v sredini leta 2016, ko bodo zaključene določene analize.
- c) Dopolnili in dodali smo tudi pokazatelje oz. indikatorje za spremljanje ciljev oz. ukrepov Strategije. Ti so postavljeni v soglasju oz. v sodelovanju s predstavniki Jaspers.
- d) Dopolnili smo poglavje v zvezi z vzdrževanjem železniške in cestne infrastrukture.
- e) Na področju **železnic**:
  - besedilo v Strategiji smo dopolnili, da je celotno TEN-T omrežje (kamor spada tudi proga Ljubljana-Jesenice) potrebno usposobiti za hitrosti do 160 km/h za potniški promet oz. do 100 km/h za tovorni promet, pri čemer bodo upoštevana tudi vsa možna odstopanja (ekonomika, relief, prostor, okolje...) skladno s tehničnimi standardi za interoperabilnost glede na funkcionalnost prog. Dolžina vlakov 740m pa bo upoštevana le za jedro TEN-T omrežje;
  - posodobitev ranžirne postaje Ljubljana-Zalog in Tivolski lok je bila vključena v ukrep R.4 – ljubljansko železniško vozlišče, medtem ko je obvozna proga za tovorni promet že vključena,
  - omembo potniške postaje Ljubljana smo vključili v ukrep R.4 – ljubljansko železniško vozlišče in U.14 – razvoj postaj,
  - kočevska železniška proga je v okviru ukrepa U.3 sedaj obravnavana na celotni relaciji Ljubljana-Kočevje (ne samo do Grosuplja),
  - ukrep R.3 – Ljubljana – Jesenice – AT smo dopolnili z ukrepi povezanimi z varnostjo in zmogljivostjo železniškega predora Karavanke,

- ukrep R.11 – Postojna–Ilirska Bistrica–Šapjane (HR) smo dopolnili z ukrepi povezanimi s povečanjem ravni storitev, in sicer predvsem povečati hitrost in pogostost za potniški promet ter ustrezno prepustno in prevozno zmogljivost za tovorni promet,
- ukrep R.23 – pri obnovi in nadgradnji drugih prog smo navedli povezave do sosednjih držav, ki niso zajete v TEN-T omrežje,
- ukrepa R.39 in Ro.33 (ceste) smo dopolnili z eksplicitno zahtevo po izdelavi operativnih programov za hrup za vsa območja, kot to zahteva Direktiva 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa.

f) Na področju **cest**:

- povezavo Bovec-Predel in izboljšanje prevoznosti Vršiča večji del leta (z organizacijskimi in investicijskimi ukrepi) smo vključili v ukrep Ro.7 – povezava Bovca, Tolmina in Cerknega z Ljubljano,
- izboljšanje prevoznosti preko Gorjancev v zimskih razmerah (predvsem z organizacijskimi ukrepi) smo vključili v ukrep Ro.4,
- v okviru ukrepa Ro.13 – Gorenjska, Ljubljana, Štajerska, smo izpostavili možnost tangencialnih povezav kot npr. Želodnik – Vodice, Stanežiče - Šentjakob, Trzin – Študa z AC priključkom,
- ukrepa Ro.12 smo dopolnili z navedbo dodatnih povezav, opreme in AC priključkov,
- povezavo Dramlje - Šentjur smo kot primer navedli v ukrepu Ro.22 – povezava Kozjanskega, Rogaške Slatine in zaledja na osrednje omrežje,
- povezava Jagodje - Lucija je navedena v okviru dopolnjenega ukrepa Ro.17 – somestje Koper, Izola, Piran in Lucija,
- obvoznice, ki niso posebej navedene med ukrepi v Strategiji, kot npr. Murska Sobota smo dodali v dopolnjen ukrep Ro.31 – izboljšanje dostopnosti regij, kjer bomo dodali program izgradnje obvoznic zaradi težav s propustnostjo, čezmernega obremenjevanja okolja in varnosti cestnega prometa,
- ukrep Ro.22 smo dopolnili z navedbo Bizeljskega.

g) Na področju **celinskih plovni poti**:

- smo dodali ukrep s podlagami za vzpostavitev plovbe na reki Savi od Brežic proti Hrvaški meji (proti Zagrebu) in
- ukrep glede varnosti plovbe po rekah in jezerih v Sloveniji (npr. Ljubljanica).

h) Področje **žičnic** smo vključili v ustrezen ukrep na področju javnega prometa.

i) Stališča v zvezi z **Okoljskim poročilom** so navedena že v prejšnjem podpoglavju.

**d) Čezmejna presoja**

V okviru čezmejne presoje smo v juniju 2015 prejeli pripombe Republike Hrvaške in Republike Italije, medtem ko Republika Avstrija in Madžarska na Strategijo nista imeli pripomb.

Republika Hrvaška je imela naslednje pripombe:

- koridor Xa (Gradec – Maribor – Zagreb) v Strategiji ni pravilno narisano, kar po našem mnenju ne drži, saj smo na slovenski strani vedno razumeli, da ta koridor poteka preko Zidanega Mosta. Tako je zapisano tudi v opombi helsinške deklaracije v zvezi s tem koridorjem. Enako je s potekom jedrne evropske poveze v okviru veljavne TEN-T uredbe (1315/2013), ki je po Sloveniji narisana preko Zidanega Mosta in trenutno torej ni nobene podlage, da bi bilo kako drugače;
- naj se navede, da bo AC odsek od Ptuja do Gruškovja dokončan do leta 2020; v Strategiji sicer nismo našli nobene navedbe v zvezi z letnicami dokončanja posameznih odsekov, zato jih tudi v

primeru te povezave ne bomo navajali. Ta odsek bo do 2020 zagotovo dokončan, saj se njegova gradnja začenja že letos;

- popravek dikcije glede vstopa Hrvaške v EU, v smislu, da je Hrvaška že članica EU. Dokument je namreč začel nastajati še pred vstopom Hrvaške v EU in takrat je takšna dikcija še ustrezala, v končnem besedilu pa je ustrezno popravljena;
- glede navezave slovenskega avtocestnega omrežja na istrski ipsilon (kar je želja hrvaške strani) je v Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji to tudi predvideno.

Italijansko Ministrstvo za okolje, prostor in morje je, po uvodnih ugotovitvah v zvezi s potekom postopka čezmejne presoje, navedlo, da je prejelo pripombe na Strategijo od:

- Avtonomne dežele Furlanije – Julijske krajine,
- Centralne direktcije za okolje in energijo Avtonomne dežele Furlanije Julijske krajine,
- Deželne agencije za varovanje okolja Avtonomne dežele Furlanije – Julijske krajine,
- Centralne direktcije za infrastrukturo, mobilnost, prostorsko načrtovanje, javna dela in univerzo Avtonomne dežele Furlanije – Julijske krajine,
- Predsedstva Avtonomne dežele Furlanije – Julijske Krajine in
- Goriškega logističnega konzorcija prometnih delavcev.

V nadaljevanju pristojno italijansko ministrstvo povzema pripombe Avtonomne dežele Furlanije – Julijske krajine, zato je Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije zavzelo stališče le do teh združenih pripomb italijanske strani in njihovih zahtev, in sicer:

- glede zahteve po dodatni preučitvi kapacitet tako cestne kot železniške infrastrukture v povezavi z vedno večjim volumnom prometa, ki se kaže v Luki Koper in v povezavi z italijanskim avtocestnim omrežjem, je v Strategiji v poglavju o nacionalnem prometnem modelu prihodnja zasedenost avtocestne in železniške infrastrukture natančno opredeljena (torej tudi v povezavi s pretovorom v pristanišču Koper). Ob tem je potrebno poudariti, da rast pretovora v pristanišču Koper ne bo bistveno vplivala na zasedenost italijanskega avtocestnega omrežja, saj so ključni trgi za naše edino slovensko pristanišče, poleg Slovenije, države centrale Evrope (npr. Avstrija, Madžarska, Slovaška). To so tudi njegovi ciljni trgi. V Italijo gre iz Kopra le slabih 6% vsega tovora, pa še v tem primeru gre večinoma za premog, ki se v pristanišču v Kopru pretovori neposredno na ladje in gre po morski poti v Italijo. Zaradi tega bistvenega vpliva na avtocestno omrežje Italije, zaradi povečevanja pretovora v pristanišču Koper, ne pričakujemo;
- glede informacij v zvezi z drugim železniških tirom na odseku Koper-Divača (ukrep R.1), je italijanska stran vse informacije že prejela v okviru čezmejne presoje pri presoji vplivov na okolje za ta projekt in Slovenija z dodatnimi informacijami ne razpolaga;
- pri projektu Adria A gre za čezmejne potniške povezave med slovenskimi in italijanskimi obalnimi regijami oz. mesti v obliki lahke železnice (tramvaj) in ne za tovorno železniško povezavo. Tovrstni projekti so v Strategiji zajeti v ukrepu R.23 - obnova, nadgradnja ali novogradnja drugih prog, ki pravi, da bo s študijami posameznih odsekov ugotovljena potreba po obnovi in nadgradnji prog, ki niso bile zajete v specifičnih ukrepih, pri čemer bo upoštevan koncept delovanja ter gospodarski in okoljski vidiki. Gre za regionalne proge in proge do sosednjih držav, ki niso zajete v TEN-T omrežje. Omenjene proge ni bilo mogoče natančneje navesti, saj študija v zvezi z njo še poteka in še ni podanih dokončnih rezultatov;
- z navedbo italijanske strani, da je potrebno »v povezavi z ukrepom R.6 Divača–Sežana upoštevati potrebo po razširitvi tega segmenta, in sicer kot sestavnega del čezmejne osi med Trstom in Divačo, ki hkrati predstavlja vzhodni obroč Mediteranskega koridorja v okviru omrežja TEN-T«, se popolnoma strinjamo in v tem smislu je projekt v Strategiji tudi zastavljen. Za ta namen sta bila ustanovljena tudi medvladna italijansko – slovenska komisija, ki širitev te osi spremlja in evropsko

- interesno gospodarsko združenje, ki naj bi projekt na tej osi izvajalo. Na žalost pa je z italijanske strani vedno znova opaziti čedalje manj ambicioznosti pri izgradnji te povezave;
- ukrepi od R.21 – R.24 se dotikajo sistema za vodenje prometa ETCS, elektrifikacije, nadgradenj oz. vzdrževanja prog in varnosti železniškega prometa. V zvezi s tem menimo, da je glede interoperabilnosti mogoče govoriti le o uvajanju ETCS in pogojno o elektrifikaciji. Glede slednjega, bo celotno TEN-T železniško omrežje v Sloveniji do konca letošnjega leta elektrificirano, in sicer z enako napetostjo kot jo ima Italija (razen za hitre proge). Glede ETCS bo Slovenija letos na koridorju D (od meje z Italijo do meje z Madžarsko) uvedla ERTMS nivo 1 in GSM-R. V primeru morebitne nadgradnje sistema ERTMS na nivo 2 ali »regional« se bomo zagotovo posvetovali s sosednimi državami, če ne drugače pa v okviru evropskega horizontalnega projekta za implementacijo ERTMS, ki ga vodi evropski koordinator Karel Vinck;
  - glede tržaškega pristanišča smo v analizi stanja sicer navedli, da je le to usmerjeno predvsem v pretovor tekočih tovorov, ki naprej potujejo po cevovodih in da trenutno to pristanišče pretovarja ostale tovore v manjši meri. Pri planiranju prihodnjih prometnih tokov smo upoštevali tudi načrte pristanišča v Trstu, da poveča pretovor ostalih vrst blaga (predvsem ro-ro in kontejnerje). Zato se nam zdi projekt čezmejne železniške povezave med Trstom in Divačo ključen, da bi lahko zagotovili trajnostni način prometa tudi za morebitno blago iz tržaškega pristanišča, ki potuje na vzhod ali severovzhod (seveda poleg tega, da je ta povezava ključna tudi za Sredozemski in Baltsko – jadranski koridor);
  - glede ljubljanskega letališča smo prepričani, da planirana rast potniškega (in tovarnega) prometa ne bo imela omembe vrednega vpliva na zasedenost italijanske prometne infrastrukture. To letališče ima sicer zelo dobro avtocestno povezavo, saj je povezano v okviru TEN-T omrežja, medtem ko železniške povezave s tem letališčem za enkrat ne predvidevamo. To možnost bi preučili, če bi se število potnikov na ljubljanskem letališču v prihodnje povečalo na več kot 4 milijone potnikov/leto;
  - v nadaljevanju italijanska stran predlaga, da je potrebno »izvesti sistem nadzora, ki bo predvideval neposredno povezavo med kazalci rezultatov, konteksta, procesa in ciljev« v zvezi z vplivi na okolje. Sistem nadzora je v Strategiji sicer že opredeljen, vendar v okviru različnih poglavij in na temo so določeni tudi posamezni ukrepi na področju spremljanja varovanja okolja, vzpostavitve informacijskih sistemov ipd. Kljub temu smo se odločili, da za področje nadzora, spremljanja in dopolnjevanja Strategije v končnem predlogu Strategije to področje na kratko opišemo v posebnem poglavju. V poglavje bo vključeno spremljanje stanja po kazalnikih, ki izhajajo iz prometnega modela in spremljanje stanja po kazalnikih, predlaganih v Okoljskem poročilu. Kazalniki spremljanja stanja v Okoljskem poročilu bodo dopolnjeni s kazalnikom za morsko vodo. Za predlog se italijanski strani zahvaljujemo;
  - V Strategiji so trenutno zajeti le tisti specifični ukrepi, ki so pomembni na nacionalni ravni in kateri so bili utemeljeni (tudi) s pomočjo prometnega modela (vendar na splošnejši ravni). Zavedamo se in tako je v Strategiji tudi opredeljeno, da bo za pripravo konkretnih projektov za izvedbo ukrepov potrebno izdelati podrobnejše analize in študije. Če gre pri tem za čezmejne projekt, potem pri njih sodelujejo tudi sosednje države;
  - železniško vozlišče med Italijo in Slovenijo med občinama Šempeter Vrtojba – Gorica, ni navedeno v nobenem posebnem ukrepu Strategije, saj so tam zajeta le vozlišča v okviru vse-evropskega prometnega omrežja (TEN-T). V Sloveniji so to Koper, Ljubljana in Maribor. Slovenija se zaveda pomembnosti trajnostne mobilnosti, kamor spada tudi železniški promet, saj je to ključna usmeritev Strategije. Zato je v vseh načinih transporta (tudi železniškega) dodala ukrep »Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča in aglomeracije«, kjer je pri železnicah med drugim navedeno: » ... v Sloveniji je lahko tudi širše (v večjem obsegu) poskrbljeno za prenos tovora in prehod potnikov iz enega načina transport v drugega. S tem bi omogočili učinkovito kombiniranje različnih načinov prevoza v transportni verigi in s tem povečali učinkovitost prometa. Za ta namen je potrebno v prihodnje

identificirati možne točke prehajanja potnikov in blaga med različnimi načini transporta. Kjer bi se izkazalo za potrebno in učinkovito, je potrebno oblikovati intermodalne potniške platforme za povečanje uporabe javnega potniškega prometa oz. zagotoviti ustrezno povezanost logističnih tovornih terminalov z različnimi načini transporta, kjer je za to izražen interes gospodarstva.« V ta ukrep zagotovo spada tudi železniško vozlišče med občinama Šempeter Vrtojba – Gorica. Zaradi njenega pomena, pa bomo zgornje besedilo dopolnili z navedbo, da to velja še posebej tam, kjer se s tem rešujejo okoljski problemi.

#### IV. Način spremljanja izvajanja Strategije razvoja prometa v RS, predvsem v povezavi z vplivi na okolje:

##### Vplivi na okolje

Kazalniki za spremljanje vpliva Strategije na okolje so predlagani na podlagi izsledkov okoljske presoje. Prednostno so opredeljeni kazalniki, ki so merljivi in je hkrati v Sloveniji že vzpostavljeno spremljanje njihovega stanja. To so tisti kazalniki za katere se rezultati na nivoju države sistematično zbirajo, obdelujejo in se o njih poroča. Pri izboru kazalnikov stanja smo se tako oprli na tiste, s katerimi se že meri stanje okolja v sklopu omrežja EIONET, ki je bilo vzpostavljeno zaradi poročevalskih obveznosti Slovenije do Evropske okoljske agencije. V primeru, da se kazalnik že spremlja, je pri kazalniku zapisana njegova uradna zaporedna številka.

Dodatno smo kazalnike iskali tudi med podatki, ki jih zbirajo posamezne organizacije/inštitucije (npr. Lovska zveza Slovenije, Ministrstvo za notranje zadeve, Ministrstvo za kulturo ipd). Ti kazalniki nimajo zaporedne številke.

Spremljanje stanja nekaterih okoljskih ciljev ni potrebno, saj bo okoljski cilj dosežen ob upoštevanju usmeritev in omilitvenih ukrepov.

Okoljske kazalnike preverja pripravljalec Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji (Ministrstvo za infrastrukturo) na pet let.

V tabeli v nadaljevanju je prikazana povezava med izbranimi okoljskimi cilji in predlaganimi kazalniki za spremljanje stanja.

Okoljski cilj	Predlagani okoljski kazalniki
Okoljski cilj 1: Zagotovi trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal	Pokrovnost in raba zemljišča [TP01]
Okoljski cilj 3: Zagotoviti doseganje dolgoročnih ciljev za letne količine izpustov onesnaževal v zrak, ki so za promet določene v Operativnem programu doseganja nacionalnih zgornjih mej emisij onesnaževal zunanjega zraka	Izpusti plinov, ki povzročajo zakisovanje [ZR09] Izpusti delcev v zrak [ZR15] Izpusti predhodnikov ozona [ZR10]
Okoljski cilj 4: Prilagoditi prometno infrastrukturo podnebnim spremembam in zmanjšati letne količine izpustov toplogrednih plinov pod ciljne vrednosti, ki so za promet določene v Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij	Izpusti toplogrednih plinov [PS03]

toplogrednih plinov v obdobju do leta 2020.	
Okoljski cilj 5: Omejiti učinke pritiska prometne infrastrukture na površinsko vodo, podzemno vodo, somornice, obalno morje in vire pitne vode	Potencialna ogroženost voda ob nastanku nesreč pri transportu nevarnih snovi
Okoljski cilj 5: Omejiti učinke pritiska prometne infrastrukture na površinsko vodo, podzemno vodo, somornice, obalno morje in vire pitne vode	Kemično in ekološko stanje morja [MO06]
Okoljski cilj 6: Zagotoviti povezanost populacij in ohranjanje biotske raznovrstnosti	Povozi prostoživečih živali
Okoljski cilj 7: Varovati območja z naravovarstvenim statusom pred posegi z bistvenimi vplivi.	Fragmentacija habitatov [SEBI013]
Okoljski cilj 9: Zmanjšati obremenjenost okolja s hrupom zaradi prometa in približati ravnem, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija	Izpostavljenost hrupu zaradi prometa [PR18]
Okoljski cilj 10: Izboljšati socialno kohezivnost, prometno varnost in trajnostno mobilnost	Vlaganja v prometno infrastrukturo [PR03] Obseg in sestava potniškega prevoza in prometa [PR01] Število prometnih nesreč, žrtev in poškodovanih v cestnem in železniškem prometu [PR10]

## Tla in mineralne surovine

### Pokrovnost in raba zemljišča [TP01]

Kazalec prikazuje značilnosti in razvoj pokrovnosti in rabe zemljišč v Sloveniji, zajetih po metodologiji CORINE Land Cover v letih 1996, 2000 in 2006. Kazalnik se pripravlja na vsakih 4-6 let. Podatkovne baze so dostopne na Geodetski upravi Republike Slovenije. Dostopen je opis kazalnika za leto 2008, v pripravi so že podatki za leto 2012. Ministrstvo za infrastrukturo preveri podatke o stanju kazalnika vsakih pet let.

## Zrak

### Izpusti plinov, ki povzročajo zakisovanje [ZR09], Izpusti delcev v zrak [ZR15] in Izpusti predhodnikov ozona [ZR10]

Za spremljanje stanja se uporabi baza podatkov državnega monitoringa kakovosti zunanjega zraka. Zagotavlja jih ARSO. Podatki se zbirajo skladno z letnimi programi monitoringa stanja kakovosti zunanjega zraka (nadzorni in operativni monitoring), ocena čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka pa se izvede po zaključku vsakega koledarskega leta. Ministrstvo za infrastrukturo preveri podatke o stanju kazalnika pri ARSO. Podatke o stanju kazalnika se preverja na pet let in se jih poveže z izvedenimi ukrepi Strategije.

## Podnebni dejavniki

### Izpusti toplogrednih plinov [PS03]

Izvorna baza podatkov oz. vir za oblikovanje kazalnika je Evidenca izpustov toplogrednih plinov, Arhiv TGP, Agencija RS za okolje. Skrbnik podatkov je Agencija RS za okolje. Podatki o izpustih toplogrednih plinov so predstavljeni za obdobje 1986-2011. Osvežujejo se letno. Zadnji podatki se nanašajo na obdobje izpred

dveh let in so na voljo v mesecu aprilu tekočega leta. Ministrstvo za infrastrukturo preveri podatke o stanju kazalnika pri ARSO vsakih pet let.

## **Voda**

### Potencialna ogroženost voda ob nastanku nesreč pri transportu nevarnih snovi

Analiza potencialne ogroženosti voda je bila izdelana v okviru NUV 2009-2015. Kazalnik se ažurira ob novelaciji Načrta upravljanja z vodami (predvidoma na pet let). Ministrstvo za infrastrukturo preveri podatke o stanju kazalnika pri ministrstvu, odgovornem za okolje.

### Kemijsko in ekološko stanje morja [MO06]

V skladu z Vodno direktivo in nacionalnimi predpisi t.j. Uredba o stanju površinskih voda (Ur.l. RS št. 14/09, 89/10 in 96/13) ter Pravilnikom o monitoringu stanja površinskih voda (Ur. l. RS 10/09) ) se kakovost morja ugotavlja kot kemijsko in ekološko stanje. ARSO zbira podatke letno, na osnovi programa spremljanja stanja voda.

V letu 2016 se skladno z Morsko direktivo prične izvajanje Načrta upravljanja z morskim okolje, katerega sestavni del je tudi opredelitev monitoringa stanja morskega okolja. Skladno z Načrtom upravljanja z morskim okoljem se bodo prilagodile pripadajoče zakonske podlage, med njimi tudi Uredba o stanju površinskih voda, ki bo dopolnjena z vsebinami za spremljanje stanja morskega okolja. Podatke o stanju morskega okolja bo spremljala in zbirala pristojna institucija za monitoring stanja morskega okolja (trenutno ARSO). Ministrstvo za infrastrukturo mora po vzpostavitvi monitoringa stanja morskega okolja (op. po določilih Morske direktive) pridobiti podatke pri pristojni instituciji za monitoring stanja morskega okolja. Ministrstvo za infrastrukturo preverja podatke o stanju kazalnika vsakih pet let.

## **Narava**

### Povozi prostoživečih živali

Evidenco povozov prostoživečih živali vodi Zavod za gozdove Slovenije. Ministrstvo za infrastrukturo preveri podatke o stanju kazalnika pri Zavodu za gozdove Slovenije na pet let.

### Fragmentacija habitatov [SEBI013]

Stanje kazalnika spremlja Evropska okoljska agencija. Kazalnik temelji na spremembah v CLC (Corine land cover). Podatke o stanju kazalnika preverja Ministrstvo za infrastrukturo na pet let.

## **Zdravje ljudi**

### Izpostavljenost hrupu zaradi prometa [PR18]

Kazalec prikazuje izpostavljenost prebivalcev hrupu ob pomembnih cestah in železniških progah ter ločeno izpostavljenost na območju poselitvenih območij (Ljubljana in Maribor) zaradi hrupa cestnega ter železniškega prometa ter pomembnejših industrijskih obratov in naprav. Zavezanci za pripravo podatkov o izpostavljenosti okolja s hrupom so upravljavci posameznih virov hrupa (avtocestno omrežje – DARS d.d., državno cestno – DRSC in železniško omrežje – Ministrstvo za infrastrukturo) ter obe poselitveni območji (Mestna občina Ljubljana in Mestna občina Maribor). Podatke o stanju kazalnika preverja Ministrstvo za infrastrukturo na pet let.

## **Prebivalstvo in materialne dobrine**

### Vlaganja v prometno infrastrukturo [PR03] (EEA vodi ta kazalec kot TERM 019)

Podatke o višini vlaganja v avtocestno omrežje od leta 1994 objavlja Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji v svojih letnih poročilih. Podatke o višini vlaganja v državne ceste ter v železniško, vodno in letalsko infrastrukturo vsako leto objavlja Ministrstvo za finance v Zaključnem računu proračuna. Ministrstvo za



infrastrukturo preverja podatke o stanju kazalnika na pet let. Glede na podatke se ugotovi ali je prišlo do sprememb v višini vlaganj v različne vrste prometne infrastrukture.

#### Obseg in sestava potniškega prevoza in prometa [PR01]

Podatke o obsegu in sestavi potniškega prevoza in prometa v Sloveniji zbira SURS in jih objavlja v redni letni serijski publikaciji Statistični letopis Republike Slovenije in v podatkovnem portalu SI-STAT. Ministrstvo za infrastrukturo preverja podatke o stanju kazalnika na pet let. Glede na podatke se ugotovi ali je prišlo do sprememb v obsegu in sestavi potniškega prevoza in prometa.

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

Podatke o cestnoprometnih nesrečah sporoča Statističnemu uradu Ministrstvo za notranje zadeve. Podatki se osvežujejo na letni ravni. Ministrstvo za infrastrukturo preverja podatke o stanju kazalnika na pet let. Glede na podatke se ugotovi ali je prišlo do sprememb v številu prometnih nesreč, žrtev in poškodovanih v cestnem in železniškem prometu.

#### **Prometni model**

Prometni model je podrobneje opisan že v prejšnjih poglavjih trga dokumenta. Za njegovo delovanje v prihodnje pa je določen ukrep Ro.32 »Prometni model«, ki pravi, da je upravljanje prometa pomemben segment prometnega sistema. Zbiranje in obdelava podatkov o prometu je osnova za dopolnjevanje baze podatkov o prometu. Štetja prometa se izvajajo na različne načine, pri čemer je potrebno zagotoviti dostop do podatkov na primernih platformah, ki so tudi dostopne javnosti. Funkcije nadzora, vodenja in upravljalna prometa predstavljajo osnovo za optimiziranje pretočnosti prometnih tokov. Učinkoviti sistemi omogočajo vodenje na način, da je čim manj zastojev ob rednem odvijanju prometa ter ob npr. izrednih prometnih dogodkih. V okviru širše priprave dokumentov razvoja prometnega sistema v RS je bil razvit nacionalni prometni model. Model je potrebno vzdrževati in posodabljati z vključevanjem tudi novih raziskav (denimo ankete po gospodinjstvih, druge raziskave) ter tako zagotoviti, da bo model vseskozi ažuren.