



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

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

**KONČNO POROČILO O IZVEDBI ČEZMEJNE
PRESOJE**

Izvajalec:



Ljubljana, 15. 7. 2015

Naslov projekta: **Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji – Končno poročilo o izvedbi čezmejne presoje**

Št. pogodbe: **2430-13-371726**


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

Datum izdelave: **15. 7. 2015**

Št. naloge: **1307-13 OP**

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


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



Direktor: **mag. Martin Žerdin**

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

Leonida Šot Pavlovič, univ. dipl. biol.



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

Podizvajalec: **SIPPO, svetovanje in projektiranje na področju okolja, d.o.o.
Vegova ulica 8,
1000 Ljubljana**

mag. Radovan Tavzes, univ.dipl.inž.fiz.

Podizvajalec: **Epi Spektrum d.o.o.
Strossmayerjeva 11
2000 Maribor**

Boštjan Peršak, univ. dipl. fiz.

KAZALO VSEBINE

1. UVODNA POJASNILA	1
2. KRATEK OPIS STRATEGIJE RAZVOJA PROMETA V RS.....	2
3. UGOTOVITVE OKOLJSKEGA POROČILA GLEDE ČEZMEJNIH VPLIVOV	4
4. POTEK ČEZMEJNE PRESOJE	7
5. ODZIVI DRŽAV VKLJUČENIH V POSTOPEK ČEZMEJNE PRESOJE	8

PRILOGE

Priloga 1: Obvestila državam glede postopka čezmejne presoje in obrazec za notifikacijo

Priloga 2: Odzivi držav vključenih v postopek čezmejne presoje

Priloga 3: Dopisa v zvezi z upoštevanjem pripomb Italije in Hrvaške

1. UVODNA POJASNILA

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji je uvrščena med programe, ki imajo pomemben vpliv na okolje, zato je bilo 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.

Direktiva 2001/42/ES od držav članic zahteva, da se opredelijo in posvetujejo tudi o čezmejnih učinkih načrtovanja planov in programov.

Tabela 1: Ključna dejstva o presojanem programu

Odgovornost: Ministrstvo za infrastrukturo

Ime programa: Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji

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

Postopek odločanja: predlog sprejme vlada

Namen programa: določi strateško vizijo razvoja prometne infrastrukture v RS

Razlog za pripravo: celovitost implementacije prometne politike

Predmet: izvajanje ukrepov evropske prometne politike

Obdobje načrtovanja: 2014 do 2020 z vizijo do 2030

Območje: Republika Slovenija



Slika 1: Prikaz Republike Slovenije in držav na katere meji

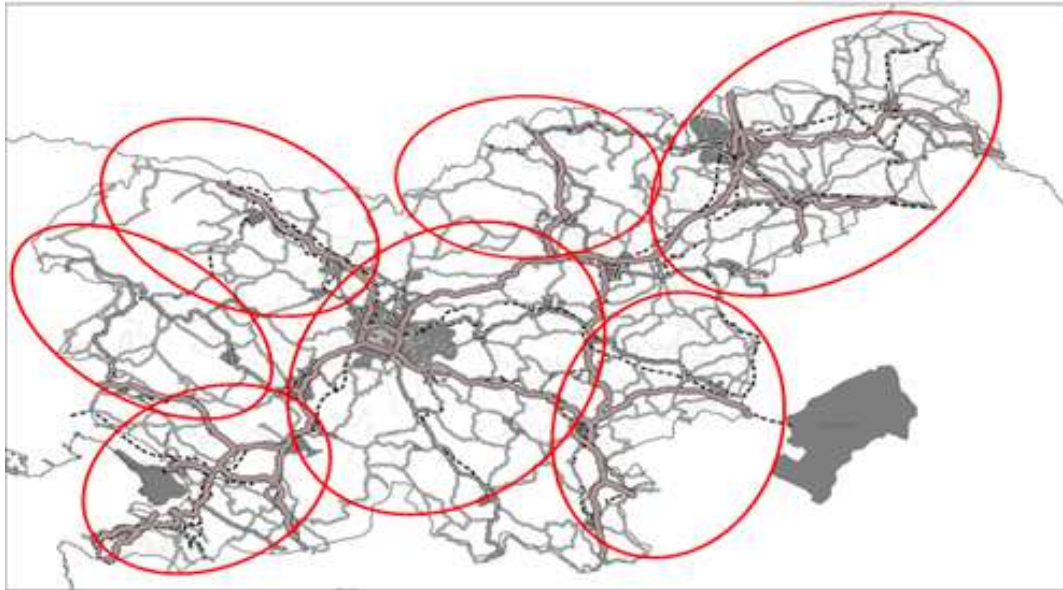
2. KRATEK OPIS STRATEGIJE RAZVOJA PROMETA V RS

Strategija razvoja prometa v RS je izdelana z namenom:

- opredeliti celovit razvoj prometa in prometne infrastrukture do leta 2030;
- na podlagi tega zagotoviti redno in enakomerno financiranje prometne infrastrukture;
- zagotoviti podlago za črpanje EU sredstev v finančni perspektivi: 2014-2020.

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

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



Slika 2: Prometno gravitacijska območja, za katera so določeni specifični problemi in ukrepi

V postopku celovite presoje vplivov na okolje so bili analizirani sledeči cilji in podcilji Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji:

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

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

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

- Posebni cilj št. 4: Izboljšanje organizacijske in operativne strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema:
 - Podcilj 4a: Prilagoditev zakonodaje, pravil, standardov evropskim zahtevam in najboljša praksa
 - Podcilj 4b: Izboljšanje organizacijske strukture sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki
 - Podcilj 4c: Izboljšanje operativne strukture sistema

- Podcilj 4d: Izboljšanje varnosti prometnega sistema
- Podcilj 4e: Zmanjševanje/ublažitev vplivov na okolje
- Podcilj 4f: Izboljšanje energetske učinkovitosti
- Podcilj 4g: Finančna vzdržnost prometnega sistema

V Strategiji so za vsakega od 21. podciljev določene skupine prometnih ukrepov, ki se delijo na splošne ukrepe in ukrepe, ki zadevajo železnico, cesto, javni promet, zračni in vodni promet ter urbana središča. Vsi prometni ukrepi so bili presojeni v postopku celovite presoje vplivov na okolje.

3. UGOTOVITVE OKOLJSKEGA POROČILA GLEDE ČEZMEJNIH VPLIVOV

V času postopka celovite presoje vplivov na okolje je ugotovljeno, da so možni pozitivni in negativni čezmejni okoljski vplivi. Prometni ukrepi v Strategiji razvoja prometa so bili pripravljani na strateškem nivoju, zato se v času izdelave okoljskega poročila ni bilo možno z gotovostjo opredeliti do verjetnosti pojava čezmejnih vplivov, to bo z gotovostjo možno šele v kasnejših fazah priprave projektne dokumentacije.

V tabeli 2 je prikaz možnih čezmejnih vplivov na okoljske cilje za prometne ukrepe znotraj posameznega podcilja. Iz preglednice je razvidno, da bi bili možni predvsem negativni vplivi na obremenitev s hrupom, vodo, naravo in krajino, pri enem ukrepu pa tudi na prebivalstvo. Trajni pozitivni vplivi se bodo odražali na kakovost zraka in podnebne spremembe ter na zdravje ljudi in prebivalstvo. S stališča zdravja ljudi bodo imeli pozitiven vpliv prometni ukrepi, s katerimi se bo izboljšala pretočnost na mejnih območjih (pozitiven vpliv na kakovost zraka in zmanjšanje obremenitve s hrupom). Izvedba ostalih prometnih ukrepov predvidoma ne bo imela čezmejnega vpliva na okoljske cilje.

Tabela 2: Prikaz ugotovljenih čezmejnih vplivov

OKOLJSKI CILJI/PODCILJI STRATEGIJE	1 CILJ			2 CILJ								3 CILJ			4 CILJ							
	1.a	1.b	1.c	2.a	2.b	2.c	2.d	2.e	2.f	2.g	2.h	3.a	3.b	3.c	4.a	4.b	4.c	4.d	4.e	4.f	4.g	
OC 1 - TLA IN MINERALNE SUROVINE (TRAJNO GOSPODARJENJE Z ZEMLJIŠČI)																						
OC 2 - TLA IN MINERALNE SUROVINE (IZKORIŠČANJE NARAVNIH VIROV)																						
OC 3 - ZRAK	+	+	+																			
OC 4 - PODNEBNI DEJAVNIKI	+	+	+																			
OC 5 - VODA	-	-	-				-	-														
OC 6 - NARAVA (OHRANJANJE BIOTSKE RAZNOVRSTNOSTI)																						
OC 7 - NARAVA (VAROVANJE OBMOČIJ Z NARAVOVARSTVENIM STATUSOM)	-	-	-																			
OC 8 - ZDRAVJE - ZRAK	+	+	+																			
OC 9 - ZDRAVJE - HRUP	+	-	±					-														
OC 10 - PREBIVALSTVO IN MATERIALNE DOBRINE	+	±	+																			
OC 11 - KULTURNA DEDIŠČINA																						
OC 12 - KRAJINA			-																			

Legenda: (-) - vpliv je negativen, (+) - vpliv je pozitiven, (±) - vpliv je pozitiven in negativen

Ob upoštevanju usmeritev in omilitvenih ukrepov predvidenih v Okoljskem poročilu za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji (Aquarius d.o.o. Ljubljana, julij 2015), bodo čezmejni vplivi zmanjšani do te mere, da bo vpliv sprejemljiv oziroma vplivov ne bo.

Opis možnih čezmejnih vplivov po posameznih okoljskih vidikih

Tla in mineralne surovine

Čezmejnih vplivov na tla ne bo, saj se ukrepi narekujejo posege v kmetijska in gozdna zemljišča znotraj ozemlja Slovenije. V zvezi z rabo mineralnih surovin in ravnanjem z zemeljskim izkopom ter gradbenimi odpadki čezmejnih vplivov ne bo, ker se bo ravnanje z odpadki izvajalo bodisi na gradbiščih prometne infrastrukture ali pa v napravah za predelavo odpadkov na ozemlju Republike Slovenije.

Zrak

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

Podnebni dejavniki

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

Voda

Možni so čezmejni vplivi na kemijsko stanje podzemnih in površinskih voda, vključno z morjem, v primeru da pride do onesnaženja vodnih tokov (npr. kontinuirano spiranje nevarnih snovi, ki so posledica prometne obremenitve, izlitje nevarnih snovi zaradi izrednega dogodka) v smeri sosednjih držav. Prav tako so možni čezmejni vplivi na ekološko stanje površinskih voda v primeru posegov, ki bi povzročili vplive na hidrološki režim površinskih voda čez mejo in tudi čezmejni vplivi na količinsko stanje podzemnih voda.

Potencialni čezmejni vpliv na vode je v primeru neupoštevanja usmeritev in omilitvenih ukrepov za varstvo okolja ocenjen pri sledečih ukrepih:

- R.1 Koper – Ljubljana (podcilji 1.c, 2.f, 2.g, 3.a, 3.c) - vpliv na Italijo;
- R.6 Divača-Sežana (podcilji 1a, 1c, 2d, 2f): možen vpliv na podzemne vode na italijanski strani meje - vpliv na Italijo;
- R.7 Pragersko-Hodoš (podcilji 1a, 1c, 2d, 2f): možen vpliv na Veliko Krko na madžarski strani meje - vpliv na Madžarsko;
- Ro.2 predor Karavanke (podcilji 1a, 1b, 1c, 2c): možen vpliv na vodovarstvena območja in podzemne vode na avstrijski strani meje - vpliv na Avstrijo;
- Ro. 17 cestno omrežje okoli Kopra (podcilji 2f, 3c): povezava Koper – Dragonja, potencialni vpliv na Dragonjo - vpliv na Hrvaško.;
- M.1-M.4 ureditve na območju Luke Koper (podcilj 1.c): možni negativni vplivi tudi na italijanski strani - vpliv na Italijo;
- M.6 Vzpostavitev celinske plovne poti v mednarodni kategoriji po reki Savi med Brežicami in Obrežjem (podcilj 1.c): možni negativni vplivi na kakovost reke Save.

Narava

Gradnja avtocest, hitrih cest in železnic, ki ne bi imele urejenih ustreznih prehodov za prostoživeče živali, bi lahko povzročile negativne vplive tudi v sosednjih državah (Hrvaška, Avstrija). Negativni vplivi so možni predvsem na velike zveri, katerih življenjski prostor je zelo obsežen, in ki migrirajo preko več držav (dinarsko – alpski prostor za medveda, risa in volka). Nove trase v prostoru bi dodatno fragmentirale življenjski prostor velikih zveri in preprečile njihovo migriranje. Zapiranje

koridorjev velikih zveri bi lahko trajno onemogočilo prehajanje osebkov med posameznimi populacijami. Ohranjanje koridorjev velikih zveri je dolgoročno pomembna naravovarstvena naloga evropskega pomena, saj omogočajo prehajanje osebkov med posameznimi populacijami. Povezava med novo nastajajočimi populacijami velikih zveri v širšem alpskem prostoru in vitalnimi dinarskimi populacijami je ključna za nadaljnji obstoj velikih zveri v srednjeevropskem prostoru. Čezmejni negativni vpliv na povezanost populacij je možen pri izvedbi ukrep R.1 (podcilji 1.c, 2.f, 2.g, 3.a, 3.c).

Zdravje ljudi

Kakovost zraka: Izvajanje ukrepov za doseganje ciljev Strategije bo na območju mejnih prehodov zmanjšalo zgostitve v cestnem in železniškem prometu in s tem zmanjšalo negativen vpliv na kakovost zraka na teh območjih. Ker območja mejnih prehodov tudi sicer niso spoznana kot območja, kjer kakovost zunanjega zraka ne bi dosegala predpisanih okoljskih standardov, bo vpliv izvajanja ukrepov na kakovost zunanjega zraka pozitiven. Trajen pozitiven vpliv na kakovost zraka v Avstriji, Italiji, Madžarskem in na Hrvaškem bodo imeli predvsem ukrepi predvideni v podciljih 1a, 1b in 1c.

Obremenitev s hrupom: Potencialni čezmejni vpliv na povečanje obremenitve s hrupom je ocenjen pri treh ukrepih:

- R.1, Koper – Ljubljana (podcilji 1c, 2f, 2g, 3a, 3c) - vpliv na Italijo;
- Ro.21, mestno omrežje Nova Gorica (podcilja 2d, 2h) - vpliv na Italijo;
- A.3, Letališče Portorož – podaljšanje vzletno pristajalne steze (podcilj 1b) - vpliv na Hrvaško.

Pri ukrepu R.1 (Koper – Ljubljana) je čezmejni vpliv na povečano obremenitev s hrupom možen zaradi poteka koridorja železniške povezave vzdolž italijanske meje (Vinjan, Glinščica). Podobno velja za obvozno cestno omrežje mesta Nova Gorica, ki poteka v bližini goste pozidave mesta Gorica na italijanski strani meje.

Potencialni čezmejni vpliv je ocenjen tudi za ukrep A.3 (Letališče Portorož), saj bi se s povečanjem kapacitete Portoroškega letališča lahko povečala tudi obremenitev s hrupom na turističnem območju Savudrije.

Za ukrepe R.1, Ro.21 in A.3 je treba pri pripravi prostorske in izvedbene dokumentacije zagotoviti vse potrebne omilitvene ukrepe, da čezmejnih vplivov na obremenjenost okolja s hrupom ne bo. Ob upoštevanju usmeritev in omilitvenih ukrepov čezmejnih vplivov ni pričakovati.

S stališča varstva pred hrupom bodo imeli pozitivni čezmejni vpliv v Avstriji, Italiji in na Hrvaškem ukrepi Ro.1 (avtocesta Draženci - Gruškovje), Ro.2 (predor Karavanke), Ro.17 (cestno omrežje okoli Kopra, navezava somestja Koper–Izola–Piran (povezava med Jagodjem in Lucijo na AC sistem) in Ro.18 (povezava Ilirske Bistrice z avtocestnim sistemom), saj bodo izboljšali pretočnost mejnih območjih, ki je problematična predvsem v obdobju poletne turistične konice, posledično pa bo ob meddržavnih cestnih povezavah na obmejnih območjih manjša tudi obremenjenost okolja s hrupom.

Prebivalstvo in materialne dobrine

Na prebivalstvo in materialne dobrine bodo imeli trajen pozitiven vpliv ukrepi predvideni v podciljih 1a (Italija, Hrvaška, Avstrija), 1b (Hrvaška, Avstrija) in 2f (Hrvaška). Pri izvedbi ukrepa A.3 (podcilj 1b) je vpliv lahko negativen in pozitiven (Hrvaška).

Podcilj 1a: Odprava ozkih grl v železniškem prometu (R.2, R.3, R.6, R.7, R.8) bo imel pozitiven čezmejni vpliv, ker se bo izboljšala gospodarska povezava s sosednjimi državam. Ukrepi izvedeni na cestah (Ro.1, Ro.2, Ro.18) bodo trajno vplivali na boljšo pretočnost prometa na mejnem prehodu s Hrvaško in Italijo ter zagotavljali večjo varnost v predoru Karavanke. Čezmejni vpliv bo pozitiven.

Podcilj 1b: Z izvedbo tunela Karavanke (Ro.2) se bo prometna varnost v tunelu izboljšala, avtocesta Draženci-Gruškovje (Ro.1) pa bo prispevala k izboljšanju mednarodne povezave s Hrvaško. Preureditev in dograditev infrastrukture na letališču Jože Pučnik (A.1) in letališču Portorož (A.3) bo pozitivno vplivala z vidika povezanosti z mednarodnimi letališči in omogočala hitrejši pretok ljudi in blaga. Boljša povezanost letališča Portorož bo pozitivno vplivala na razvoj turizma tudi na delu Hrvaške Istre, a poslabšala kakovost bivalnega okolja (hrup letal).

Podcilj 1c, 2f: Vpliv bo čezmejen (Hrvaška), saj bo cestna povezava Postojna-ilirska Bistrica-Šapjane (Ro.18) izboljšala prometno povezavo (predvsem v času turistične sezone) - pozitiven ekonomski učinek.

Kulturna dediščina

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

Krajina

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

4. POTEK ČEZMEJNE PRESOJE

V času postopka celovite presoje vplivov na okolje je ugotovljeno, da bo izvajanje prometnih ukrepov lahko imelo čezmejne okoljske posledice na okolje v Republiki Avstriji, Republiki Madžarski, Republiki Hrvaški in Republiki Italiji.

V skladu z Direktivo 2001/42/ES je ministrstvo, pristojno za okolje, že junija 2014, pričelo s postopkom čezmejnega posvetovanja po protokolu o strateški presoji vplivov na okolje. Republiki Avstriji, Republiki Madžarski, Republiki Hrvaški in Republiki Italiji so bila junija 2014 poslana obvestila o možnosti vključitve v postopek celovite presoje vplivov na okolje, vključno s poročilom »Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila«, prevedenim v angleški jezik. Obvestila o možnosti vključitve po posameznih državah in obrazec za notifikacijo so v prilogi 1.

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

Po pridobitvi pozitivnega mnenja je okoljsko poročilo prevedeno v angleščino in posredovano ministrstvom sosednjih držav v postopek čezmejne presoje.

Javna razgrnitev Okoljskega poročila in Strategije je potekala v času od 15. 12. 2014 - 31. 1. 2015. V ta namen sta ministrstvi, pristojni za promet in za okolje na svojih spletnih straneh objavili Strategijo (verzija 9.5 iz oktobra 2015) in Okoljsko poročilo (oktober 2015) v slovenskem in angleškem jeziku.

5. ODZIVI DRŽAV VKLJUČENIH V POSTOPEK ČEZMEJNE PRESOJE

V postopku čezmejne presoje so sodelovale štiri države: Republika Avstrija, Republika Madžarska, Republika Hrvaška in Republika Italija. V skladu z ESPOO konvencijo države pričakujejo, da bodo vključene v postopek presoje vplivov na okolje v nadaljnjih fazah priprave projektne dokumentacije.

Originalni odzivi (dopisi) držav vključenih v postopek čezmejne presoje so priloženi v prilogi 2. Opis poteka postopka, vključno z obrazložitvijo upoštevanja prejetih pripomb, je v nadaljevanju.

➤ Republika Avstrija

Republika Avstrija je po elektronski pošti dne 27.1. 2015 na ministrstvo, pristojno za okolje posredovala obvestilo, da se ne bo vključila v postopek celovite presoje vplivov na okolje.

➤ Republika Madžarska

Republika Madžarska je dne 13. 3 2015 na ministrstvo, pristojno za okolje posredovala dopis, v katerem ugotavlja, da so v Okoljskem poročilu upoštevana njihova predhodna priporočila. V dopisu so izpostavili možne trajne vplive podnebnih sprememb in opozorili na trajnostno načrtovanje predvsem železniške infrastrukture. Tovrstni vplivi so bili že obravnavani v Okoljskem poročilu v poglavju 8.1.3.1 Prilaganje podnebnim spremembam, zato je ocenjeno, da je postopek zaključen. Dopolnitve niso potrebne.

➤ Republika Hrvaška

Republika Hrvaška je dne 21.5.2015 na ministrstvo, pristojno za okolje posredovala dopis, v katerem ugotavljajo, da soglašajo s Strategijo, a je potrebno pred njeno potrditvijo upoštevati še nekaj pripomb.

Ministrstvo za infrastrukturo je Republiko Hrvaški z dopisom obvestilo o načinu upoštevanja njihovih pripomb pri dopolnitvi Strategije (priloga 3), in sicer:

- Koridor Xa je pravilno narisano, vsaj kar se tiče slovenskega pojmovanja tega koridorja, pa tudi dokumenta iz Helsinkov, kjer so bili ti koridorji usklajeni (leta 1997): Slovenija je namreč vedno trdila, da koridor Xa Gradec - Maribor - Zagreb poteka preko Zidanega Mosta (in ne preko Krapine kot je predlagano s strani Hrvaške). Ta potek je tako narisano (preko Zidanega Mosta) tudi v veljavni TEN-T uredbi (1315/2013). Dopolnitve niso potrebne.
- Dejstvo je, da je odsek AC Ptuj-Gruškovje v gradnji in bo zagotovo končan do leta 2020. Pripomba je upoštevana pri dopolnitvi Strategije.
- Tekst v zvezi z vstopom Hrvaške v EU je popravljen. Pripomba je upoštevana pri dopolnitvi Strategije.
- V Strategiji je navezava na istrski ipsilon že načrtovana preko MMP Dragonja. Dopolnitve niso potrebne.

➤ Republika Italija

Republika Italija je dne 15.5.2015 na ministrstvo, pristojno za okolje posredovala več dopisov s pripombami (pripombe se v dopisih podvajajo).

Ministrstvo za infrastrukturo je Republiko Italijo z dopisom obvestilo o načinu upoštevanja njihovih pripomb pri dopolnitvi Strategije (priloga 3), 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. Bistvenega vpliva na avtocestno

omrežje Italije, zaradi povečevanja pretovora v pristanišču Koper, ni pričakovati. Dopolnitve niso potrebne.

- Glede informacij v zvezi z drugim železniških tirov 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. Dopolnitve niso potrebne.
- 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. Študija v zvezi z lahko progo še poteka in še ni podanih dokončnih rezultatov. Dopolnitve niso potrebne.
- 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. Dopolnitve niso potrebne.
- 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. Dopolnitve niso potrebne.
- 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. Smo pa pri planiranju prihodnjih prometnih tokov upoštevali tudi načrte pristanišča v Trstu, da poveča pretovor ostalih vrst blaga (predvsem ro-ro in kontejnerje). Zato se nam zdi npr. projekt čezmejne železniške povezave med Trstom in Divačo ključen, da bi lahko zagotovili promet na trajnostni način tudi za morebitno blago iz tržaškega pristanišča, ki potuje na vzhod ali severo-vzhod. Dopolnitve niso potrebne.
- Glede ljubljanskega letališča se ugotavlja, da ima letališče zelo dobro avtocestno povezavo, medtem ko železniške povezave zaenkrat s tem letališčem ne predvidevamo. To možnost bi preučili, če bi se število potnikov na ljubljanskem letališču v prihodnje povečalo na več kot 4 milijone potnikov/leto. Dopolnitve niso potrebne.
- 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. Kljub temu smo se odločili, da se Strategija dopolni s posebnim poglavjem, ki vključuje spremljanje stanja. 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, ki prikazuje kemično in ekološko stanje morja. Pripomba je upoštevana pri dopolnitvi Strategije in Okoljskega poročila.
- 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 konkretnjših projektov za izvedbo ukrepov potrebno izdelati podrobnejše analize in študije. Če gre pri tem za čezmejne projekt, potem pri njih sodelujejo tudi sosednje države. Dopolnitve niso potrebne.
- 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. Omenjeno železniško vozlišče spada v ukrep R.40 »Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča in aglomeracije«. Ukrep R.40 bo dopolnjen z navedbo, da je učinkovito kombiniranje različnih načinov prevoza v transportni verigi in s tem povečali učinkovitost prometa, pomembno še posebej tam, kjer se s tem rešujejo okoljski problemi. Pripomba je upoštevana pri dopolnitvi Strategije.