



PRILOGA K UREDITVI INFRASTRUKTURE  
Strateška okoljska presoja

Netehnični povzetek okoljskega poročila

Januar 2016



## Kazalo

<b>1</b>	<b>KAJ JE STRATEŠKA OKOLJSKA PRESOJA (VAS) IN KAKO JE SESTAVLJENO OKOLJSKO POROČILO PRILOGE O INFRASTRUKTURNIH ZMOGLJIVOSTIH .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>KAJ JE PRILOGA O INFRASTRUKTURNIH ZMOGLJIVOSTIH KATERE ZAHTEVE IN KRITIČNE TOČKE BODO OBRAVNAVANE IN KAKO BO TO IZVEDENO .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>KATERI SO CILJI OKOLJSKIH IN EKONOMSKO-DRUŽBENIH PRVIN TRAJNOSTNEGA RAZVOJA V PRILOGI AI.....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>KATERI SO MOŽNI KLJUČNI VPLIVI PRILOGE AI?.....</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>KAJ LAHKO POVEMO GLEDE PRESOJE POSLEDIC AI NA OBMOČJIH NATURA 2000 .....</b>	<b>36</b>
<b>6</b>	<b>KAKŠNI SO PREDLOGI ZA FAZO IZVAJANJA AI .....</b>	<b>38</b>
<b>7</b>	<b>KAKO SO BILA V OKVIRU VAS UPOŠTEVANA MNENJA, KI SO JIH POSREDOVALI SUBJEKTI S STROKOVNIM ZNANJEM NA OKOLJSKEM PODROČJU (SCA).....</b>	<b>40</b>
<b>8</b>	<b>KAKO BO POTEKALO SPREMLJANJE PROCESA AI.....</b>	<b>45</b>



***Seznam uporabljenih kratic***

AC	Visoka zmogljivost (železniške proge)
AdSP	Pristaniški organ
AF	Funkcionalna območja ukrepanja
AI	Priloga o infrastrukturnih zmogljivostih za Ekonomsko-finančni načrt (DEF) 2015
ANAS	Italijansko neodvisno cestno podjetje
AV	Hitra železnica
CdP	Pogodba o izvajanju Programa
CF	Kohezijski sklad
CEF	Connecting Europe Facilities (Uredba (EU) št. 1316/2013, Instrument za povezovanje Evrope)
CIS	Pogodbe o razvojnih ciljih
DEF	Ekonomsko-finančni načrt
ERTMS	Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa
MATTM	Ministrstvo za okolje ter varstvo ozemlja in morja
MIT	Ministrstvo za infrastrukturo in promet
PSNPL	Nacionalni strateški načrt za pristanišča in logistiko
PON	Nacionalni operativni program
RFI	Italijanska železniška mreža (združenje italijanskih državnih železniških prevoznikov)
RPA	Osnutek okoljskega poročila (vsebinjenje ali scoping)



## 1 Kaj je Strateška okoljska presoja (VAS) in kako je sestavljeno Okoljsko poročilo Priloge o infrastrukturnih zmogljivostih

Strateška okoljska presoja (VAS) je postopek celovite presoje vplivov izvedbe planov, programov, načrtov, prostorskih ali drugih aktov na podlagi Direktive Evropskega Parlamenta in Sveta 2001/42/ES z dne 27. junija 2001 »Uredba o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje« (v nadaljevanju »Direktiva VAS«). Je plod dolgotrajnih procesov v standardizaciji, ki so jih skupaj izpeljale Evropska skupnost in Države članice pri uveljavljanju postopkov, metodologij in tehnik za vključitev preventivne okoljske presoje v projekte, programe in plane na podlagi Direktive 85/337/EGS,<sup>1</sup> ki zadeva vrednotenje učinkov določenih projektov na okolje (Ocena vplivov na okolje; VIA) in ki se nadaljuje v okviru Direktive 92/43/EGS o Celoviti presoji vplivov na okolje (VINCA) s ciljem varovanja območij mreže Natura 2000 (območja, pomembna za Skupnost; posebej varovana območja).

*Cilj direktive o okoljski presoji (VAS) je zagotoviti visoko stopnjo varovanja okolja in prispevati k vključitvi okoljskih vidikov v izdelavo plana ali programa ter k njegovi odobritvi.*

Državni standardi za uvedbo direktive temeljijo na zakonodajnem odloku 152/2006 »Standardi okoljskih vidikov« ter vseh nadaljnjih spremembah in dopolnitvah (ali na Enotnem besedilu »TU Ambiente«).

Postopek vrednotenja vplivov pa mora zagotoviti uporabno dokumentacijo za opredelitev in ovrednotenje glavnih vplivov, ki jih lahko povzroči Priloga o infrastrukturnih zmogljivostih v območjih Natura 2000, ki so kandidati za plan ali program, ob upoštevanju ciljev za varovanje slednjih. Standardi Skupnosti, na katere se sklicujemo na področju Presoje vplivov na okolje (VINCA), so:

- Direktiva Sveta 92/43/EGS (Naravni habitati) z dne 21. maja 1992 o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst;
- Direktiva 2009/147/EGS Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. novembra 2009 o ohranjanju prosto živečih ptic;

Na podlagi nacionalnih standardov je bil v Italiji prenos Direktive o naravnih habitatih izveden s pomočjo uredbe predsednika republike DPR št. 357/97, ki je bila nadalje spremenjena in dopolnjena z uredbo predsednika republike DPR št. 120/2003, medtem ko je prenos Direktive o pticah nastopil na osnovi zakona št. 157/1992, ki je bila nadalje spremenjena in dopolnjena z zakonom št. 221 z dne 3. oktobra 2002.

Enotno besedilo Okolje (TU Ambiente) navaja naslednje izraze, faze in aktivnosti za izvedbo postopka Okoljske presoje (VAS):

- a) izvedbo preverjanje primernosti, z omejitvijo na načrte in programe pod členom 6, odstavek 3 in 3-bis;
- b) predhodno fazo za pristop in opredelitev vsebin Okoljskega poročila;
- c) izdelavo Okoljskega poročila;
- d) potek posvetovanj;
- e) presojo načrta ali programa Okoljskega poročila in izsledkov posvetovanj z obrazloženim mnenjem;

---

<sup>1</sup> Dne 25. aprila 2014 jo je zamenjala nova direktiva 2014/52/EU, ki nadomešča direktivo 2011/92/EU, ki je pred tem nadomestila direktivo 85/337/EGS, ki je bila prav tako nadomeščena z direktivami 97/11/ES, 2003/35/ES in 2009/31/ES.

- f) sklep;
- g) informacijo o sklepu;
- h) nadzor.

Okoljska predpresoja (RPA, običajno imenovana tudi **vsebinjenje ali scoping**) predstavlja dokument, na katerega se osredotoča faza b) postopka strateške okoljske presoje (VAS), glede na to, da je faza a) nepotrebna, kajti Priloga o infrastrukturnih zmogljivostih za plan DEF se navezuje na okoljsko presojo VAS.

Enotno besedilo Okolje (TU Ambiente) na podlagi člena 13 (1) jasno opredeljuje cilje predpresoje (scoping) in na podlagi zadevne predpresoje glede možnih vplivov na okolje, ki so povezani z izvedbo plana ali programa, predpisuje, da *pristojni organ opravi posvetovanje s pristojnim organom za okoljsko področje ali drugimi udeleženci v postopku že v začetnih korakih pred elaboracijo planov ali načrtov*, da bi tako določil doseg in stopnjo natančnosti informacij, ki se vključijo v Okoljsko poročilo.

V sklopu postopka okoljske presoje VAS pa **Okoljsko poročilo** (RA) predstavlja osrednji dokument, ki opisuje potek postopka izvajanja okoljske presoje načrta. V primeru presoje VAS iz Priloge o infrastrukturnih zmogljivostih (AI) vsebina okoljskega poročila prevzema predlagano strukturo predpresoje (scoping), razen nekaj sprememb in poglobljenih točk, ki nastopijo zaradi posebnosti v izvedbi tovrstne študije.

Poglavje 2, ki je bilo predhodno namenjeno metodološkim vidikom, je na primer posvečeno opisu **postopka izvajanja presoje VAS** iz Priloge o infrastrukturi, predvsem glede na osnovi bogatega obsega – tako količine kot kakovosti vsebin – prispevanih podatkov in gradiv, ki so dospeli v fazi vsebinjenja. Poglavje je bilo torej oblikovano tako, da natančno poroča o sledečem: o subjektih, ki sodelujejo, in o stopnji njihove udeležnosti na osnovi vrste institucij in predmeta posredovanega prispevka, predhodnih posvetovanjih, ki so potekala s prisojnim organom (MATTM) ter z natančno proučitvijo vseh dospelih prispevkov, da bi opredelili kako in kje so bili posamezni predlogi vključeni v zadevno okoljsko poročilo (RA).

Poglavje 3 je bilo že v osnovi namenjeno **povzetku** Priloge infrastrukturnih zmogljivosti, ki je tako vključena v postopek izdelave študije, sprva mišljene le kot dopolnitev »ciljnega« zakona 443/2001 z vsemi nadaljnjimi spremembami in dopolnitvami (ki še vedno predstavlja pomembno gradivo v drugem delu dokumentacije in v prilogah, ki posredujejo podatke o stanju izvajanja Programa strateških infrastruktur), sedaj pa pomeni *splošen okvirni pregled nad naložbami s področja prometav skladu z napotki glede izpolnjevanja predhodnih pogojev (Cexa) tematskega cilja št. 7 »Promet in infrastrukture«, ki jih vsebuje Sporazum o partnerstvu 2014–2010.*

Metodološki vidiki so bili premaknjeni na bolj primerno mesto za povzetkom AI (Priloga o infrastrukturi), saj so tesno povezani z oblikovno posebnostjo dokumenta AI, ki je na podlagi splošnega regulativnega in programskega okvira podvržen stalnim spremembam. V 4. poglavju je predstavljen **sprejet Model vrednotenja**, najprej so podrobno opisana metodološka sklicevanja, še posebno pa študije in eksperimentiranja, ki jih je predhodno financiralo italijansko Ministrstvo za promet (MIT) v povezavi z okoljskim poročilom VAS glede nacionalnih operativnih programov, ki podpirajo mobilnost, nato pa opisuje kompleksnost dejavnikov, ki so se pojavili pri presoji priloge AI, kakor tudi opisuje zadevno upravljanje prek opredelitve »funkcionalnih območij ukrepanja«. V nadaljevanju so opisane in obrazložene tudi druge **temeljne metodološke izbire** sprejetega modela vrednotenja, še posebno:

- vključevanje okoljskih in ekonomsko-socialnih prvin v vrednotenje, tudi z namenom preverjanja izpolnjevanja predhodnih pogojev (10. člen Uredbe EU št. 1315/2013);
- argumentirani pristop k vrednotenju zaradi zagotavljanja preglednosti in pogojev za vrednotenje skupnih vplivov;
- Okoljski program za funkcionalna območja ukrepanja iz Priloge o infrastrukturi AI v vlogi orodja za vertikalno vključevanje med vrednotenji (*tiering*).



Poglavje 4 se zaključuje s podrobnim opisom razpoložljivih instrumentov vrednotenja (ocenjevalna matrica in ocenjevalna mapa) ter treh operativnih delov, ki so nujni za izdelavo dokumentacije.

Preostali vsebinski deli sledijo celovitosti študije, ki je predvidena za postopek scoping.

Poglavje 5 vsebuje opis **stanja okolja**, ki je razporejen v šest okoljskih makroenot.

Poglavje 6 vsebuje opis za vsako posamezno okoljsko makroenoto, bistvene vsebine – z vidika okoljskih ciljev – o planih zadevnega sektorja, a ne na mednarodni ravni, ravni Skupnosti ali nacionalni ravni, na podlagi česar se izlušči šest bistvenih okoljskih ciljev (OAS). Gre za besedila, ki povzemajo smernice za varstvo okolja (ki je pogosto prilagojeno že v ključni fazi prevoza), dejstva, ki so vključena v okoljsko presojo VAS ter so sprejeta v sam *Sistem usmeritvenih ciljev za izvedbo presoje*, kar predstavlja večje jamstvo glede **preverjanja Priloge o infrastrukturi AI**. Poglavju 6 je priložena **Priloga 1** »pravni in programski referenčni okvir«, ki podrobno navaja vse pregledane dokumente, s kratkim opisom ciljev in namenov, ki so zastavljeni za vsakega posebej.

V zadnjem poglavju je opisan nastanek vseh sedmih ciljev s področja ekonomsko-družbenega področja in prometne politike (OES) – ki so sestavni del zgoraj navedenega Sistema usmeritvenih ciljev za izvedbo presoje – na podlagi »Splošnih prioritet«, med katere spada 10. člen Uredbe EU 1315/2013 o usmeritvah Unije glede razvoja vseevropskega prometnega omrežja, ki ga je Komisija sprejela kot smernico za izpolnitev kriterijev Cexa, ki se nanašajo na značilnosti v Prilogi o infrastrukturi, saj podajajo »Splošen okvir za naložbe na področju prevoza«.

Poglavje 7 prikazuje in pojasnjuje **rezultate izvedene Strateške okoljske presoje**, kar omogoča razlikovanje med številnimi storitvami v prilogi AI (*ocena združljivosti*) pri doseganju posameznih šestih ciljev OAS in sedmih ciljev OES, ki so opredeljeni znotraj *Sistema usmeritvenih ciljev za izvedbo presoje*.

Poleg tega sta na voljo tudi ocena okoljske združljivosti in ocena združljivosti z ekonomskega in socialnega vidika, ki sta priloženi storitvam v Prilogi o infrastrukturi (AI) v okviru šestih ciljev OAS in sedmih ciljev OES, ki jih vsebuje okoljska presoja VAS.

Izdelana je bila tudi *ocena strateškosti* storitev posameznih obdelanih funkcionalnih območij ukrepanja, s pomočjo katere je bilo mogoče opredeliti okoljske prvine, ki so po vsej verjetnosti podvržene pomembnim okoljskim vplivom, za kar se priporočajo spremljajoči ukrepi za zmanjšanje – predvsem pa za preprečevanje že v fazi načrtovanja – vseh omenjenih vplivov. Rezultate tovrstnih presoj podpirajo grafične predstavitve, ki dodatno potrjujejo te trditve.

Omenjene presoje so bile dokončno vključene z *osredotočenostjo* na izpolnjevanje predhodnih pogojev, ki so sestavni del priloge AI (z omejitvijo na tiste, ki jih navaja 10. člen Uredbe 1315/2013).

Kot dopolnilo in predpostavka k omenjeni izvedeni presoji služi 27 **dosjejev presoje** (po eden na posamezno opredeljeno funkcionalno območje), ki so v celoti podani v **Prilogi 2**.

Poglavje 8 vsebuje **spremljevalne ukrepe** v obliki »celovitega seznama označb za okoljske programe funkcijskih območij«, ki je urejen tako, da se sklicuje na šest ciljev OAS. Na sistematičen način so tako v njem zbrani možni spremljevalni ukrepi, ki se dejavno uvajajo ob postopnem določanju aktivnosti, ki se nanašajo na preučevano funkcijsko območje ne glede na prisotnost pomembnih negativnih vplivov (izboljšujemo lahko tudi pozitiven vpliv), medtem ko so ukrepi za zajezitev določenih negativnih vplivov v ocenjevalni matrici opredeljeni kot primerni za »poseben nadzor« oziroma *za ukrepe, s pomočjo katerih bodo postali sprejemljivi v primerjavi s celoto koristnih vidikov, ki se pojavijo ob vpeljavi postopkov za funkcijsko območje*, navedeni neposredno v Razdelku 3 presojevalnih dosjejev.

Poglavje 9 opisuje sistem **nadzorovanja** priloge AI in se v veliki meri sklicuje na že preučevane metodologije Ministrstva za promet (MIT) in MATTM v sklopu Načrta za okoljski nadzor presoje VAS operativnega programa PON »Infrastrukture in mreže« 2014–2020.

Priloga 3 tako vsebuje študijo vpliva na območja Natura 2000 (**VINCA**).

## 2 Kaj je Priloga o infrastrukturnih zmogljivostih Katere zahteve in kritične točke bodo obravnavane in kako bo to izvedeno

V trenutnem regulativnem okviru se usmeritveni ukrep glede naložb v prometno in logistično infrastrukturo in ki je predmet nacionalnega pomena poglavitno izvaja v sklopu Programa strateških infrastruktur (PIS), ki je vključen v »Prilogo infrastrukturnih zmogljivosti za Ekonomsko-finančni plan (DEF). Program PIS predstavlja izpolnitev zahtev zakona št. 443 z dne 21. decembra 2001 (tako imenovani Zakon o ciljih).<sup>2</sup>

V zadnjem desetletju je Program strateških infrastruktur (PIS) – ter vse dopolnitve v sklopu Priloge o infrastrukturnih zmogljivostih – doživel določene zakonodajne spremembe, sprejete z namenom ojačanja povezanosti med prometnimi politikami tako na ravni Skupnosti kot na ravni posameznih držav in med programi posameznih aktivnosti znotraj Programa, kot je na primer vpeljava določenih prednostnih kriterijev pri izvedbi omenjenih aktivnosti. Tovrstne pobude, ki pa še niso prešle v fazo celovitih popravkov zakonodaje, so vsekakor zarisale dodelan okvir ciljnih sprememb, ki so osnovane na enotnem in prednostnem nacionalnem načrtu na področju prometa, ki v sebi združuje tako dejanje opredelitve nacionalnih strategij kakor tudi oblikovanje srednjeročnih programov, ki bodo podvrženi rednemu dopolnjevanju.

Ob tovrstnem spreminjanju nacionalnih predpisov se je izoblikovala faza opredelitve novega obdobja za programe skupnosti 2014–2020, ki je bila tudi uradno dokončno potrjena z Uredbo (EU) št. 1303/2013 z dne 17. decembra 2013 in ki narekuje enotna določila za uporabo Evropskih struktur in investicijskih skladov (ESI-skladi). Med najpomembnejšimi novostmi predpisov je vpeljava »predhodnih pogojev« oziroma skupek minimalnih pogojev pravne, administrativne in organizacijske narave, ki zagotavljajo učinkovito in uspešno koriščenje sredstev.

Glede prometnega sektorja, ki se v novi sestavi ureditvenih predpisov Skupnosti navezuje na tematski cilj 7 »Spodbujanje trajnostnega prevoza in odprava ozkih grl v ključnih omrežnih infrastrukturah«, se poglavitni pogoji nanašajo na prisotnost enega ali več načrtov ali splošnih okvirov za naložbe s področja prometa v skladu z institucionalno ureditvijo Držav članic, na kateri sloni razvoj infrastrukture in s pomočjo katere se izboljšuje dostop do globalne mreže in osrednje mreže TEN-T. Ta splošni okvir mora tudi izpolnjevati pravne zahteve za izvedbo strateške okoljske presoje.

Potreba po zadostitvi tovrstnim pogojem je skupaj s predhodno omenjenim postopkom prilagajanja pravne ureditve – s partnerskimi aktivnostmi, porazdeljenimi med Državo članico in Evropsko komisijo – privedla do opredelitve ustreznega umeščene instrumenta za oblikovanje programov nacionalnih strateških prometnih linij v Prilogi infrastruktur za DEF, ki lahko zagotovi izpolnitev vseh predhodnih pogojev na tem področju.

Ta sklep je bil sprejet v sklopu Sporazuma o partnerstvu 2014–2020, v katerem je tudi opredeljen plan ukrepanja, ki naj bi zagotovil izpolnitev tega cilja oziroma potrditev sprememb k Prilogi o infrastrukturi v skladu s predhodno določenimi pogoji, medtem ko je pomemben regulativni akt na nacionalni ravni predstavljen v obliki Sklepa CIPE št. 26/2014, v katerem je opredeljeno, da Priloga o infrastrukturnih zmogljivostih predstavlja nacionalni regulativni okvir v povezavi s ciklom programov 2014–2020.

---

<sup>2</sup> Besedilo določa (1. člen), da »Vlada ob upoštevanju ustavnih pristojnosti regij, opredeli javne in zasebne infrastrukture ter proizvodne obrate, katerih realizacija je strateškega in nacionalnega pomena za modernizacijo in razvoj države. Opredelitev se izvede s pomočjo programa, ki ga je zastavil Minister za infrastrukture in promet v soglasju s pristojnimi ministri in regijami ali zadevnimi samostojnimi pokrajinami in ki je bil vključen, po predhodnem mnenju CIPE in predhodnem dogovoru Združene konference na podlagi 8. člena zakonodajnega odloka št. 281 z dne 28. avgusta 1997, v dokument o ekonomsko-finančnem programu z navedbo zadevnih dodeljenih sredstev«.

Takšne vsebine so navedene v poglavju II (Stateške linije) Priloge o infrastrukturnih zmogljivostih 2015, ki je vključena v prvi del («Splošni okvir načrtovanja prometnih infrastruktur»), ta pa je ustrezno posodobljen v skladu z različico iz aprila 2015 in ga je Svet ministrov odobril 13. novembra 2015.

Prvi del Priloge tako ohranja dvojno naravo:

- *Splošen okvir za naložbe s področja prometav* skladu z napotki glede izpolnjevanja predhodnih pogojev tematskega cilja št. 7 »Promet in infrastrukture«, ki jih vsebuje Sporazum o partnerstvu 2014–2010.
- *Predpostavlja nadaljnje načrtovanje z drugačnega vidika ukrepanja*, ki je utemeljeno znotraj strateškega okvira, prek katerega morajo biti načrtovane vsebine in ukrepi naložb v prometno infrastrukturo ustrezno razviti

Priloga o infrastrukturnih zmogljivostih za načrt DEF 2015 je bila v različici, ki jo je 10. aprila 2015 odobril Svet ministrov, uporabljena kot referenčni dokument v fazi vsebinjenja (*scoping*) s ciljem, da bi sprožili postopek Strateške okoljske presoje (VAS).

Kot navaja zgornje besedilo, je dne 13. novembra 2015 na podlagi predloga Ministra za infrastrukturo in promet Svet ministrov sprejel prilagoditev prvega dela Priloge o infrastrukturi 2015 (Splošen okvir za načrtovanje prometnih infrastruktur) v skladu z napotki glede izpolnjevanja predhodnih pogojev tematskega cilja 7 »Promet in infrastrukture«, ki jih vsebuje Sporazum o partnerstvu 2014–2010.

Omenjeni prvi del priloge AI iz novembra 2015 v celoti povzema vsebino priloge AI iz aprila 2015.

V primerjavi s predhodnimi letnimi izdajami se Priloga o infrastrukturi za načrt DEF 2015 razlikuje po koreniti strukturi in vsebinski spremembi. Nameni priloge v skladu s predhodno opisanim potekom reforme, v odgovor na **trojni nivo zahtev, so naslednji:**

- prilagoditev nacionalnega načrtovanja strateških infrastruktur usmeritvam Skupnosti;
- zagotovitev strateškega instrumenta, s katerim se ponudijo usmeritvene linije za načrtovanje javne uprave tudi glede upoštevanja proračunskih omejitev in za odločitve o naložbah zasebnih investitorjev;
- olajšanje komunikacije in pogajanj z regionalnimi oblastmi v sklopu procesa reforme 5. naslova Ustave v smeri večje doslednosti pri uporabi prednostnih ukrepov in v smeri učinkovitega odločanja in preseganja kritičnih točk za izpeljavo prednostnih ukrepov.<sup>3</sup>

V prvem delu poglavja »Splošen okvir za načrtovanje prometnih infrastruktur« Priloga, v nasprotju s predhodno vsebino, uvaja poglavje, namenjeno analizi okoliščin, ki razčlenjuje povpraševanje po tovornem in potniškem prometu, infrastrukturne dotacije, razvojni okvir zakonodaje in instrumentov za načrtovanje tako na ravni Skupnosti kot na nacionalni ravni ter se zaključi z diagnostičnim povzetkom, oblikovanim s pomočjo analize SWOT. **Glavne pomanjkljivosti** so predvsem ugotovljene v povezavi z naslednjim:

- železniške prometne mreže, ki ne zadovoljujejo pričakovanj v primerjavi z ostalimi državami EU, še posebno v obmejnih področjih in v južnih regijah, kar posledično vodi v pomanjkljivo uporabo železniških prevoznih sredstev za prevoz tovorov;
- številni predeli cestne mreže TEN-T, ki še ne zadovoljujejo varnostnih standardov v obmejnih območjih;

<sup>3</sup> prim. AI, del II.1, str. 61.

- sektor pomorskega in intermodalnega prometa, znotraj katerih so razvojni izzivi v tem sektorju posledica dokaj fragmentiranega in neučinkovitega načina upravljanja pristaniških vozlišč, pomanjkljivih medpovezav s poglavitnimi prometnimi mrežami in omejene konkurence, kar negativno vpliva na samo konkurenčnost;
- zgoščevanje velikih mestnih središč v metropolah in nizka kakovost regionalnega javnega prometa;
- težave pri vpeljavi zasebnega kapitala ob financiranju infrastruktur s potencialnim ekonomskim doprinosom.

Ob spoprijemanju s tovrstnimi pomanjkljivostmi se nato drugo poglavje »Strateške linije« osredotoči na strateške usmeritve nacionalnega pomena, na podlagi katerih bodo, ob zavedanju omejitev zaradi nezadostne razpoložljivosti virov, izbrane naložbe za prometno in logistično infrastrukturo, ki bodo realizirane v obdobju 2015–2020, začrtan bo širši časovni cilj v razponu do leta 2030, ki bo usklajen z evropskimi cilji s področja prometne politike.

Opredeljene **strateške linije** so usmerjene k:

1. povečanju modalnega deleža železniškega prometa in izboljšanju potniških storitev z zagotavljanjem kakovosti in časovne učinkovitosti prevozov, izboljšanju tovornega prometa glede dolžine modulov, teles in osne mase, s prednostnim osredotočanjem na izpopolnjevanju srednjeevropske mreže na nacionalnem nivoju, najprej na obmejnih območjih in v južnih regijah, nato pa pri povezavah z mrežo TEN v glavnih in najbolj produktivnih mestnih vozliščih;
2. zmanjšanju zgoščenosti prometa v mestih in mestnih jedrih prek ojačanja prometne mreže v metropolitanskih območjih, najprej v najgosteje naseljenih območjih, ter izboljšanju regionalne večmodalne mobilnosti za učinkovitejše in cenovno dostopnejše storitve;
3. izboljšanju konkurenčnosti pristaniškega in medpristaniškega sistema s poudarkom na operativni pomembnosti posameznih prevozov tudi s pomočjo infrastrukturnih in postopkovnih posegov ter z optimizacijo na nacionalni ravni upravljanja pristaniških sistemov;
4. izboljšanju cestne prometne mreže z dograditvijo osrednje cestne mreže, še posebno v območjih z najgostejšim prometom, z ojačanjem povezav med sekundarnimi in terciarnimi vozlišči globalne mreže TEN-T ter s povišanjem varnostne stopnje na glavnih prometnih smereh;
5. optimizaciji letalskega prometa v skladu z načrtom »enotno evropsko nebo« in za večmodalno povezavo med glavnimi letališči mestnih centrov;
6. privabljanju zasebnega kapitala s pomočjo prilagojene politike za krepitev upravnih zmogljivosti naročnikov, širjenju modelov za analizo ekonomsko-finančnih načrtov zasebnih ponudnikov, jasnejšo navedbo prednosti, ki izhajajo iz izvedbe investicijskih del pri razvijanju produktivnih okrožij in za učinkovito in sinergijsko uporabo različnih sredstev financiranja na ravni Skupnosti (Evropski sklad za strateške naložbe – FEIS, FESR) in na nacionalni ravni.

Za vpeljavo strateških smernic se uporabi vrsta instrumentov izvajanja in finančnih instrumentov, med katerimi je Priloga, ki je v skladu s predhodno navedenim Sklepom CIPE št. 26/2014, na podlagi katere je bila opravljena večja strateška koordinacija, v njej je opredeljen postopek dodelave sistema, hkrati pa je v njej predstavljen širši referenčni okvir za izvajanje programov. Ti instrumenti, ki so povzeti in na kratko predstavljeni v drugem delu, v razdelku II.2 Priloge, so naslednji:

- Program strateških infrastruktur (PIS);
- Osnutek pogodbe o izvajanju naložbenega paketa programa ANAS 2015;
- Pogodba o izvajanju naložbenega paketa Programa RFI;

- Nacionalni strateški načrt za pristanišča in logistiko;
- Načrt za letališča;
- Instrument za povezovanje Evrope (Connecting Europe Facility – CEF) in Evropski sklad za strateške naložbe (FEIS);
- Evropski strukturni in investicijski skladi, med katerimi je Operativni program za infrastrukturo in Mreže 2014–2020 ter Operativni program PON METRO 2014–2020;
- Sklad za razvoj in evropsko kohezijsko politiko 2014–2020.

Za izpolnjevanje določb zakona št. 443/2001 ter vseh nadaljnjih sprememb in dopolnitev so v drugem delu dokumenta in njegovih prilogah navedeni podatki o stanju izvajanja Programa strateške infrastrukture<sup>4</sup> ter nekatere opombe o stanju vzpostavljanja večmodalnih koridorjev TEN-T in potencialnih projektov za pridobivanje financiranja CEF.

Z namenom opredelitve metodoloških operativnih izbir z vidika vsebin v zgoraj omenjeni prilogi AI je še posebno pomembno poudariti kompleksnost dejavnikov v dokumentu za presojo, s katerimi se je bilo treba soočati pri strateški okoljski presoji.

Tako priloga AI ob presoji izpostavlja usmeritveni okvir, ki ga lahko opredelimo na sledeči način:

- izrecne navedbe v točkah, ki jasno opredeljujejo nekatere prioritete strateške smernice, na katere se osredotočajo naložbe za infrastrukturo, kakor tudi nekateri prioritetni ukrepi v sklopu Programa strateške infrastrukture;
- izrecne navedbe v povezavi z možnostjo natančnejše opredelitve tovrstnih smernic s pomočjo celovite uporabe instrumentov izvajanja v tem sektorju.

V prvi vrsti so se presojevalci soočili s problemom čim natančnejše opredelitve predmeta presoje, pri tem pa upoštevali negotovosti, ki so značilne pri procesu izdelave presoje VAS, kjer smo priča vzporednemu poteku oblikovanja načrta/programa in okoljskega poročila.

Smernice v prilogi AI so bile preučene, izbrane in hierarhično porazdeljene, tako da zarišejo uravnoteženo podobo prometne politike, za katero se uveljavlja skupek enotnih ocenjevalnih meril.

Ta oris se je udeležil iz izdelavo modela »*Odločitveno drevo priloge AI*«, ki je neposredno uporabljen v ocenjevalni matrici, predvideni za presojo VAS in ki je na vpogled na koncu poglavja 5 zadevnega dokumenta. Ponazorjen je s tristopenjsko hierarhično lestvico:

1. Strateške smernice
2. Specifični cilji
3. Funkcionalna območja ukrepanja

Za *Strateške smernice* se upošteva pet smernic, ki so navedene v prilogi AI (glej 2. poglavje) in so dodeljene različnim modalnim načinom prometa: železniški promet, sistemi mobilnosti na ravni metropolitanskih območij, pristaniški sistem, cestno omrežje, letališča.

Kot *Specifični cilji* se upoštevajo strateške smernice, ki jih povzemamo po Prilogi; na primer »1.A. Razvoj omrežij potniškega prometa na srednje dolgih progah« v primeru železniškega prometa ali »3.A. Povečanje konkurenčnosti sistema pomorskega prometa tako z zmanjšanjem časa in stroškov prevoza blaga kot z izvajanjem ukrepov za izboljšanje infrastrukture, ki so predvideni za pristanišča ter za izboljšanje pristaniških storitev« v primeru pristaniških sistemov.

<sup>4</sup> Kar zadeva seznam aktivnosti programa PIS, je v Prilogi naveden nabor 25 prednostnih ukrepov Programa, ki so bili izbrani na podlagi vrednotenja skladnosti glede vključevanja evropskih in regionalnih mrež, glede stanja napredka in glede možnosti večinskega deleža financiranja prek zasebnega kapitala.

**Funkcionalna območja ukrepanja** predstavljajo dodatni modalni način v sklopu ukrepov priloge AI. Tovrstna območja imajo lahko funkcionalno značilnost fizičnega tipa (na primer »1.A.3 Ukrepi za izboljšanje povezav v železniškem prometu z glavnimi letališči, v skladu z evropsko strategijo o omrežjih Core, kar zagotavlja intermodalnost zrak-železnica«) ali popolnoma nematerialnega tipa (na primer »3.A.1. Ukrepi za poenostavljanje in pospeševanje postopkov, nadzora in ukrepov v pristaniščih nacionalne pomembnosti ter za povečanje učinkovitosti pristaniških storitev in povečanje konkurenčnosti ponudnikov«): obe območji se štejeta za enakovredni, saj delujeta pod enakimi okoliščinami za doseg zastavljenih ciljev.

Še posebej pa so bila funkcionalna območja opredeljena kot stičišče dveh poti, ki peljeta v obratni smeri:

- prva pot gre *v smeri navzdol*, razvejanje strateških smernic AI kot je določeno tu zgoraj;
- druga pot gre *v smeri navzgor*, preverja se, da so ukrepi in dela, ki se navajajo in sklicujejo pod različnim naslovom AI, preprosto določljivi vsaj v enem specifičnem funkcionalnem območju.

*Funkcionalna območja ukrepanja (AF) predstavljajo višjo stopnjo natančnosti vsebin v AI, ki so podvržene Strateški okoljski presoji.*

To pa zaradi različne ravni zrelosti programov ukrepanja, ki podpirajo izvajanje strateških smernic priloge AI. S tega vidika je nehomogenost vidna v skupni prisotnosti naslednjih elementov v Prilogi:

- ukrepi, ki se že izvajajo ali ki so že prešli v fazo projektiranja, potrditve ali preverjanja z vidika okoljskih vplivov, niso mogli biti podvrženi presoji zaradi spornih elementov, ampak zaradi okoljskih pomanjkljivosti pri njihovem izvajanju, še posebno ker so del skupine zbranih vplivov;
- izbrani programi, za katere pa stopnja izvajanja še ni dozorela.

Iz tega sledi, da ni bilo mogoče uporabiti predpostavljenih kazalnikov predpresoje (vsebinjenja ali postopka scoping), ampak je prednosti deležna presoja, ki sloni na verjetnostnem ocenjevanju pričakovanih vplivov, ki so predvsem povezani s tipologijo upoštevanega funkcionalnega območja ukrepanja. Tako so tovrstne utemeljitve zbrane in natančno podprte v **ocenjevalnih dosjejih**, ki jih predvideva uporabljen model vrednotenja.

Pa se vrnimo na zadnje vprašanje, predstavljeno v naslovu tega poglavja (kako se bomo v prilogi AI soočili z ugotovljenimi kritičnimi točkami v italijanskem sistemu prevoznih storitev), z modelom odločitvenega drevesa in še posebno s seznamom 27 funkcionalnih območij, kjer na zadnji stopnji prispemo do odgovora.



### 3 Kateri so cilji okoljskih in ekonomsko-družbenih prvin trajnostnega razvoja v prilogi A1

#### *Analiza zunanje skladnosti, ki je močno povezana z ocenjevalno matriko*

Med vsebinami presoje VAS priloge TU Ambiente (Priloga VI pod črko e) določa, da se navedejo »Cilji za varovanje okolja na mednarodni ravni, na ravni Skupnosti in ravni Držav članic, ki se nanašajo na načrt ali program ter na način, s katerim so bili med pripravo ukrepov upoštevani navedeni cilji ter vsak posamezen okoljski vidik«. Zaradi tega se privzet model vrednotenja ne omejuje na preverjanje skladnosti vsebin v Prilogi o infrastrukturnih zmogljivostih z navedenim regulativnim okvirom izvajanja programov (QdRP), temveč se opredeli na neposredno oblikovanje sistema ciljev izvajanja presoje, in sicer v primeru šestih **bistvenih okoljskih ciljev (OAS)**, ki so izpisani v stolpcih presojevalne matrike (glej poglavje 3).

Oblikovanje Bistvenih okoljskih ciljev je osnovano na hitri analizi dokumentacije o politiki, planih in programih v mednarodnem, evropskem in nacionalnem merilu, ki so zajeti in predstavljeni v Prilogi 1 okoljskega poročila ter so povzeti v šestih **okoljskih makroelementih**.

Vključitev različnih okoljskih prvin v nabor šestih makroelementov je plod ugotovitve tesne povezanosti med temi elementi v odnosu do najnovejših podatkov v QdRP (regulativni okvir izvajanja programov), še posebno, če je ta prepletenost potrjena z možnostjo ocenitve vplivov na podlagi podobnih podatkov, kazalnikov in ugotovitev. Poleg tega pa so bili zelo uporabni prispevki, ki so jih predložili subjekti s strokovnim znanjem na okoljskem področju (SCA), s katerimi so potekali posveti v fazi postopka scoping za presojo VAS, o katerih so bila podana redna poročila v sklopu Okoljskega poročila.

Naslednja **preglednica 1** prikazuje šest opredeljenih makroelementov in ustrezne povezave z okoljskimi elementi, tako klasičnimi kot ostalimi.

*Preglednica 1 - Povezave med opredeljenimi šestimi makroelementi in klasičnimi okoljskimi elementi*

Regionalni okoljski makroelementi	TU Ambiente (Priloga VI pod črko f)	Drugi elementi, izpeljani na podlagi najnovejših programskih dokumentov
1. Kakovost zraka, energetska varčnost in toplogredni plini	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zrak</li> <li>• podnebni dejavniki</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• poraba energije</li> <li>• prispevek k omejevanju svetovnih emisij CO2 in toplogrednih plinov</li> </ul>
2. Odpornost na spremembe, katastrofe in nesreče, hidrogeološko tveganje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tla (preprečevanje geomorfološkega, seizmološkega, vulkanskega tveganja)</li> <li>• voda (preprečevanje nevarnosti poplav, obalna erozija)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• preprečevanje naravnih nesreč, ki jih povzročajo podnebne spremembe s pomočjo tehnik »prilagajanja podnebnim spremembam« pri regionalnem načrtovanju in projektiranju gradenj</li> <li>• Požarno tveganje</li> </ul>
3. Naravna območja in biološka raznovrstnost	<ul style="list-style-type: none"> <li>• biološka raznovrstnost s posebno pozornostjo na zavarovanih vrstah in njihovem naravnem habitatu v skladu z uredbama 92/43/EGS in 2009/147/ES</li> <li>• živalske in rastlinske vrste</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• varovanje 200 »prednostnih območij« za biološko raznovrstnost in regionalno ohranjanje narave</li> <li>• morsko in obalno okolje</li> <li>• širjenje eksotičnih vrst</li> </ul>
4. Raba tal, koriščenje virov in nastajanje odpadkov	<ul style="list-style-type: none"> <li>• materialne dobrine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• raba tal, vode in drugih naravnih virov</li> <li>• onesnaževanje površinskih in podtalnih voda</li> <li>• poraba agroživilske dediščine</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• količina nastalih odpadkov, vključno z izkopano zemljo in kamenjem</li> <li>• sanacija kontaminiranih zemljišč (prednostna uporaba)</li> </ul>
5. Pokrajina, kulturne dobrine, geomorfološka dediščina	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kulturna dediščina, vključno z arhitekturnimi in arheološkimi dobrinami</li> <li>• pokrajina</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ohranjanje geomorfološke dediščine</li> </ul>
6. Življenjske razmere in zdravje prebivalstva	<ul style="list-style-type: none"> <li>• prebivalstvo (število prometnih nesreč; nesreče, ki jih povzroči človek)</li> <li>• zdravje ljudi (kakovost zraka, fizikalni dejavniki kot sta hrup in vibracije)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fizikalni dejavniki: svetlobno in optično onesnaževanje)</li> </ul>

Okoljsko poročilo podaja tako opis okoljskega stanja v državi in njegovih kritičnosti kot opredelitev ciljev trajnostnega razvoja okolja za izvajanje presoje, ki sta bili izvedeni vzporedno v skladu z razporeditvijo v šest okoljskih makroelementov.

To je še posebej izrazito pri vračanju okoljskega stanja s pomočjo izbire učinkovitih tematik za pripravo programov v prevoznem sektorju (5. poglavje okoljskega poročila RA), pri tem so bili v večji meri uporabljeni podatki, zbrani v zbirniku okoljskih podatkov ISPRA, izdaja 2014–2015 in v njegovi *spletni različici*, s čimer je predstavljen zelo širok pregled s številnimi *osredotočenji* neposredno na prometno tematiko.

V 6. poglavju okoljskega poročila pa je opisan način, s pomočjo katerega so bili cilji za varovanje okolja in prometna politika, opredeljeni na mednarodni ravni, na ravni Skupnosti in na nacionalni ravni ter izpeljani na podlagi pregledanih dokumentov – seznam slednjih je osnovan na povzetku glavnih vsebin in je del Priloge 1 Okoljskega poročila – strnjeni v besedilu naslednjih šestih bistvenih okoljskih ciljev (OAS) za regulacijo presoje:

- OAS 1 Izboljšanje kakovosti zraka, povečanje energetske varčnosti in zmanjšanje toplogrednih plinov;
- OAS 2 Povečanje odpornosti na podnebne spremembe, katastrofe in nesreče ter zmanjšanje hidrogeološkega tveganja
- OAS 3 Zaščita naravnih območij in biološke raznovrstnosti, tudi morskega okolja;
- OAS 4 Zmanjšanje uporabe tal, koriščenja virov in količine nastalih odpadkov;
- OAS 5 Zaščita pokrajine in kulturne dediščine;
- OAS 6 Izboljšanje življenjskih razmer prebivalstva in zdravja prebivalstva ter posledično izboljšanje kakovosti mestnega okolja.

Če se povrnemo na okoljsko poročilo in se poglobimo v stanje okolja ter v posebnosti regulativnega okvira izvajanja programa, s pomočjo katerega so bili oblikovani osrednji okoljski cilji, je potemtakem vredno omeniti razloge in načine, kako so bili opredeljeni tudi družbeno-ekonomski in prevozniki cilji (OES), ki skupaj s predhodno omenjenimi šestimi cilji OAS tvorijo *Sistem referenčnih ciljev za izvajanje presoje*.

***Vključevanje okoljskih in družbeno-ekonomskih prvin v vrednotenje, tudi z namenom preverjanja izpolnjevanja predhodnih pogojev***

Namen uporabljenega modela vrednotenja je uokviriti okoljsko presojo v zgradbo, ki bi v jedru zagotovila tako »družbeni steber« kot »ekonomski steber«, vzporedno z »okoljskim stebrom«, saj vsi ti



elementi predstavljajo nepogrešljive nosilce trajnostnega razvoja. Kljub temu, da trajnostni razvoj v principu pomeni vključevanje v te tri dimenzije, sta se zakonodajna ureditev in praksa glede presoje VAS izoblikovali ob upoštevanju principov strogega ločevanja.

Tako je pomembno, da oblikovalci odločitev razpolagajo z instrumentom, s katerim lahko primerjajo obseg in pomembnost okoljskih vplivov z obsegom in pomembnostjo družbeno-ekonomskih vplivov ter tako ugotovijo sprejemljivost glede razmerja stroški/koristi, in negativnih vplivov, ki izhajajo iz ocene planov in programov, vključno tistih, ki bi vzdržali preventivne ukrepe, prilagajanje ali posebej nadomestno ukrepanje, ki sta navedena v sami presoji VAS. Drugače povedano, obstaja možnost, da najpomembnejši okoljski vplivi, ki bi jih izzvala ugodnejša izbira za družbeno-ekonomske vplive, lahko postanejo sprejemljivejši od okoljskih vplivov manjšega dosega, ki pa so vendar nastali zaradi slabo podprte izbire z vidika družbenih in ekonomskih koristi za skupnost.

Seveda pa je bistveno, da sta ta vidika presoje primerljiva ter da ju je mogoče primerjati ločeno, zaradi česar so vrednotenja, ki so povzeta v 4. poglavju v nadaljevanju, razporejena v skladu z dvema razdelkoma ocenjevalne matrike (doseganje okoljskih ciljev in doseganje družbeno-ekonomskih ciljev).

Namen uporabljene metodologije je prispevati k odvrnitvi od te usmerjenosti, in sicer s pomočjo:

- preventivnega *preoblikovanja* **Sistema regulativnih okoljskih in družbeno-ekonomskih ciljev za izvajanje presoje**, ki bi poleg okoljskih ciljev, priporočenih v presoji VAS, spremljala navedbo družbeno-ekonomskih in drugih ustreznih regulativnih ciljev politike prevoznitstva znotraj Priloge;
- naravnosti presoje z vidika vplivov v Prilogi infrastrukturnih zmogljivosti regije v smislu ocenjevanja stopnje uresničevanja zgoraj navedenega Sistema ciljev glede na celoto funkcionalnih območij ukrepanja v Prilogi (AI), kar omogoča ugotovitve z vidika »kumulativnih vplivov« ali »notranjih izravnjav«.

Osrednji okoljski cilji (OAS), na katere se sklicujemo pri presoji, so že bili opisani v prejšnjem poglavju. Tudi družbeno-ekonomski referenčni cilji (OES) za presajo so, podobno kot cilji OAS, izpeljani na osnovi analize okoljskih, ekonomskih, prevoznih in družbenih ciljev ob proučevanju regulativnega okvira izvajanja programov (QdRP) za AI in ob obrazložitvi v skladu s temeljnimi nameni v Prilogi o infrastrukturni zmogljivosti za plan DEF 2015. Na osnovi tega namena govorimo o zahtevah, ki jih povzema sama priloga AI, posebno pa se nanašamo na naslednje cilje:

- prilagoditev nacionalnega načrtovanja strateških infrastruktur smernicam Skupnosti;
- zagotovitev strateškega instrumenta, s katerim se ponudijo smernice za načrtovanje javne uprave tudi glede upoštevanja proračunskih omejitev in za odločitve o naložbah zasebnih investitorjev;

Glavni referenčni dokument QdRP (regulativni okvir izvajanja programov) za družbeno-ekonomske cilje predstavlja Uredba EU št. 1315/2013 o smernicah Unije glede omrežja TEN.<sup>5</sup>

Pri povzemanju »Ciljev vseevropskega prometnega omrežja«, pri katerih se je v 4. členu Uredbe, ko je obstajal namen, da bi jih uvrstili med referenčne družbeno-ekonomske cilje (OES) za izvajanje presoje, pojavilo neposredno in pomembno sklicevanje na **člen 10 »Prednostne naloge«**, saj jih je uporabila Komisija na podlagi ocenjevalnih kriterijev za izpolnitev predhodnih pogojev tematskega cilja št. 7 (»Spodbujanje trajnostnega prometa in odprava ozkih grl v ključnih omrežnih infrastrukturah«).<sup>6</sup> Navajamo iz besedila:

*10. člen - Prednostne naloge*

<sup>5</sup> Uredba EU št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in o razveljavitvi sklepa št. 661/2010/EU št. 1315/2013.

<sup>6</sup> European Commission, Guidance on Ex ante Conditionalities for the European Structural and Investment Funds. PART II, 13 February 2014 (II. DEL, 13. februar 2014)

1. V sklopu razvoja globalnega omrežja se daje splošno prednost ukrepom, ki so potrebni za:

- a) zagotavljanje boljšega dostopa in povezanosti z vsemi regijami Unije, pri tem pa se kot poseben primer upošteva otoke, osamljena omrežja in redko poseljena regijska ozemlja, tako obrobna kot podeželska;
- b) zagotavljanje optimalnega nivoja vključenosti načinov prevoza in medobratovalnosti med njimi;
- c) vzpostavitev manjkajočih povezav in odprava ozkih grl, zlasti na čezmejnih odsekih;
- d) spodbujanje učinkovite in trajnostne rabe infrastrukture, po potrebi povečanje zmogljivosti;
- e) izboljšanje ali vzdrževanje kakovosti infrastrukture na področju varnosti, zaščite, učinkovitosti, odpornosti na podnebne razmere in, kadar je primerno, nesreče, na področju okoljske uspešnosti, socialnih razmer, dostopnosti za vse uporabnike, zlasti starejše ljudi, osebe z zmanjšano mobilnostjo in invalidne potnike ter na področju kakovosti storitev in stalnosti prometnih tokov;
- f) izvajanje in vgradnjo telematskih aplikacij in spodbujanje tehnološkega razvoja in inovacij.

2. Z namenom vključitve ukrepov iz 1. odstavka je posebna pozornost namenjena ukrepom, potrebnim za:

- a) zagotovitev varnosti goriv s pomočjo večje energijske učinkovitosti in spodbujanje uporabe energetskih virov in sistemov alternativnega pogona, zlasti tistih z nizko ali nično stopnjo izpustov ogljika;
- b) prilagajanje izpostavljenosti mestnih območij škodljivim vplivom železniškega in cestnega tranzitnega prometa;
- c) odstranjevanje tehničnih in upravnih ovir, zlasti za medobratovalnost vseevropskega prometnega omrežja in konkurenčnost.

Omeniti je treba, da je del glavnih in dodatnih ukrepov (trije zapisani s podčrtanimi črkami) poglavitno okoljske narave, zato so že vključeni med temeljne okoljske cilje (OAS 2, OAS 1 in OAS 6). Ostalih sedem ciljev predstavlja smernice, ki so pomembnejše s stališča vidikov, ki se pripisujejo referenčnim družbeno-ekonomskim ciljem (OES) za izvajanje presoje. Oštevilčeni so od 1 do 7 in so navedeni v drugem delu stolpca presojevalne matrike, pod nazivom »OES«.

Kot je mogoče opaziti, so tovrstni kriteriji mešane narave, občasno pa prevladajo družbeni cilji (povezati oddaljene regije, zagotoviti dostop vsem subjektom itd.) ali ekonomsko-prevozni (medobratovalnost, dopolnitev manjkajočih povezav, odprava ozkih grl itd.). Na splošno velja omeniti, da so ukrepi glede predhodne pogojenosti prevoza — v primeru, da dejansko prispevajo k izpolnjevanju zahtev po varčnosti javnih finančnih virov ob spoštovanju proračunskih omejitev ter učinkovitosti javnih in zasebnih investicij, navedenih v prilogi A1 — pravzaprav upravičeno vključeni med cilje za družbeno-ekonomski razvoj.

Opomniti je treba tudi, da je **analiza zunanje skladnosti**, ki jo predvideva VAS, zajeta v samo presojo VAS z uporabljenim modelom, od trenutka, ko podporna matrika za strateško okoljsko presojo kot ocenjevalne kriterije prevzame usklajenost s cilji, neposredno izpeljanimi na podlagi branja in povzetka referenčnega okvira za izvajanje programov.

## 4 Kateri so možni ključni vplivi priloge AI?

### *Argumentirani pristop k vrednotenju (obrazložitev številke) zaradi zagotavljanja preglednosti in pogojev za pripravo ocene skupnih vplivov*

Ob prizadevanju, da bi ohranili izvirno naravo okoljske presoje, ki je usmerjena k izboljševanju skupnih poznavanj, so rezultati presoje vplivov posameznega izbranega programa, pridobljeni s pomočjo priporočenega modela, prikazani v *presojevalnih dosjejih*, ki so oblikovani tako, da dajejo prednost komunikacijskim vidikom in obrazložitvi rezultatov.

Ta *argumentirani pristop do izvedbe presoje* je neposredno povezan z možnostjo razumnega vrednotenja *skupnih vplivov* načrta/programa v presoji (ki se zahteva ob izdelavi VAS, a je pogosto težko izvedljiva), saj tovrstna presoja predpostavlja oblikovanje kvantitativnih mnenj, ki se med seboj seštevajo (sestavljajo jih pozitivna in negativna števila).

*Glede na nepredvidljivost takšnega točkovanja je pogoj za ustrezno argumentacijo bistvenega pomena pri potrjevanju samega vrednotenja.*

S tega vidika privzeti model vrednotenja ponuja možnost ocenjevanja skupnih vplivov – v končni fazi in kljub vsem previdnostnim napotkom.

Tako je s pomočjo odčitavanja kompleksnih vrednosti v *matriki vrednotenja* vplivov možno obvladovati vpliv vsake posamezne izbire načrta v proučevanju glede na skupino referenčnih ciljev za izvajanje presoje in z namenom postopnega zmanjševanja vrednosti skupnih vplivov, kar pripomore k boljšemu ravnotežju med okoljskimi, družbenimi in ekonomskimi prvinami, s čimer dosegamo načrtane trajnostne spremembe, na katere je presoja VAS v osnovi usmerjena.

Kot navaja predhodno poglavje, je posebna presojevalna matrika, prilagojena prilogi AI, naravnana na vrednotenje uresničevanja *Sistema referenčnih okoljskih in družbeno-ekonomskih ciljev za izvajanje presoje* (OAS in OES) s pomočjo opredeljenih 27-ih funkcionalnih območij ukrepanja (AF) ter tako vsebuje prve podatke v stolpcih, ta druge pa v vrsticah, ustrezno poimenovane Specifični cilji in Strateške smernice AI na podlagi njihovega izvora. V stičiščih med vrsticami in stolpci je presojevalec navedel mnenje o zmogljivosti funkcionalnih območij ukrepanja (AF) glede izpolnjevanja (neizpolnjevanja) posameznega od ciljev OAS/OES. Posamezna mnenja imajo ustrezno točkovanje s točno določenim obsegom lestvice v obeh smereh odnosno na vrednost nič, v skladu z načinom, opisanim v Legendi ocenjevalne matrike.

Dodeljevanje tovrstnih mnenj je obsežno obrazloženo v 2. razdelku presojevalnih dosjejev, posebej je pojasnjeno oblikovanje obrazložitvenega pisnega mnenja – ki je povzeto v obliki številke v ocenjevalni matriki – glede izpolnjevanja vsakega izmed 13-ih referenčnih ciljev za presojo v okviru vrednotenega funkcionalnega območja. Za primer se v nadaljevanju navaja eden od 27-ih presojevalnih dosjejev, ki jih vključuje Priloga 2 Okoljskega poročila (RA), nato pa ocenjevalna matrika, v kateri so zbrani rezultati vrednotenja iz dosjejev.

DOSJE PRESOJE FUNKCIONALNIH OBMOČIJ	
Funkcionalno območje (kratka opredelitev)	5.B.2 UKREPI ZA CESTNO IN ŽELEZNIŠKO POVEZAVO Z OSTALIMI STRATEŠKIMI LETALIŠČI
Daljša obrazložitev	5.B.2 Ukrepi za cestno in železniško povezavo z ostalimi strateškimi letališči
1. OPIS	
Strateška	5. Optimizacija letalskega prometa v skladu z načrtom »enotno evropsko nebo« in za

smernica	večmodalno povezavo med glavnimi letališči mestnih centrov
Specifičen cilj	5.B Izvedba potrebnih gradenj za izboljšanje dostopnosti in večmodalnosti
Opis funkcionalnega območja	Funkcionalno območje vsebuje ukrepe, ki so usmerjeni k ojačanju večmodalnih povezav strateških letališč (razen 3 medcelinskih letalskih prog), ki so že predmet funkcionalnih območij 5.B.1), z železniškim in cestnim omrežjem v sklopu zagotavljanja povezanosti in vključevanja v sistem prevoza. Gre torej za ukrepe infrastrukturnega tipa (izvedba novih cestnih in železniških odsekov in/ali posodabljanje in širjenje obstoječih prometnih osi) kot tehnološko-upravljalnega tipa za izboljšanje prevoznih storitev.
»Realni in dovršeni« ukrepi, navedeni na strani 90 Priloge AI	Večmodalni ukrepi tipa »zadnji del poti« železniške proge, kot predvideva nacionalni načrt o letališčih v sklopu Sporazuma o partnerstvu ter v skladu s političnimi smernicami EU glede prevoza, ki se osredotočajo na ukrepe za povezovanje strateških letališč v manj razvitih predelih z osrednjim železniškim omrežjem TEN-T, ki trenutno ne koristijo prednosti tega sporazuma.
Glavni udeleženi subjekti	ENAC, RFI, ANAS, letališka podjetja.
Zadevno geografsko področje	Funkcionalno območje se osredotoča na 8 strateško pomembnih letališč, ki jih opredeljuje osnutek Odloka predsednika Republike Italije o opredelitvi strateških nacionalnih letališč, ki ga je sprejel Svet ministrov dne 27. avgusta 2015: Bologna, Pisa/Firenze, Napoli, Bari, Lamezia Terme, Catania, Palermo in Cagliari.
Instrumenti izvajanja in referenčni finančni instrumenti	Funkcionalno območje zaobjema ukrepe, ki se financirajo na podlagi zakonodajnega odloka št. 133/2014 »Sblocca Italia« (sprostitvev sredstev za financiranje projektov, npr. Tramvia di Firenze, načrtovana povezava mesta z letališčem) in v okviru PIS (Circumetnea; vozlišče Palermo; Tramvia di Firenze). Tudi drugi ukrepi so vključeni v Pogodbo o izvedbi programa (CdP) RFI (ukrepi za izboljšanje in razvoj infrastrukture regionalnega/avtocestnega omrežja v bližini mestnih jeder Catanie) in v okviru Pogodbe o izvedbi programa ANAS (dela na avtocesti Palermo–Catania). Poleg tega pa prednostna prometna os II v okviru PON Infrastruktura in omrežje 2014–2020 krije financiranje del, ki so namenjena izboljšavi regionalne mobilnosti, modalnemu vključevanju in izboljšanju večmodalnih povezav (Specifičen cilj 2.2). PON vsebuje predlog o dokončanju vozlišča v Palermu, gradnja, ki je že vključena med Velike projekte plana PON omrežja in mobilnost 2007–2013.
Tesno povezana funkcionalna območja	2.A.1 Funkcionalni ukrepi za izboljšanje kakovosti železniških storitev v velikih metropolitanskih območjih 2.A.2 Funkcionalni ukrepi za ojačanje metropolitanskih prometnih omrežij
<b>2. URESNIČEVANJE SISTEMA REFERENČNIH CILJEV ZA PRESOJO V PRILOGI O INFRASTRUKTURI</b>	
Uresničevanje bistvenih okoljskih ciljev (OAS)	<i>OAS 1: Izboljšanje kakovosti zraka, povečanje prihranka energije in zmanjševanje toplogrednih plinov</i> Obstaja prepričanje, da imajo ukrepi, ki se nanašajo na funkcionalna območja (AF), pozitivne vplive na uresničevanje cilja OAS 1, zlasti tam, kjer je predvideno prednostno zagotavljanje železniških povezav s strateškimi letališči. V tem primeru bodo ukrepi za izboljšavo železniških prevoznih storitev v smeri z letališč in do njih lahko imeli pozitiven učinek na kakovost zraka, energetske varčnosti in zmanjševanje toplogrednih plinov, saj bodo (ob povečanju obsega uporabnikov, dostopnosti in udobja storitev) pripomogli k večji konkurenčnosti železniškega prevoza v odnosu do avtomobilskega prevoza, kar bo posledično zmanjšalo izpust onesnaževalcev zraka, ki izvirajo iz prometa in porabe fosilnih goriv za motorna vozila. Poleg tega pa bodo ukrepi za povečanje cestnega omrežja s smotrom povezave z letališči pripomogli k zmanjšanju prevoznega časa in zgoščenosti

prometa, kar bo ugodno vplivalo na zmanjšanje energetske porabe in izpustov. Po drugi strani pa je treba upoštevati dejstvo, da letalski prevozniki na globalni ravni ustvarjajo največji delež toplogrednih plinov, tako bo povečanje letalskega prometa v celotnem pogledu še poslabšalo učinek tople grede.

*Točkovanje: 1*

*OAS 2: Povečanje odpornosti na podnebne spremembe, katastrofe in nesreče ter zmanjšanje hidrogeološkega tveganja*

Ocenjuje se, da ukrepi, ki se nanašajo na AF ne predvidevajo pomembnih medsebojnih vplivov s ciljem OAS 2, pod pogojem, da se tematike o odpornosti na podnebne spremembe in upravljanju tveganja poplav obravnavajo s poglobljanjem v projektne faze posameznih posegov.

*Točkovanje: --*

*OAS 3: Zaščita naravnih območij in biološke raznovrstnosti, tudi morskega okolja*

Obstaja prepričanje, da imajo ukrepi za uresničevanje cilja OAS 3, ki se nanašajo na AF, negativne vplive s spremenljivimi lastnostmi glede na projektne značilnosti posegov, ki pa kljub temu v obsegu ostajajo zmerni. V primeru, da je predvidena izvedba novih elementov železniške in cestne infrastrukture, lahko vzpostavitev funkcionalnega območja (AF) vpliva na zmanjšanje naravnih habitatov in predstavlja večje motnje za obstoječe živalske vrste, kar lahko pomeni večjo ali manjšo resnost posega glede na značilnosti projektih tras. Upoštevajoč, da gre za linearno infrastrukturo, ni mogoče izključiti možnosti, da ti elementi prekinejo biološko kontinuiteto med obstoječimi habitatami in povečajo fragmentacijo, kar posledično vodi v proces biološke osiromašenja in izgubo biološke raznovrstnosti. Omenjeni potencialni vplivi se obravnavajo in ocenjujejo po posameznem primeru, z ustrežno natančnostjo, ob pregledu projektiranja. Zlasti velja poudariti, da bi v primeru izvedbe del na obstoječih trasah, predvidena gradnja nastopila na območjih, na katera so z naravovarstvenega vidika že posegali, pri čemer bi dodatne spremembe predstavljale znatno manjši poseg.

*Točkovanje: -2*

*OAS 4: Zmanjšanje uporabe tal, koriščenja virov in količine nastalih odpadkov*

Obstaja možnost, da imajo dela pripisana območju AF, za doseganje cilja OAS 4, zlasti na področju, ki predvideva izgradnjo nove cestne in železniške infrastrukture, zmerne do močne negativne vplive, ki lahko povzročijo krčenje tal (površin) v večji ali manjši meri v povezavi s projektnimi značilnostmi posegov. Nadalje pa je v primeru predvidenega izkopa za traso predora pojav tipskih težav (spremenljive narave na osnovi dimenzij predora) glede odstranitve znatnih količin izkopnega materiala, ki lahko vsebuje onesnaževalne snovi, za katere je treba predvideti posebno obdelavo. Zaradi tega bo v tovrstnih primerih prišlo do manjšega krčenja talnih površin. Takšni vplivi bodo obravnavani in ocenjeni glede na posamezni poseg ob pregledu projektiranja in v fazi VIA.

*Točkovanje: -2*

*OAS 5: Zaščita pokrajine in kulturne dediščine, vključno z geomorfološko dediščino*

Obstaja možnost, da imajo dela, ki se nanašajo na območje AF, negativne učinke na uresničevanje cilja OAS 5, zlasti v primeru, da predvideva izgradnjo nove cestne in železniške infrastrukture. Tovrstni potencialni vplivi (ki bodo ocenjeni glede na posamezni poseg v fazi VIA) bodo spremenljive narave na osnovi projektnih značilnosti zarisanih tras in bodo toliko bolj omejeni, v kolikor se odloči za širjenje že obstoječe infrastrukture (podvojitve obsega, razširitev itd.), kajti pokrajina je do določene mere že okrnjena.

*Točkovanje: -1*

*OAS 6: Izboljšanje življenjskih razmer prebivalstva in zdravja prebivalstva ter posledično izboljšanje kakovosti mestnega okolja*

Ocenjuje se, da dokončana dela, ki se nanašajo na zadevno funkcionalno območje (AF), pripomorejo k uresničevanju cilja OAS 6 s pozitivnimi učinki, ki izhajajo iz skrajšanja

	<p>prevoznega časa in predvidenega modalnega <i>prehoda</i> z zasebnega prevoznega sredstva na vlak, kar bo prispevalo k splošnemu zmanjševanju izpusta onesnaževalcev, ki nastajajo pri lokalnem prometu, s pozitivnim učinkom na zdravje ljudi, vendar tudi s pozitivnimi vplivi na prebivalstvo zaradi zmanjšanja časa in stroškov prevoza do letališča, s pozitivnimi vplivi tudi na turiste. V fazi izvajanja del pa lahko nastopijo potencialni negativni učinki.</p> <p><i>Točkovanje: 2</i></p>
<p>Uresničevanje družbeno-ekonomskih ciljev (OES)</p>	<p><i>OES 1: Zagotavljanje primerne dostopa do vseh pokrajin EU, vključno z bolj oddaljenimi in redkeje naseljenimi področji</i></p> <p>Glede na naravo in referenčni geografski obseg funkcionalnega območja, ki je predmet presoje – in je pretežno naravnano na metropolitanska območja z močno infrastrukturo – se ocenjuje, da to območje ne vpliva na uresničevanje cilja OES 1.</p> <p><i>Točkovanje: --</i></p> <p><i>OES 2: Zagotavljanje optimalnega vključevanja različnih modalnih načinov prevoza in njihova medobratovalnost</i></p> <p>Obstaja možnost, da ima območje AF pomembne pozitivne vplive na izpolnjevanje cilja OES 2: ukrepi, ki vodijo do tega funkcionalnega območja, so posebej naravnani na večmodalno povezovanje, ki se nagiba k izgradnji celovitih prevoznih sistemov s pomočjo medsebojnih povezav med železniškimi in letalskimi progami ter cestnimi prometnimi infrastrukturami.</p> <p><i>Točkovanje: 3</i></p> <p><i>OES 3: Vzpostavitev pomanjkljivih povezav v evropskem omrežju in odprava »ozkih grl«, zlasti v čezmejnih odsekih</i></p> <p>Obstaja možnost, da imajo ukrepi, ki se nanašajo na AF, splošne pozitivne vplive, čeprav neposredne, na izpolnjevanje cilja OES 3, ker bodo prispevali k dokončanju, vključitvi in povečanju celotnega evropskega prevoznega omrežja.</p> <p><i>Točkovanje: 1</i></p> <p><i>OES 4: Spodbujanje učinkovite in trajnostne rabe infrastrukture, po potrebi tudi povečanje njene zmogljivosti</i></p> <p>Obstaja možnost, da imajo dela pripisana območju AF, zmerne pozitivne učinke pri doseganju cilja OAS 4, zlasti na področju, ki prednostno predvideva povečanje zmogljivosti obstoječe infrastrukture in le po potrebi tudi izgradnjo nove. Končni cilj AF je torej vzpostavitev čim bolj povezanega in večmodalnega prevoznega sistema, ki je v celoti in z okoljskega vidika pretežno trajnostno naravnano.</p> <p><i>Točkovanje: 2</i></p> <p><i>OES 5: Izboljšanje ali vzdrževanje kakovosti infrastrukture na področju: dostopnosti za različne družbene skupine, za starejše ljudi in invalidne potnike; kakovosti storitev; stalnosti prometnih tokov</i></p> <p>Obstaja možnost, da imajo ukrepi, ki se nanašajo na AF, splošne pozitivne vplive na izpolnjevanje cilja OES 5, ker bodo prispevali k posodobitvi in izboljšanju infrastrukture ter obstoječih prevoznih storitev, tudi s ciljem povečanja njihove dostopnosti, udobja in uporabnosti za vse skupine uporabnikov.</p> <p><i>Točkovanje: 1</i></p> <p><i>OES 6: Vpeljava in vzpostavitev telematskih aplikacij ter spodbujanje razvoja inovativnih tehnologij</i></p> <p>Obstaja možnost, da imajo ukrepi, ki se nanašajo na AF, splošne pozitivne vplive na izpolnjevanje cilja OES 6, zlasti na področju, ki predvideva inovacije s področja tehnologije in upravljanja, namenjene izboljšanju prevoznih storitev.</p> <p><i>Točkovanje: 1</i></p> <p><i>OES 7: Odstranitev upravnih in tehničnih ovir, ki še posebej otežujejo medobratovalnost omrežij TEN in konkurenčnih omrežij</i></p>



	Ocenjuje se, da ukrepi, ki se nanašajo na AF, nimajo vpliva na dokončno uresničevanje cilja OES 7. <i>Točkovanje: --</i>
Zbrane točke (s številom in znakom zaznanih motenj)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TOČKOVANJE OKOLJSKE STRATEGIJE - pSA: 2 pozitivni interferenci, 3 negativne interference, skupaj <b>-2 točki</b></li> <li>• TOČKOVANJE DRUŽBENO-EKONOMSKE IN PREVOZNE STRATEGIJE - pSE: 5 pozitivnih interferenc, 0 negativnih interferenc, skupaj <b>8 točk</b></li> <li>• TOČKOVANJE CELOTNE STRATEGIJE - pS: <b>6 točk</b></li> </ul>
Kvalitativna vrednotenja	VREDNOTENJE OKOLJSKE STRATEGIJE - GSA: Negativna ocena VREDNOTENJE DRUŽBENO-EKONOMSKE IN PREVOZNE STRATEGIJE - gSE: Pozitivna ocena <b>ANALIZA CELOTNE STRATEGIJE: Potreben poseben nadzor nad vplivi</b>

### 3. OKOLJSKI PROGRAM UKREPOV, KI BODO VZPOSTAVILI FUNKCIONALNO OBMOČJE

	<p>Za vse aktivnosti in ukrepe, ki se nanašajo na funkcionalno območje, je v fazi projektiranja in/ali izvajanja priporočljivo izbirati lokacije, ki pripomorejo k zmanjšanju okoljskih vplivov, gradbene tehnike in kriterije upravljanja, ki stremijo k biološki združljivosti, s pomočjo katerih je mogoče upoštevati izzive, ki jih povzročajo podnebne spremembe. Za podrobnejše informacije in reference se zgledujte po 8. poglavju Okoljskega poročila.</p> <p>S povzemanjem najbolj negativnih vplivov, ki so opisani v 2. razdelku zadevnega dosjeja, želimo opozoriti na naslednje teme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Naravna območja in biološka raznovrstnost (OAS3): priporočljivo je, da se na področju, ki predvideva izgradnjo novih cestnih in železniških odsekov, v projektni fazi predvidi ukrepe za čim večje zmanjšanje potencialnih učinkov fragmentacije naravnega habitata, ki ga povzročajo linearne infrastrukture, kot na primer: opredelitev tras, ki v največji meri zmanjšajo interferenco z ekosistemi; varovanje/preoblikovanje naravnega habitata na obrobju infrastrukture, tudi z izdelavo filtrirnih plasti in prehodov za živali; uporaba tehnik za naturalizacijo in ekološki inženiring za vključitev infrastruktur v okolje s pomočjo možnosti, ki jih ponujajo drenažni kanali, zaščitni pasovi, robniki in obcestni zidovi. Priporočljivo je tudi ovrednotiti izravnalne ukrepe kot so pogozdovanje, oblikovanje priročnih zelenih otokov (posebno na obrobju mestnih območij) idr.</li> <li>• Tla in odpadki (OAS4): Predlaga se, da se na področju, ki predvideva izgradnjo novih cestnih in železniških odsekov, v obsegu zmožnosti uporabi metodo optimizacije in ponovne uporabe prostih materialov, da bi se tako zmanjšala uporaba primarnih dobrin; predlaga se tudi preferenčna izbira tras s predori, ki zagotavljajo nižji delež rabe tal. Priporočljivo je tudi, da se zaradi ohranjanja kakovosti tal in podtalnice posebno pozornost namenja projektiranju sistemov za drenažo vode s cestišč ter da se na primer predvidi uporaba tehnik prečiščevanja z rastlinami (fitodepuracija) v drenažnih jarkih.</li> </ul>
--	--

### 4. REFERENČNI DOKUMENT

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PON Infrastruktura in omrežja 2014–2020</li> <li>• PON Omrežja in mobilnost 2007–2013</li> <li>• Osnutek pogodbe o izvajanju programa ANAS 2015</li> <li>• Pogodba o izvajanju programa RFI</li> <li>• Seznam del na podlagi odloka »Sblocca Italia« (zakonodajni odlok št. 133/2014, zakon št. 164/2014): <a href="http://www.governo.it/backoffice/allegati/76561-9640.pdf">http://www.governo.it/backoffice/allegati/76561-9640.pdf</a></li> </ul>
--	--

LEGENDA 1: Odločitveni kriteriji glede zmogljivosti funkcionalnih območij izvajanja aktivnosti za doseganje presojevanega cilja	
4	Funkcionalno območje lahko zagotovo prispeva k doseganju cilja
3	Funkcionalno območje lahko do zadovoljive mere prispeva k doseganju cilja
2	Funkcionalno območje lahko zmerno prispeva k doseganju cilja
1	Funkcionalno območje lahko v omejenem obsegu prispeva k doseganju cilja
	Funkcionalno območje ne zajema aktivnosti, ki bi bile vplivale na cilj
0	Nični rezultat točkovanja, vendar je izpeljan iz algebričnega izračuna med negativnimi in pozitivnimi točkami
-1	Funkcionalno območje lahko do določene mere nasprotuje doseganju cilja
-2	Funkcionalno območje zahteva posebno pozornost, da ne bi nasprotno vplival k doseganju cilja
-3	Funkcionalno območje lahko vidno nasprotuje doseganju cilja
-4	Funkcionalno območje lahko onemogoči možnost doseganja cilja

LEGENDA 4: Shema za opredelitev analize celovite strateškosti (Sc)				
		Vrednotenje okoljske strateškosti (gSA)		
		Negativna ocena (N)	Pozitivna ocena (P)	Zelo pozitivna ocena (MP)
Vrednotenje družbeno-ekonomске strateškosti (gSE)	Pozitivna ocena (P)	!	+ Srednja celovita strateškost (Sc)	++ Visoka celovita strateškost (Sc)
	Zelo pozitivna ocena (MP)		++ Visoka celovita strateškost (Sc)	+++ Zelo visoka celovita strateškost (Sc)
		Potreben poseben nadzor nad vplivi		

LEGENDA 2: Opredelitev stanja združljivosti (vrednotenje doseganja ciljev OAS/OES v okviru Priloge o infrastrukturni zmogljivosti (AI))			
N	Zelo negativna ocena: $p \leq -10$	B	Dobro: $10 < p \leq 30$
LN	Rahlo negativno: $-10 < p \leq 0$	O	Odlično: $30 < p \leq 50$
S	Zadostno: $0 < p \leq 10$	E	Izjemno: $p > 50$

LEGENDA 3: Opredelitev vrednotenij okoljske in in družbeno-ekonomske strateškosti funkcionalnih območij		
Točkovanje okoljske strateškosti (pSA)	Vrednotenje	Točkovanje družbeno-ekonomske strateškosti (pSE)
$pSA \leq 0$	= negativna ocena	$pSE \leq 0$
$0 < pSA \leq 6$	= pozitivna ocena	$0 < pSE \leq 12$
$pSA > 6$	MP = zelo pozitivna ocena	$pSE > 12$



# PRESOJEVALNA MATRIKA

ODLOČITVENO DREVO PRILOGE O INFRASTRUKTURNIH ZMOGLJIVOSTIH			SISTEM REFERENČNIH CILJEV ZA PRESOJO																			Točkovanje celotne strateškosti	Analiza strateškosti				
			BISTVENI OKOLJSKI CILJI (OAS)								DRUŽBENO-EKONOMSKI CILJI (OES)																
											Prioritete v razvoju globalne mreže na podlagi 10. člena Uredbe EU št. 1315/2013, ki je vezana na usmeritve EU za razvoj mreže TEN-T, izpolnjevanje katerih zagotavlja predhodne pogoje za Prilogo AI (in se omejuje na del OT 7.1)																
			Izboljšanje kakovosti zraka, povečanje prihranka energije in zmanjševanje toplogrednih plinov (vključuje cilj OES 9) *	Povečanje odpornosti na podnebne spremembe, katastrofe in nesreče ter zmanjšanje hidrogeološkega tveganja (vključuje cilj OES 8) *	Zaščita naravnih območij in biološke raznovrstnosti, tudi morskega okolja	Zmanjšanje uporabe tal, koriščenja virov in količine nastalih odpadkov	Zaščita pokrajine in kulturne dediščine, vključno z geomorfološko dediščino	Izboljšanje življenjskih razmer prebivalstva in zdravja prebivalstva ter posledično izboljšanje kakovosti mestnega okolja (vključuje cilj OES 10) *	Točkovanje okoljske strateškosti	Vrednotenje okoljske strateškosti	Zagotavljanje boljšega dostopa in povezanosti z vsemi regijami Unije, pri tem pa se kot poseben primer upošteva otoke, osamljena omrežja in redko poseljena regijska ozemlja, tako obrobna kot podeželska	Zagotavljanje optimalnega nivoja vključenosti načinov prevoza in medobratovalnosti med njimi	Vzpostavitev manjkajočih povezav in odprava ozkih grl, zlasti na čezmejnih odsekih	Spodbujanje učinkovite in trajnostne rabe infrastrukture, po potrebi povečanje zmožljivosti	Izboljšanje ali vzdrževanje kakovosti infrastrukture na področju socialnih razmer, dostopnosti za vse uporabnike, zlasti starejše ljudi, osebe z zmanjšano mobilnostjo in invalidne potnike ter na področju kakovosti storitev in stalnosti prometnih tokov	Izvajanje in vgradnja telematskih aplikacij in spodbujanje tehnološkega razvoja in inovacij	Odstranjevanje tehničnih in upravnih ovir, zlasti za medobratovalnost vseevropskega prometnega omrežja in konkurenčnost	Točkovanje družbeno-ekonomske strateškosti	Vrednotenje družbeno-ekonomske strateškosti	OES 1	OES 2			OES 3	OES 4	OES 5	OES 6
Strateške smernice	Posebni cilji	Funkcionalna območja ukrepanja (AF)	OAS 1	OAS 2	OAS 3	OAS 4	OAS 5	OAS 6	pSA	gSA	OES 1	OES 2	OES 3	OES 4	OES 5	OES 6	OES 7	pSE	gSE	pS	S						
1. Povečanje modalnega deleža železniškega prometa in izboljšanje potniških storitev z zagotavljanjem kakovosti in časovne učinkovitosti prevozov, izboljšanje tovarnega prometa glede dolžine modulov, teles in osne mase, s prednostnim osredotočanjem na izpopolnjevanje srednjeevropske mreže na nacionalnem nivoju, najprej na obmejnih območjih in v južnih regijah, nato pa pri povezavah z mrežo TEN v glavnih in najbolj produktivnih mestnih vozliščih.	1.A. Razvoj omrežij potniškega prometa na srednje dolgih progah. Aktivnosti za ponovno uvedbo storitev železniškega prometa glede na druge modalnosti od vrat do vrat (door-to-door) bodo osredotočene na povečanje storitev znotraj mreže, da bi sistem mobilnosti postal konkurenčnejši s pomočjo mešanih storitev, ki spodbujajo »manjše« naložbe s hitrim doprinosom (tehnologije, pospešitve in odstranitve ozkih grl) vzporedno z nekaterimi »večjim« naložbami za razvoj mreže	1.A.1 Ukrepi na posameznih točkah klasične mreže, kjer so zaželeno tehnološke rešitve ali tiste, ki predvidevajo omejeno uporabo pokrajine, da bi tako zagotovili povečanje hitrosti	3	-	-1	-1	0	2	3	P	3	2	4	4	4	2	2	21	MP	24	++						
		1.A.2 Ukrepi za povečanje storitev v omrežju z nadaljevanjem razvoja visokohitrostnega omrežja AV/AC (s posebnim poudarkom na italijanskih južnih pokrajinah prek aktivnosti, ki jih opredeljuje PON Infrastruktura in omrežja 2014–2020), vključno s povečanjem hitrosti na antenskih krakih in s posodobitvijo storitev na glavnih vozniških smereh	2	-	-2	-3	-3	-1	-7	N	1	1	3	3	-	2	2	12	P	5	!						
		1.A.3 Ukrepi za izboljšanje povezav v železniškem prometu z glavnimi letališči, v skladu z evropsko strategijo o omrežjih Core, kar zagotavlja intermodalnost zrak-železnica	1	-	-1	-2	-1	1	-2	N	-	3	2	2	1	1	-	9	P	7	!						
	1.B Povečanje kakovosti omrežja za tovarni promet, da bi postal železniški promet bolj priljubljen, in načrtovanje svežnja ukrepov v sodelovanju s ponudniki logističnih storitev, kar naj bi podalo rešitve na glavne kritične točke železniškega tovarnega prometa.	1.B.1 Prilagajanje storitev za tovarni promet na glavnih evropskih koridorjih »Core Corridors« (dimenzije in moduli vlakov), zlasti okrepitev povezav med nacionalnimi terminali, s posebno pozornostjo do tistih v južnih pokrajinah, in alpskimi obmejnimi področji ter ločevanje in optimizacija tokov po vrsti storitve	2	-	-2	-3	-3	1	-5	N	2	4	4	4	-	2	4	20	MP	15	!						
		1.B.2. Povečanje in okrepitev učinkovitosti povezav med železniško mrežo in industrijskimi območji, pristanišči ter notranjimi terminali zaradi zmanjšanja stroškov »zadnjega dela poti« ter izboljšanje in razširitev storitev v prometu	2	-	-1	-1	-1	2	1	P	3	4	4	4	-	-	4	19	MP	20	++						
	1.C.1 Povečanje varnosti, kakovosti in učinkovitosti infrastrukture ter zagotavljanje	1.C.1 »Ukrepi za varnost in prilagoditev v okviru zakonskih zahtev (varnost nivojskih prehodov, varnost v predorih, hidrogeološka tveganja, seizmične raziskave, protihrupna sanacija)	-	4	-1	-	-1	4	6	P	2	-	-	-	3	-	1	6	P	12	+						

Strateške smernice	Posebni cilji	Funkcionalna območja ukrepanja (AF)	OAS 1	OAS 2	OAS 3	OAS 4	OAS 5	OAS 6	pSA	gSA	OES 1	OES 2	OES 3	OES 4	OES 5	OES 6	OES 7	pSE	gSE	pS	S
	kontinuitete vzdrževalnih programov	1.C.2 »Ukrepi za kakovost in učinkovitost infrastrukture (tehnologije v prometu, telekomunikacija, ERMTS)	1	-	-	-	-	4	5	P	-	2	-	3	-	4	4	13	MP	18	++
2. Zmanjšanje zgoščenosti prometa v mestih in mestnih jedrih prek ojačanja prometne mreže v metropolitanskih območjih, najprej v najgostejše naseljenih območjih, ter izboljšanje regionalne večmodalne mobilnosti za učinkovitejše in cenovno dostopnejše storitve	2.A Razvoj mreže TPL z inovativnimi predlogi za pospešitev razvoja sektorja tudi z usmeritvijo v večjo intermodalno integracijo med železniškim in cestnim prometom	2.A.1 Funkcionalni ukrepi za izboljšanje kakovosti železniških storitev v pokrajinah, zlasti v velikih metropolitanskih območjih in pri prevozu v službo	3	-	-1	-2	-1	4	3	P	2	3	2	4	2	2	-	15	MP	18	++
		2.A.2 Funkcionalni ukrepi za ojačanje metropolitanskih prometnih omrežij	4	-	-1	-2	-2	3	2	P	-	2	2	3	1	2	-	10	P	12	+
3. Izboljšanje konkurenčnosti pristaniškega in medpristaniškega sistema s poudarkom na operativni pomembnosti posameznih prevozov tudi s pomočjo infrastrukturnih in postopkovnih posegov ter z optimizacijo na nacionalni ravni upravljanja pristaniških sistemov	3.A. Povečanje konkurenčnosti sistema pomorskega prometa tako z zmanjšanjem časa in stroškov prevoza blaga kot z izvajanjem ukrepov za izboljšanje infrastrukture, ki so predvideni za pristanišča ter za izboljšanje pristaniških storitev« v primeru pristaniških sistemov	3.A.1. Ukrepi za poenostavljanje in pospeševanje postopkov, nadzora in ukrepov v pristaniških nacionalne pomembnosti (cilj št. 1 PSNPL) ter za povečanje učinkovitosti pristaniških storitev in povečanje konkurenčnosti ponudnikov (cilj št. 2 PSNPL)	1	-	2	2	-	2	7	MP	2	1	3	3	3	2	4	18	MP	25	+++
		3.B.1. Ukrepi za izboljšanje prevoznih storitev in povečanje dostopnosti pristanišč z morja in s celine (cilj št. 3 PSNPL)	3	-	-1	-1	-	-	1	P	4	3	4	3	-	3	3	20	MP	21	++
	3.B.2. Ukrepi za okrepitev pristaniške infrastrukture in povezav s celino (cilj št. 5 PSNPL)	1	-1	-2	3	1	1	3	P	2	2	2	3	3	-	2	14	MP	17	++	
	3.C. Uvedba vizije sistema morje kot vodilo za oživljanje gospodarstva tudi v korist italijanskega industrijskega in proizvodnega sistema, skupaj s promocijo inovativnosti	3.C.1. Ukrepi za spodbujanje integracije logistične verige ter proizvodne in logistične dejavnosti (cilj št. 4 PSNPL)	2	1	-	3	2	1	9	MP	-	-	-	4	-	-	4	8	P	17	++
		3.C.2. Ukrepi za spodbujanje tehnoloških raziskav, razvoja in inovacij (cilj št. 6 PSNPL)	1	-	-	1	-	-	2	P	-	4	3	4	-	4	2	17	MP	19	++
	3.D. Izvajanje mednarodnih in evropskih smernic na področju varovanja okolja in zmanjševanja izpusta toplogrednih plinov ter promocija logističnega sistema in večje uporabe morskih povezovalnih in prevoznih poti, kar učinkoviteje prispeva k trajnostnemu razvoju v primerjavi s kopenskimi prometom, skupaj z varovanjem okolja pristaniških območij pred različnimi viri onesnaževanja, kakor tudi z zmanjševanjem okoljskih vplivov infrastrukture na okoljsko pokrajino ter zmanjševanje porabe energije, ki je vezana na pristaniško dejavnost.	3.D.1. Ukrepi za energetske učinkovitost in okoljski trajnostni razvoj pristanišč (cilj št. 7 PSNPL)	4	-	3	2	-	-1	8	MP	-	-	-	2	-	-	-	2	P	10	++
3.E. Izpeljava misije, dodeljene italijanskim pristaniškim oblastem s središčnim in večletnim načrtovanjem finančnih sredstev za infrastrukturo, s koordinacijo in načrtovanjem ter promocijo sistema morje ter s pomočjo novega modela upravljanja	3.E.1. Ukrepi za finansiranje upravljanja in naložb v pristaniške sisteme (cilj št. 8 PSNPL), nacionalno koordiniranje, načrtovanje in promocijo sistema morje (cilj št. 9 PSNPL) ter prilagajanje vodstva pristanišč smernicam italijanskih pristaniških oblasti (cilj št. 10 PSNPL)	1	-	-	2	-	1	4	P	-	1	1	3	-	1	4	10	P	14	+	

Strateške smernice	Posebni cilji	Funkcionalna območja ukrepanja (AF)	OAS 1	OAS 2	OAS 3	OAS 4	OAS 5	OAS 6	pSA	gSA	OES 1	OES 2	OES 3	OES 4	OES 5	OES 6	OES 7	pSE	gSE	pS	S
4. Izboljšanje cestne prometne mreže z dograditvijo osrednje cestne mreže, še posebno v območjih z najgostejšim prometom, z ojačanjem povezav med sekundarnimi in terciarnimi vozlišči globalne mreže TEN-T ter s povišanjem varnostne stopnje na glavnih prometnih smereh	4.A. Reševanje strukturnih kritičnih točk cestnega omrežja z navedbo starosti glavnih objektov	4.A.1. Ukrepi za izvajanje statične varnosti glavnih umetniških stvaritev tako z izvajanjem študij in preiskav o statični in protipotresni stabilnosti infrastrukturne dediščine s posebnim poudarkom na nekaterih poteh, ki so predmet infrastrukturne deterioracije, kakor tudi z ukrepi po celotnem omrežju	-	4	-	-	-	4	8	MP	2	-	-	3	-	-	-	5	P	13	++
	4.B. Izboljšanje prometnih varnostnih pogojev v cestnem omrežju	4.B.1. Ukrepi za prilagajanje in racionalizacijo cestnega omrežja s posebnim poudarkom na odsekih, ki so obremenjeni s prometom ali podvrženi nezgodam, ali aktivnosti za reševanje kritičnih točk zaradi zgoščenosti prometa v povezavi z mestnimi vozlišči, vključno z dokončanjem poti, ki so podvržene posegom prilagajanja in izvajanja varnostnih ukrepov	-2	-	-1	-2	-2	2	-5	N	3	2	3	3	1	-	-	12	P	7	!
		4.B.2. Ukrepi za uvajanje inteligentnih sistemov prevoza (ITS)	2	3	-	1	-	2	8	MP	-	3	2	3	2	4	2	16	MP	24	+++
	4.C. Zagotovitev varnosti cestnega omrežja pred plazovi in tveganjem za poplave, da bi preprečili prekinitev storitev	4.C.1. Izboljšave na področju stabilnosti plazečih pobočij ali cest v tveganju za poplave s pomočjo stabilizacijskih posegov plazečih se predelov in regulacijo meteornih voda	-	4	-	-	-1	4	7	MP	2	-	-	2	3	-	-	7	P	14	++
	4.D. Zmanjšanje odmaknjenosti pomembnih slojev prebivalstva za večjo sinergijo in integracijo med različnimi stopnjami načrtovanja	4.D.1. Ukrepi za spodbujanje dostopa do notranjih območij in območij, ki so prikrajšana zaradi posebnega reliefa	0	-	-1	-1	1	4	3	P	4	-	-	3	2	-	-	9	P	12	+
5. Optimizacija letalskega prometa v skladu z načrtom »enotno evropsko nebo« in za večmodalno povezavo med glavnimi letališči mestnih centrov	5.A. Optimizacija letalskega prometa v skladu z načrtom »single european sky« (enotno evropsko nebo)	5.A.1. Ukrepi za razvoj sistemov upravljanja letalskega prometa (program SESAR)	4	-	-	1	-	2	7	MP	1	-	1	4	1	4	4	15	MP	22	+++
	5.B. Izvedba potrebnih gradenj za izboljšanje dostopnosti in večmodalnosti	5.B.1. Ukrepi za cestno in železniško povezavo med tremi mednarodnimi dostopi (Fiumicino, Malpensa, Benetke)	1	-	-2	-2	-1	2	-2	N	-	3	2	2	1	1	-	9	P	7	!
		5.B.2. Ukrepi za cestno in železniško povezavo z ostalimi strateškimi letališči	1	-	-2	-2	-1	2	-2	N	-	3	1	2	1	1	-	8	P	6	!
		5.B.3. Optimizacija intermodalnih povezav z bližnjimi letališči v pokrajinah, kjer so nameščene letališke infrastrukture	1	-	-2	1	-2	1	-1	N	4	2	1	2	2	1	-	12	P	11	!
	5.C. Zagotavljanje ponudbe letališč, ki je nujna za ekonomski razvoj države	5.C.1. Ukepi za prilagajanje in krepitev obstoječih letališč, ki so v teku in že načrtovane	-1	-	-2	-2	-1	-1	-1	-7	N	2	1	2	2	1	1	-	9	P	2
5.C.2. Uvajanje omejitev na ozemlju ali selitev dejavnosti v primeru, ko je razvoj letališč odvisen od fizikalnih, okoljskih ali varnostnih omejitev		-	1	1	4	1	-	7	MP	-	1	1	4	1	-	4	11	P	18	++	
<b>Skupno število točk za doseganje cilja</b>			<b>37</b>	<b>16</b>	<b>-17</b>	<b>-4</b>	<b>-15</b>	<b>46</b>	<b>63</b>		<b>39</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>79</b>	<b>32</b>	<b>37</b>	<b>46</b>	<b>327</b>		<b>390</b>	
<b>Analiza združljivosti (C)</b>			<b>O</b>	<b>B</b>	<b>N</b>	<b>LN</b>	<b>N</b>	<b>O</b>			<b>O</b>	<b>O</b>	<b>O</b>	<b>E</b>	<b>O</b>	<b>O</b>	<b>O</b>				
<i>št. funkcionalnih območij, ki posegajo v cilj</i>			23	8	19	23	18	24	115		16	20	20	26	17	17	15	131		246	
<b>Povprečje točk za vplivno funkcionalno območje</b>			1,6	2,0	-0,9	-0,2	-0,8	1,9	0,5		2,4	2,4	2,4	3,0	1,9	2,2	3,1	2,5		1,6	



### Ocena vplivov priloge AI na uresničevanje okoljskih ciljev (ocena okoljske združljivosti)

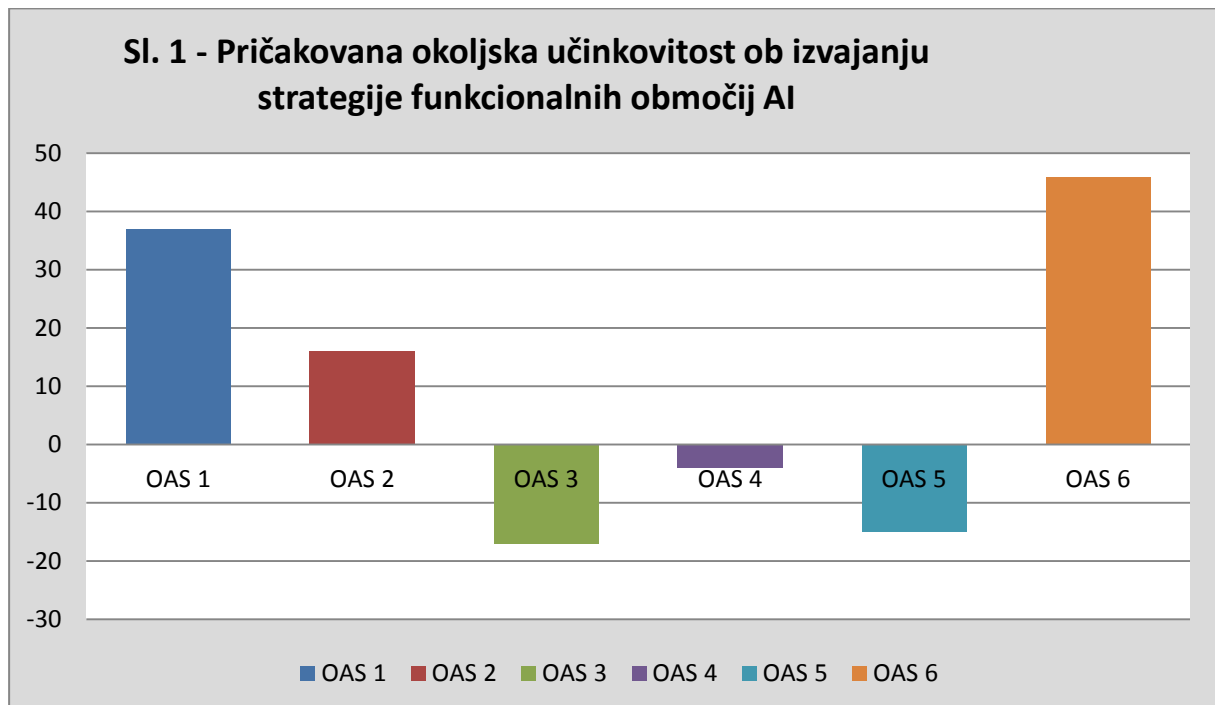
Na osnovi branja ocenjevalne matrike po stolpcih pridobimo dejansko strateško okoljsko presojo AI.

Omenjena presoja tako ponuja predstavo o tem, kako z zasnovanimi strategijami AI, ki jih razumemo kot skupino funkcionalnih območij, uresničujemo Sistem referenčnih ciljev za izvajanje presoje. Pravzaprav je mogoče razlikovati:

- točkovanje uresničevanja obeh področij, v katerih so zastavljeni Referenčni cilji za presojo oziroma Ocena okoljske združljivosti in Ocena združljivosti z družbeno-ekonomskega vidika;
- točkovanje uresničevanja posameznega okoljskega cilja (OAS) in družbeno-ekonomskega cilja (OES) s predhodnim preverjanjem negativnega ali pozitivnega stanja seštevka vplivov.

Na osnovi branja rezultatov po stolpcih, ki izvirajo iz matrike v razdelku, namenjenemu *oceni okoljske združljivosti*, lahko najprej opazimo, kako izsledek pričakovanih pozitivnih in negativnih okoljskih vplivov ob izvajanju vseh 27 funkcionalnih območij AI dejansko poda pozitivno stanje (ki ustreza 63 točkam).

Ta pozitivna ocena je rezultat uresničevanja vseh šestih bistvenih okoljskih ciljev (OAS) in ni enakomerna (*glej sliko 1*), saj trije cilji dajejo zelo pozitiven rezultat, ostali trije pa podajo rahlo ali zelo negativen rezultat.



Prvi trije cilji nastopijo v tem zaporedju:

- Cilj OAS 6 »Izboljšanje življenjskih razmer in zdravja prebivalstva ter posledično izboljšanje kakovosti mestnega okolja« se uresničuje »odlično« (46 točk)
- Cilj OAS 1 »Izboljšanje kakovosti zraka, povečanje energetske varčnosti in zmanjšanje toplogrednih plinov« se uresničuje »odlično« (37 točk)
- Cilj OAS 2 »Povečanje odpornosti na podnebne spremembe, katastrofe in nesreče ter zmanjšanje hidrogeološkega tveganja« se uresničuje »dobro« (16 točk)

Na drugi stopnji so naslednji cilji:

- Cilj OAS 4 »Zmanjšanje uporabe tal, koriščenja virov in količine nastalih odpadkov« prikazuje rahlo negativno učinkovitost (-4 točk), medtem ko

- dva bistvena okoljska cilja – OAS 3 »Zaščita naravnih območij in biološke raznovrstnosti, tudi morskega okolja« in OAS 5 »Zaščita pokrajine ter kulturne in geomorfološka dediščine« – prikazujeta zelo negativne vplive z doseženimi 17 oziroma 15 točkami.

Za razumevanje pomena teh pokazateljev je primerno, da si ogledamo grafični prikaz na sliki 2, pri tem pa je treba ponovno opozoriti na dejstvo, da tovrstna vrednotenja izhajajo iz verjetnostnih ocen, ki se nanašajo na naravo funkcionalnih območij (AF) in so zbrana v dosjeh presoje. Zatorej se lahko dobljene ocene spreminjajo ali lahko zamenjajo vrednost glede na pomembnost v fazi določanja lokacije oziroma ob projektiranju, če gradnja še ni začela, pod kriteriji ekološko združljivega projektiranja v skladu s pogoji v 3. razdelku dosjeja presoje (Okoljski program), ki so opredeljeni za vseh 27 funkcionalnih območij ukrepanja (glej Prilogo 2 Okoljskega poročila in 8. poglavje Okoljskega poročila).

*Slika 2* prikazuje strukturo okoljskih vplivov, ki so predpostavljeni za vsako funkcionalno območje ukrepanja, tako z negativne kot s pozitivne strani. Naj opomnimo, da opredelitev vplivov na podlagi uporabljenega modela vrednotenja ustreza *oceni stopnje uresničevanja vsakega od šestih bistvenih okoljskih ciljev v presoji*. Odstavki v nadaljevanju prikazujejo mnenja o najpomembnejših prispevkih posameznih funkcionalnih območij ob določanju pozitivnih in negativnih vplivov glede na uresničevanje šestih bistvenih okoljskih ciljev.

Naj poudarimo, da zaradi poenostavljenega odčitavanja grafične ponazoritve prva številka dodeljenih oznak funkcionalnih območij ustreza različnim modalnim načinom prevoza, ki se odražajo v strateških smernicah prve stopnje, podrobneje so to:

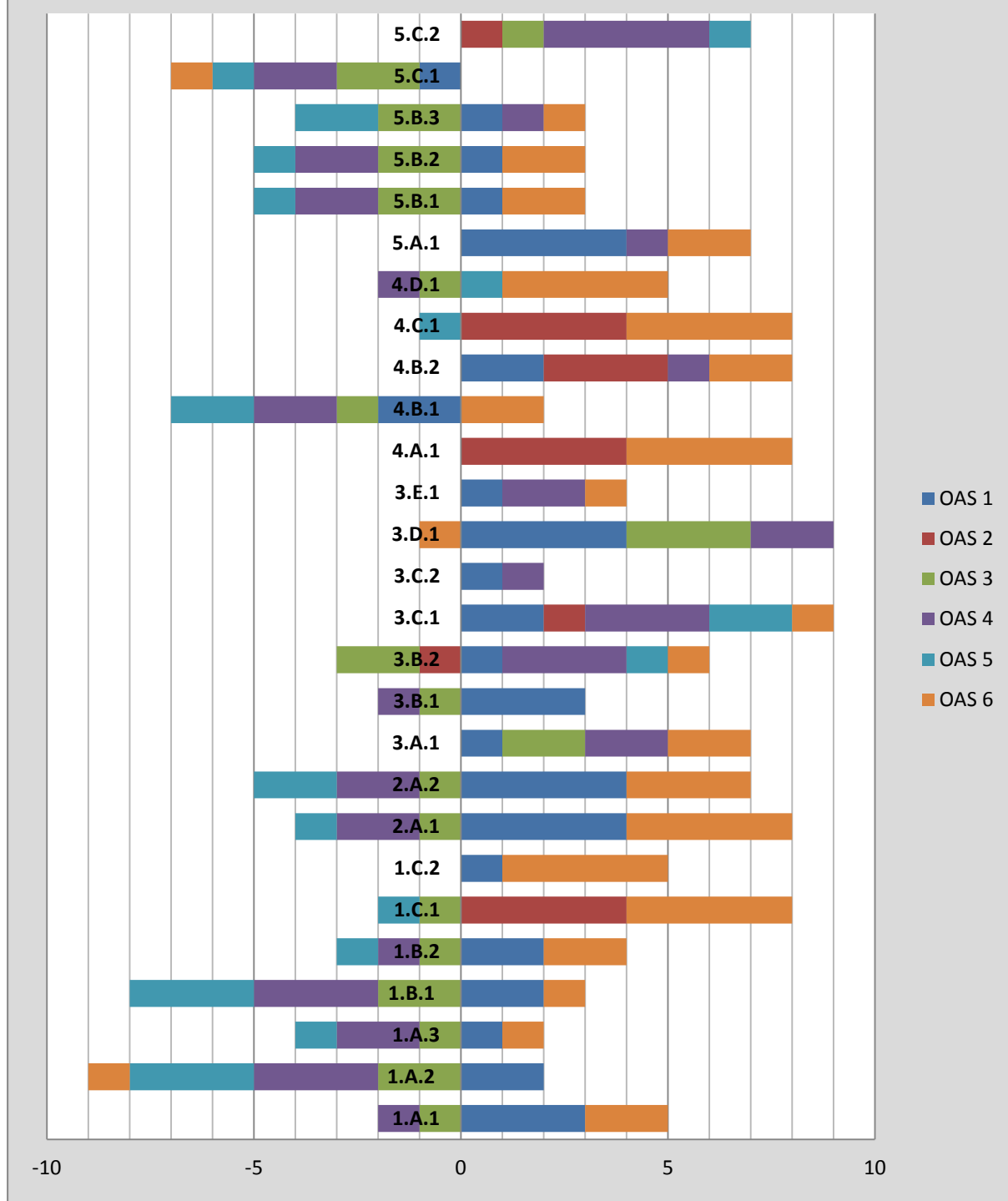
1. železniške proge;
2. intermodalnost mestnega potniškega prometa (pokrajinske in metropolitanske železniške proge);
3. pristaniški sistemi;
4. cestno omrežje;
5. letališča in povezave med letališči.

#### ***Uresničevanje cilja OAS 1: »Izboljšanje kakovosti zraka, povečanje energetske varčnosti in zmanjšanje toplogrednih plinov«***

Kot poudarja zgornje besedilo, je cilj OAS 1 predstavljen kot celovito uresničen in ovrednoten z oceno »odlično«, s skupnim seštevkom pozitivnih in negativnih ocen v višini 37 točk, ki so dodeljene za pričakovane in ovrednotene storitve vseh 27 območij AF. Skoraj vsa funkcionalna območja so deležna **pozitivnih vplivov** glede na cilj OAS z visokimi vrhovi učinkovitostne krivulje (4 točke) in srednje visokimi vrhovi (3 točke), ki so porazdeljeni med vsemi sestavnimi elementi prevoza. Najboljši rezultati učinkovitosti so zabeleženi:

- na področju intermodalnega mestnega prevoza, kjer se z veliko verjetnostjo ocenjuje, da imajo ukrepi, povezani z dvema območjema AF – v katerih je strateška smernica AI 2.A.1 »Funkcionalni ukrepi za ojačanje kakovosti pokrajinskih železniških storitev, s poudarkom na večjih metropolitanskih območjih in na prevozu na delo« ter 2.A.2 Funkcionalni ukrepi za ojačanje metropolitanskih prometnih omrežij« (oba cilja sta dosegla 4 točke) – pomembne pozitivne vplive na uresničevanje cilja OAS 1, zlasti znotraj metropolitanskih območij, obremenjenih z gostim avtomobilskim prometom. Splošno predvideno povečanje razvejanosti omrežja, zemeljske pokritosti in kakovosti ponujenih storitev naj bi povečalo konkurenčnost lokalnega javnega železniškega prometa v primerjavi z zasebnim prevozom z motornimi vozili, kar naj bi posledično zmanjšalo emisijo onesnaževalcev zraka, ki jih povzročata promet in poraba fosilnih goriv za pogon motornih vozil.

Sl. 2 - Okoljski vplivi po funkcionalnih območjih in ciljeh OAS



- Za **pristaniški promet**,
  - z AF 3.D.1. (4 točke), ki ustreza cilju št. 7 Nacionalnega strateškega načrta o pristaniški in logistični dejavnosti (PSNPL), ki natančno predvideva »Ukrepe za energetske učinkovitost in okoljski trajnostni razvoj pristanišč«;
  - na področju aktivnosti »Ukrepi za izboljšanje prevoznih storitev in povečanje dostopnosti pristanišč z morja in s celine« (AF 3.B.1; 3 točke), glede na to, da se ob izboljšanju železniških storitev za tovorni promet pričakuje zmanjšanje emisij ogljikovega monoksida in drugih onesnaževalcev, ki jih proizvajajo motorna prevozna sredstva: bodisi zaradi



uporabe železniškega prometa za dostop do pristaniških območij bodisi zaradi boljše železniške povezave, ki ugodneje vpliva na razvoj »obmorskih avtocest« v primerjavi z lokalnim cestnim omrežjem.

- Glede na zelo visoko stopnjo izpusta toplogrednih plinov, ki so značilni za **letalski promet**, se pričakujejo velike prednosti ob vpeljavi sistemov upravljanja letalskega prometa (program SESAR), odnosno AF 5.A.1. (4 točke), glede na ocenjeno sposobnost zmanjšanja okoljskih vplivov letalskega prometa za 10 % z vidika emisije toplogrednih plinov (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> in CH<sub>4</sub>), zlasti zmanjšanja izpustov CO<sub>2</sub> za približno 50 milijonov ton letno. To bo omogočeno s poenostavljeno in učinkovitejšo organizacijo letalskih prog, ki so navadno daljše od potrebnega zaradi upoštevanja poteka določenih zračnih koridorjev in čakanje na razpoložljivost *prostih pristajalnih stez*.
- Pri **železniškem prometu** obstajajo velika pričakovanja glede pospeševanja prog klasičnega omrežja (AF 1.A.1, 3 točke) glede na to, da se z izboljšanjem konkurenčnosti železniškega prevoza lahko pospeši prehod določenega deleža srednje dolgih prevozov, ki sicer potekajo z energetskega manj varčnim in glede izpustov bolj oporečnim načinom prevoza (avtomobilskim, letalskim), na železniški modalni prevoz. Tovrsten vpliv je nestabilen in je odvisen od dejanske sestave povpraševanja po prevozu, ki je zabeležena na zadevnih preučevanih progah, vendar ga je mogoče oceniti pozitivno z vidika lastnosti ukrepov, ki se nanašajo na AF.

Za **cestni promet**, ki je navadno deležen manjših spodbud v AI v prid prevoznih načinov z manjšo stopnjo vplivov na podnebje in kakovost zraka, se najugodnejša pričakovanja (2 točki) osredotočajo na razvoj Inteligentnih sistemov prevoza (ITS) po cestah (AF 4.B.2.), kajti slednji omogočajo učinkovitejše upravljanje cestnih prometnih tokov ter posledično zmanjšajo čas prevoza in porabo fosilnih goriv za motorna vozila, emisijo toplogrednih plinov in drugih onesnaževalcev, ki nastanejo zaradi avtomobilskega prometa.

**Negativni vplivi** določenega obsega (–2 točki) so zabeleženi izključno za **cestni promet**, zlasti za ukrepe prilagajanja in racionalizacije cestnega omrežja (AF 4.B.1) zaradi neizogibnega večanja emisij toplogrednih plinov, ki nastanejo pri dodatnih prevozih, vzpostavljenih za obogatitev prevozne ponudbe. Negativni vplivi na kakovost zraka in energetske porabe bodo do določene mere in dolgoročno lahko izravnani s pomočjo povečane okoljske učinkovitosti vozil, zabeleženo je stalno izboljševanje (glej ods. 5.2 RA).

#### ***Uresničevanje cilja OAS 2 »Povečanje odpornosti na podnebne spremembe, katastrofe in naravne nesreče ter zmanjšanje hidrogeološkega tveganja«***

Cilj OAS 2 je z vidika AI izpolnjen »dobro« (16 točk), na podlagi **zelo pozitivnih vplivov** (4 točke), ki so podani v AI glede na naslednja območja AF, ki obravnavajo **linearne železniške in cestne infrastrukture**:

- AF 1.C.1 »Ukrepi za varnost in prilagoditev v okviru zakonskih zahtev (varnost nivojskih prehodov, varnost v predorih, hidrogeološka tveganja, seizmične raziskave, protihrupna sanacija)«, ki lahko ustvarijo zelo pozitivne vplive z vidika zmanjšane ranljivosti obstoječih elementov tako glede potresnih pojavov kot glede tveganja za poplave. Poleg dejanskih razlogov je vzpostavitev varnosti železniške infrastrukture pomembna z vidika civilne zaščite (ki je na določen način povezana z odpornostjo sistema), da se v primeru naravne nesreče zagotovi učinkovitost strateških povezav za prihod reševalnih enot;
- AF 4.A.1. »Ukrepi za izvajanje statične varnosti glavnih umetniških stvaritev tako z izvajanjem študij in preiskav o statični in protipotresni stabilnosti infrastrukturne dediščine s posebnim poudarkom na nekaterih poteh, ki so predmet infrastrukturne deterioracije, kakor tudi z ukrepi po celotnem omrežju«, na podlagi česar bo vzpostavitev statične varnosti cestne infrastrukture lahko opazno povečala obstojnost elementov na izredne pojave (poplavljanje, plazovi itd.), ki so posledica podnebnih sprememb in seizmoloških pojavov.



- AF 4.C.1. »Izboljšave na področju stabilnosti plazečih pobočij ali cest v tveganju za poplave s pomočjo stabilizacijskih posegov plazečih se predelov in regulacijo meteornih voda«, ki so dokaj jasno izražene.

Konvergenčnost pri aktivnostih s tega področja sloni na oblikovanju slogana »najpomembnejša gradnja je vzdrževanje«, ki pravzaprav sestavlja tri četrtine pozitivne ocene pri uresničevanju cilja OAS 2 v okviru AI.

Zadovoljivost storitev (3 točke) je pričakovana tudi z vidika AF 4.B.2. (Ukrepi za realizacijo cestnih ITS) glede na to, da so aplikacije ITS zasnovane za podajanje informacij o vremenskih pogojih v dejanskem času in služijo za podporo sistemu za ukrepanje v sili, kar zmanjšuje ranljivost cestnega sistema v primeru nepredvidenih pojavov, zlasti meteoroloških vplivov.

**Zaznan ni bil noben večji negativen vpliv**, saj je bilo samoumevno, da bodo tematike o upravljanju geomorfološkega, vodnega in seizmološkega tveganja, skupaj s povezanimi pojavi z vidika prilagajanja podnebnim spremembam, pravilno obravnavane v skladu z veljavnimi predpisi o fazi planiranja/projektiranja posameznih aktivnosti. Rahlo negativen vpliv je bil zaznan pri AF 3.B.2 (–1 točka), ki se nanaša na izboljšanje pristaniške infrastrukture, kjer je bilo upoštevano, da morski objekti (novi pomoli, poglobljanje dna itd.) zaslužijo posebno pozornost z vidika hidrogeološkega tveganja pri obravnavanju možnih vplivov na dinamiko tokov in erozijo/ nalaganje usedlin ob obali.

#### ***Uresničevanje cilja OAS 3 »Zaščita naravnih območij in biološke raznovrstnosti, tudi morskega okolja«***

Cilj OAS 3 je z vidika AI izpolnjen "negativno" (–17 točk) na podlagi sedmih zaporednih zmerno negativnih ocen (–2) in 6 rahlo negativnih ocen (–1), ki so bile podane preventivno predvsem za linearne objekte, ki se nanašajo na **linearne železniške in cestne infrastrukturne elemente**.

Tovrstne gradnje lahko povzročijo negativne vplive spremenljive narave glede na značilnosti posameznih aktivnosti: manj pomembni posegi prilagajanja obstoječe infrastrukture, vključno z vzporednim drugim tirom, glede na katere je učinek prekinitve ekološke kontinuitete zaradi linearne narave infrastrukture dokaj močan; pomembnejši vplivi z vidika krčenja naravnega habitata in interference s habitatnimi tipi ali zavarovanimi živalskimi vrstami so lahko posledica različnih spremenljivk z vidika originalnih tras ali novih načrtanih linij, ki posegajo v naravna območja. S tega vidika so manj pomembni vplivi večinoma povezani s trasami, ki so izvedene na viaduktu ali v predoru.

**Dobro ocenjenost storitev** (3 točke) se pričakuje v okviru že navedenega območja AF 3.D.1, ki se navezuje na ukrepe za energetske učinkovitost in trajnostni razvoj pristanišč, in sicer glede na to, da je med navedenimi ukrepi Cilja št. 7 PSNPL, iz katerega izhaja AF, predvideno izvajanje aktivnosti za sanacijo in varovanje morskega dna in izvajanje programov nadzora morebitnih zaščitnih območij v bližini pristanišč. Nadalje so nekatere aktivnosti usmerjene k zagotavljanju spoštovanja dovoljenih ravni izpustov, ki se vedno bolj znižujejo in so združljive z lastnostmi ladje, motorji in gorivom, kar še dodatno zmanjšuje onesnaževanje morskega okolja.

#### ***Uresničevanje cilja OAS 4 »Zmanjšanje uporabe tal, koriščenja virov in količine nastalih odpadkov«***

Cilj OAS 3 je z vidika AI izpolnjen "rahlo negativno" (–4 točke) z izkazom, ki uspe izravnati številne vplive z nasprotnim predznakom, tudi dokaj močne.

Najbolj **pozitiven vpliv** (4 točke) je bil zabeležen v sektorju **letalskega prevoza**, omejen na funkcionalno območje 5.C.2 »Uvajanje omejitev na ozemlju ali selitev dejavnosti v primeru, ko je razvoj letališč odvisen od fizikalnih, okoljskih ali varnostnih omejitev«, ko gre za aktivnosti, ki ob končni analizi optimalno ovrednotijo že obstoječe infrastrukture, ohranijo pa tudi možnost dolgoročne prostorske širitve. Tako se bo mogoče izogniti potrebam po izgradnji novih letališč, morda v istem metropolitanskem območju, da bi zadostili morebitnemu porastu težko zadovoljivega povpraševanja, in vidno ohranili površine ter številne druge vire, potrebne za novo gradnjo (prim. tudi OES 7).

Za dve območji AF, ki se nanašata na pristaniški sistem, so bili preučeni drugi pozitivni vplivi z manjšim obsegom (3 točke): AF 3.B.2. »Ukrepi za okrepitev pristaniške infrastrukture in povezav s celino (cilj št. 5 PSNPL)« in AF 3.C.1. »Ukrepi za spodbujanje integracije logistične verige ter proizvodne in logistične dejavnosti (cilj št. 4 PSNPL)«. Obe skupini ukrepov se osredotočata na prenovo obstoječe pristaniške infrastrukture, ki bi izboljšali kvalitativne značilnosti in zmanjšali izrabo tal: v prvem primeru je predvidena povrnitev vojaške služnosti in opuščeni površini v državni lasti, ki so odslužile namembnosti ali so neuporabljene, da se širijo območja okrog pristanišč, medtem ko je druga spodbuda namenjena ponovni uporabi opuščeni industrijskih območij in prostih območij znotraj pristaniških površin za umestitev predelovalnih dejavnosti, s čimer bi uresničili »vizijo Sistem Morje v vlogi nosilca gospodarskega okrevanja tudi v prid italijanskega industrijskega sistema in proizvodnje«, kar spada pod specifični cilj C.1.

Največji **negativni vplivi** (–3 točke) so zabeleženi izključno za dva cilja, ki sta med seboj povezana preko realizacije **železniške infrastrukture**, ki delno zajema novo traso:

- 1.A.2 Aktivnosti za povečanje storitev v omrežju z nadaljevanjem razvoja visokohitrostnega omrežja AV/AC (s posebnim poudarkom na italijanskih južnih pokrajinah prek aktivnosti, ki jih opredeljuje PON Infrastruktura in omrežja 2014–2020), vključno s povečanjem hitrosti na antenskih krakih in s posodobitvijo storitev na glavnih vozniških smereh
- 1.B.1 Prilagajanje storitev za tovorni promet na glavnih evropskih koridorjih »Core Corridors« (dimenzije in moduli vlakov), zlasti okrepitev povezav med nacionalnimi terminali, s posebno pozornostjo do tistih v južnih pokrajinah, in alpskimi obmejnimi področji ter ločevanje in optimizacija tokov po vrsti storitve

Tem AF pripadajo nekatere aktivnosti, ki so v Programu strateških infrastruktur opredeljene kot prednostne, zlasti: visokohitrostna proga AV/AC Milan-Benetke (Brescia-Verona, Treviglio-Brescia, Verona-Padova), sklop aktivnosti v smeri proge Neapelj–Bari, ki so predvidene v PON Infrastruktura in omrežja 2014–2020 in ki so vključene v Pogodbo o institucionalnem razvoju CIS Neapelj-Bari-Lecce/Taranto, nova proga AC Terzo Valico dei Giovi in nov predor Brennero.

Nekateri projekti v sklopu AF so že v pozni stopnji izvajanja: že v izvajanju ali na začetku del, ki je predvideno v kratkem roku na osnovi vključitve v seznam del v skladu z zakonodajnim odlokom 133/2014 – zakonom št. 164/2014 »Sblocca Italia« (nekateri gradbeni sklopi za progi Neapelj-Bari in Verona-Padova).

Upoštevajoč protislovnost, ki je že obrazložena v 2. poglavju, se tako v presojo (VAS) posredno vključijo funkcionalna območja, ki vključujejo tudi dela, ki ne dopuščajo nikakršnih sprememb, kajti so že sprejeta in/ali v fazi izvajanja, zato opozarjamo – vsaj z vidika »preteklih zbranih vplivov« in vplivov posegov, ki še čakajo na izvedbo – na negativne vplive novih železniških prog, ki pa je spremenljive narave glede na značilnosti posameznih posegov, z vidika krčenja talnih površin in porabe osnovnih virov za izvajanje infrastrukturnih posegov.

Izraba tal se lahko šteje za zanemarljivo v primeru, da so posegi za prilagoditev obstoječe infrastrukture (vključno z vzporednim drugim tirom) in za obširno v primeru posegov, za katere so predvidene pomembne spremembe glede na izvirne trase ali nove železniške proge, razen v primerih, ko se nanašajo na že izvedene sklope (npr. posegi na visokohitrostni progi AV/AC Milan-Benetke).

V primeru novih obmejnih tras pridobijo na pomembnosti potencialni vplivi z vidika pridelanih odpadkov, zlasti pri vprašanih glede ravnanja s kamenjem in izkopano zemljo.

Ostale pomembne interferences v odnosu do tematik OAS se lahko pojavijo v okviru režima podzemeljskih voda.

**Vplivi manjšega obsega** (2 točki) so značilni za ostalih šest območij AF, vezanih na krepitev odsekov manjšega obsega, na primer železniške in cestne povezave z letališči (AF 1.A.3, 5.B.1, 5.B.2, 5.C.1),

krepitev dostopnosti mestne železnice (AF 1.A.1 in 1.A.2), dokončanje nekaterih cestnih odsekov (AF 4.B.1).

***Uresničevanje cilja OAS 5 »Zaščita pokrajine in kulturne dediščine«***

Razen pri že opisanem območju AF 5.C.1, ki zavezuje prosta zemljišča v bližini letališč, so **vplivi cilja OAS 5 vselej negativni**, ocena okoljske združljivosti pa doseže –15 točk.

Kot vedno gre za negativne vplive, ki so dodeljeni z vidika previdnosti, predvsem linearnim gradnjam, ki se nanašajo na glavne **linearne železniške in cestne infrastrukture**, vendar v manjši meri tudi na povezave istega tipa s pristanišči in letališči.

Potencialni negativni vplivi so v glavnem vezani na vplive na pokrajino zaradi različnih objektov, ki sestavljajo železniško ali cestno infrastrukturo. Tudi v tem slučaju, podobno kot za cilj OAS 2, se lahko vplivi štejejo za zanemarljive v primeru izvedbe del za prilagoditev obstoječe infrastrukture, vendar so lahko zelo pomembni v primeru izvedbe del, ki zahtevajo izvedbo objektov, npr. viaduktov, ali posebej obsežnih in opaznih; manjši vplivi na pokrajino so na splošno povezani s progami skozi predor.

Na progah mestnega omrežja pa se posebno pozornost namenja tako potencialni interferenci z arheološko dediščino večjih izkopov, potrebnih za razvoj podzemnih metropolitanskih omrežij (AF 2.A.2), kot tudi vplivom na mestno pokrajino zaradi gradbenih del novih mestnih železniških prog za razvoj omrežja lokalnega javnega prometa (AF 2.A.1 in 2.A.2), največkrat dolgoročnih.

***Uresničevanje cilja OAS 6 »Izboljšanje življenjskih razmer in zdravja prebivalstva ter posledično izboljšanje kakovosti mestnega okolja«***

Kot je razvidno iz slike št. 2, je odlična ocena okoljske združljivosti, zabeležena ob izpolnjevanju cilja OAS 6 odvisna od slabe zastopanosti negativnih vplivov (ki pa so vsi zanemarljivi, prejmejo 1 točko) in od visokega števila zabeleženih pozitivnih vplivov (21 interferenc od skupno 24), tudi z dokaj visokimi ocenami (povprečna ocena za interferenčni AF pri cilju OAS je 1,9; povprečje ciljev OAS pa znaša 0,6).

Večji del pozitivne ocene (16 točk) je oblikovan na podlagi treh območij AF, ki so usmerjena na vzpostavitev varnosti cest in železnice, kot je že opisano v cilju OAS 2 (1.C.2, 4.A.1, 4.C.1), dodano je še območje AF 1.C.2 »Aktivnosti za kakovost in učinkovitost infrastrukture (tehnologije v prometu, telekomunikacija, ERMTS)«. Ta območja predstavljajo osrednje elemente za uresničevanje naslednjih specifičnih ciljev priloge AI:

- 1.C. Povečanje varnosti, kakovosti in učinkovitosti železniške infrastrukture ter zagotavljanje kontinuitete vzdrževalnih programov;
- 4.A. Reševanje strukturnih kritičnih točk cestnega omrežja z navedbo starosti glavnih objektov;
- 4.C Zagotovitev varnosti cestnega omrežja pred plazovi in tveganjem za poplave, da bi preprečili prekinitev storitev;

Positivni vplivi (OAS 2), ki so rezultat »zdravega okolja« oziroma njegove odpornosti na katastrofalne pojave različnih vrst in izvora; ti dejavniki so upoštevani tudi z vidika pozitivnega vpliva na prebivalstvo, ki jih je deležno in je zato manj izpostavljeno tveganjem za naravne nesreče, ki bi lahko prizadele infrastrukturne elemente, bodisi glede osamitve območja kot katastrofalnih posledic na progih, povezani s širšim področjem države. Pričakovano je tudi znatno zmanjšanje nezgod na cesti (pomisliti gre na »nevarnost padajočega kamenja« prometne opozorilne table) in na železniških progah. To bo mogoče s pomočjo novih tehnologij v skladu z AF 1.C.2, ki so usmerjene na izboljšanje varnosti različnih elementov železniške infrastrukture.

Ostala dva sklopa **pomembnih pozitivnih vplivov**, ki s svojimi 8 točkami prispevata k skupni oceni ciljev OAS, se prav tako nanašata na prebivalstvo, vendar se ti dejavniki bolj približujejo področju kakovosti

življenja kot pa sami varnosti. Gre za dve območji AF, ki sta posebej namenjeni zmanjševanju nevarnosti oseb, ki živijo v manjših središčih, ne nujno v notranjih predelih, in so primorane zaradi študija ali dela pogosto koristiti prevozne storitve. Nanaša se na območja AF:

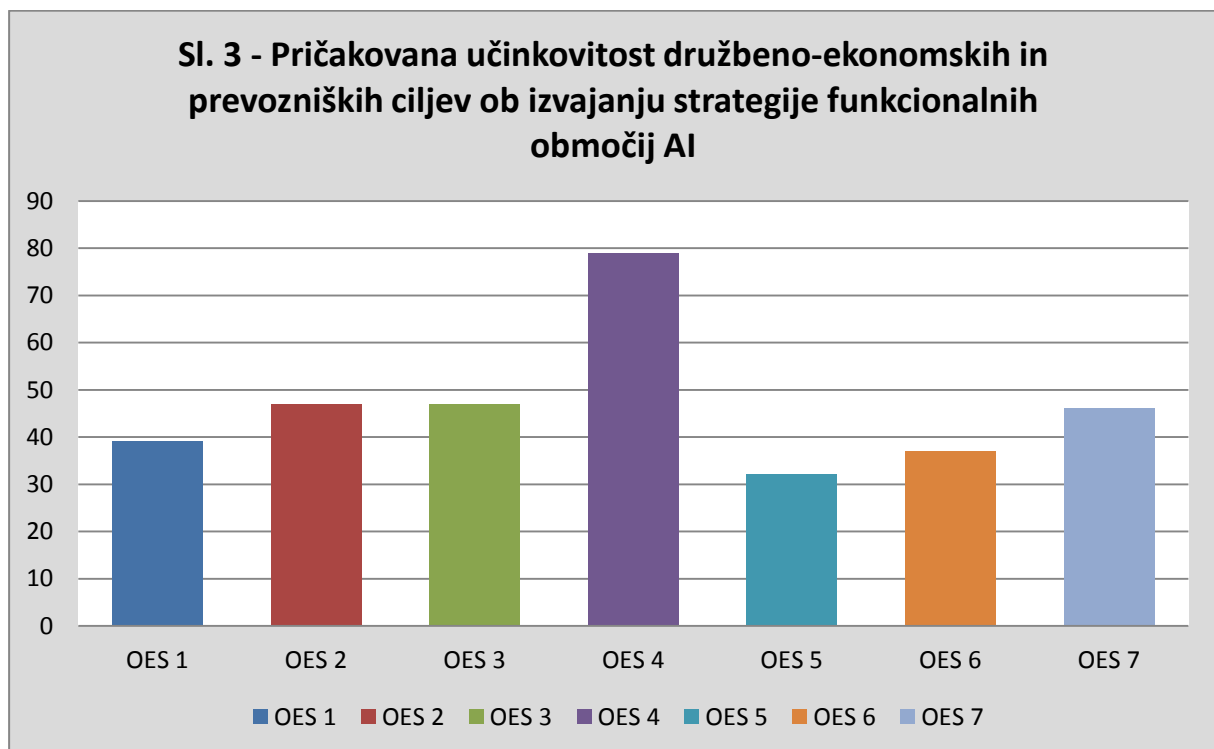
- 2.A.1 Funkcionalni ukrepi za izboljšanje kakovosti železniških storitev v pokrajinah, zlasti v velikih metropolitanskih območjih in pri prevozu v službo;
- 4.D.1 Aktivnosti za spodbujanje dostopa do notranjih območij in območij, ki so prikrajšana zaradi posebnega reliefa;

ki so dovolj nazorno prikazane. Odnosno bodo izboljšani dostop lahko koristili tudi turisti in izletniki iz večjih prometnih vozlišč, kjer so pričakovani pozitivni vplivi na lokalni družbeno-ekonomski sistem, ki je upoštevan pri cilju OAS 6.

Sklop pozitivnih vplivov manjšega dosega, ki pa je vendarle razširjen v celotni prilogi AI, je pripomogel k izboljšanju kakovosti zraka v mestnih okoljih (in torej k zdravju in dobremu počutju prebivalstva), kar je pričakovan rezultat ukrepa zmanjševanja avtomobilskega prometa v povezavi z izvajanjem obširnega programa za mestne in zunajmestne železniške proge ter povezave.

#### *Ocena vplivov priloge AI na uresničevanje družbeno-ekonomskih in prevoznih ciljev (ocena družbeno-ekonomske združljivosti)*

Ob nadaljevanju odčitavanja po stolpcih drugega razdelka rezultatov ocenjevalne matrike lahko ugotovimo, da so pričakovani vplivi zaradi izvajanja vseh 27 funkcionalnih območij AI na sistemu sedmih referenčnih družbeno-ekonomskih in prevoznih ciljev za presojo (OES) **vedno označeni s pozitivnim predznakom**, kar pripomore k skupni oceni 327 točk (*slika 3*).



Natančneje, eden od ciljev:

OES 4 »Spodbujanje učinkovite in trajnostne rabe infrastrukture, po potrebi povečanje zmogljivosti«

je izpolnjen v AI »izjemno« (to je z oceno nad 50 točk), kar prispeva k skupni oceni 79 točk, medtem ko je preostalih šest ciljev izpolnjenih »odlično« (od 30 do 50 točk). Po zaporedju:

- OES 2 Zagotavljanje optimalnega nivoja vključenosti načinov prevoza in medobratovalnosti med njimi (47 točk)
- OES 3 Vzpostavitev manjkajočih povezav in odprava ozkih grl, zlasti na čezmejnih odsekih (47 točk)
- OES 7 Odstranjevanje tehničnih in upravnih ovir, zlasti za medobratovalnost vseevropskega prometnega omrežja in konkurenčnost (46 točk)
- OES 1 Zagotavljanje boljšega dostopa in povezanosti z vsemi regijami Unije, pri tem pa se kot poseben primer upošteva otoke, osamljena omrežja in redko poseljena regijska ozemlja, tako obrobna kot podeželska (39 točk)
- OES 6 Izvajanje in vgradnjo telematskih aplikacij ter spodbujanje tehnološkega razvoja in inovacij (37 točk)
- OES 5 Izboljšanje ali vzdrževanje kakovosti infrastrukture na področju socialnih razmer, dostopnosti za vse uporabnike, zlasti starejše ljudi, osebe z zmanjšano mobilnostjo in invalidne potnike ter na področju kakovosti storitev in stalnosti prometnih tokov (32 točk)

Glede na to, da cilji OES sovpadajo s **Prednostnimi zahtevami za razvoj globalnega omrežja** v skladu z 10. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta, ki ureja smernice EU za razvoj omrežja TEN-T, in glede na to, da je te smernice sprejela Komisija kot kriterije za presojo o izpolnjevanju predhodnih pogojev tematskega cilja št. 7.1 (prim. poglavje 3), so v nadaljevanju prikazane zmogljivosti AI v povezavi s posameznim od sedmih ciljev OES, izključno na podlagi **slIKE 4**, in s sklicevanjem na ods. 7.2 okoljskega poročila RA glede podrobnega mnenja o načinih, s katerimi se v okviru AI uresničuje navedene cilje OES.

Posebno pomembna referenca pri izvajanju tovrstne presoje so bile **študije o koridorjih**, ki jih je Evropska komisija izvedla na vseh koridorjih Core TEN-T (december 2014).<sup>7</sup>

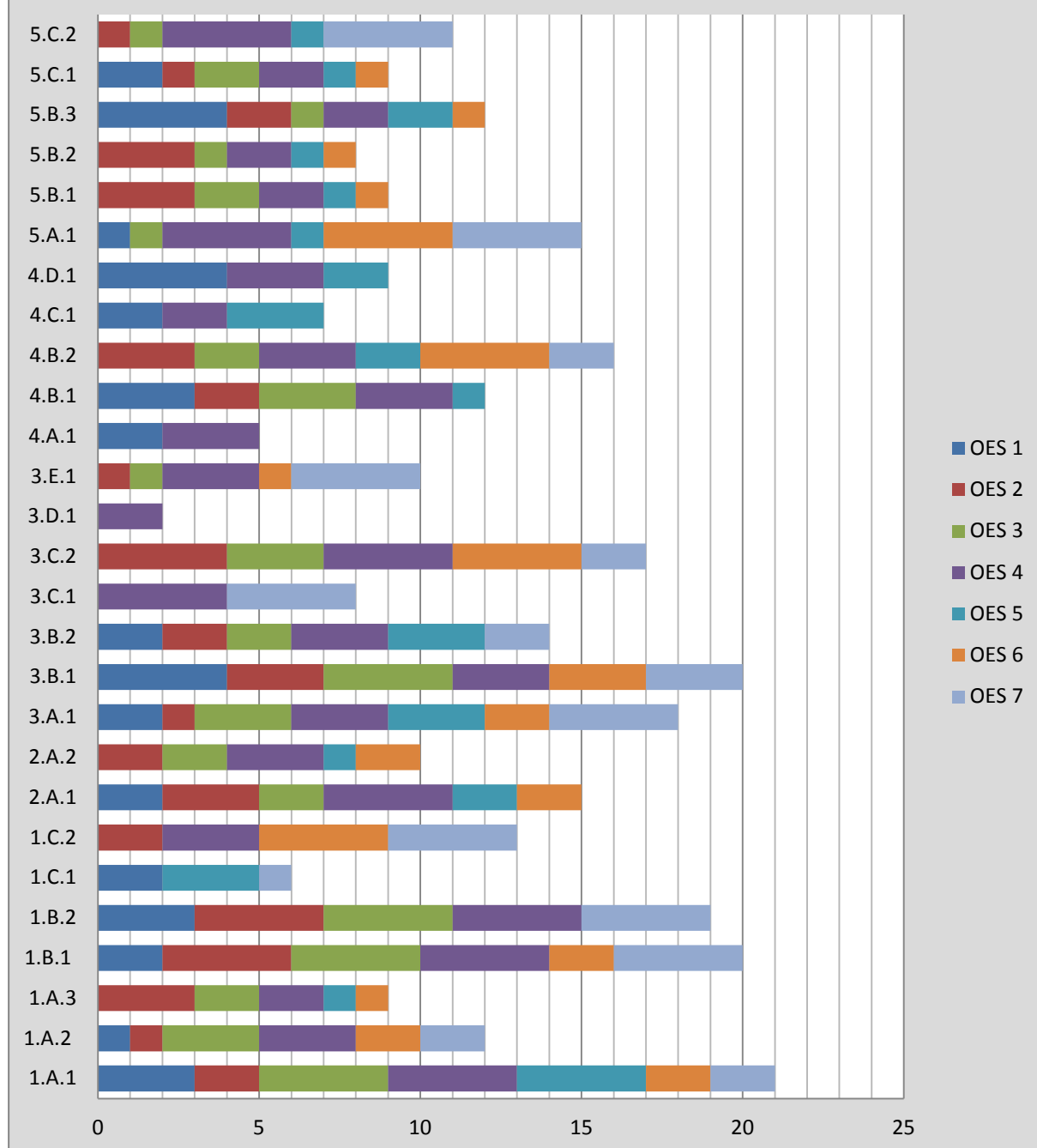
#### **Ocena pomembnih vplivov v okviru AI glede Sistema referenčnih ciljev za presojo (celovita analiza strateškosti)**

Odčitavanje matrike po vrsticah omogoča vrednotenje celostne uspešnosti posameznih funkcionalnih območij, ki so porazdeljena med dva razdelka, v katerih so izraženi referenčni cilji za presojo (OAS in OES). Na takšen način je bilo mogoče v okviru priloge AI ugotoviti, katera funkcionalna območja so z vidika pretežno negativnih vplivov, zabeleženih na eni ali več okoljskih prvinah, upravičena do nadaljnjega poglobljanja v razdelke Dosjeja presoje, ki se osredotoča na spremljevalne ukrepe ali na Okoljski program za AF.

Glede ciljev družbeno-ekonomske in prometne politike, ki se uresničujejo v sklopu AI in dosegajo vedno pozitivne rezultate, ni bila zaznana nobena težava. To je v skladu s pričakovanji, saj je ena od nalog AI tudi prilagajanje ciljev prevozne politike, zastavljenih na nacionalni ravni, določilom Skupnosti, iz katerih OES izhajajo.

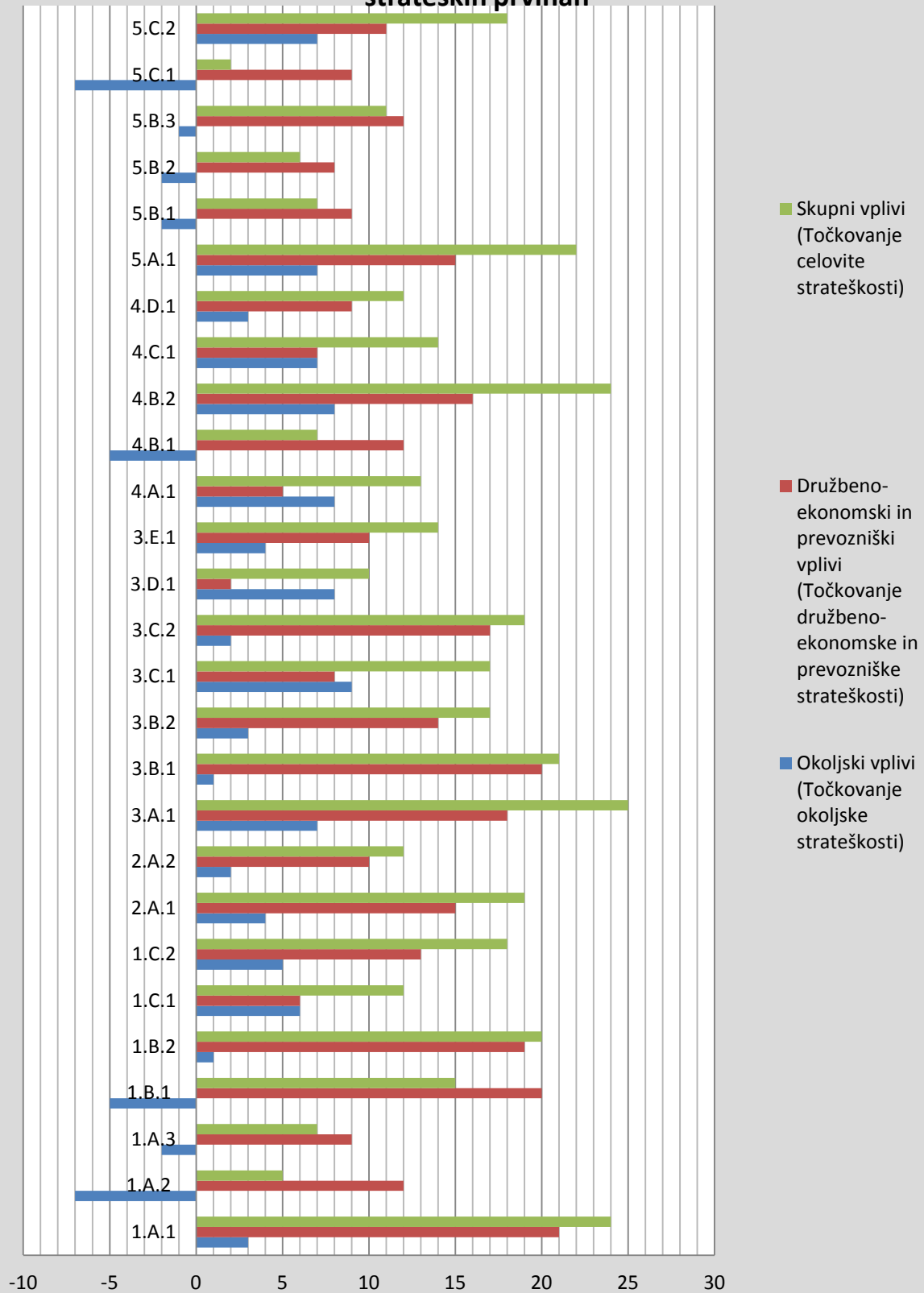
<sup>7</sup> Prim. *Final reports in compliance maps*, ki se nanašajo na štiri pomembne koridorje za Italijo: »Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study«; »Mediterranean Core Network Corridor Study«; »Rhine-Alpine Core Network Corridor Study«; »Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor Study«.

**Sl. 4 - Družbeno-ekonomski in prevozniški vplivi po funkcionalnih območjih in ciljeh OES**



Pregled nabora ocenjevalnih matrik in spodnje [slike št. 5](#) omogoča opredelitev tistih funkcionalnih območij ukrepanja, ki so zaradi **negativnih ocen točkovanja okoljske strateškosti**, ne glede na obseg zbranih pozitivnih vplivov, označena v končnem stolpcu za oceno strateškosti (S) in **potrebujemo posebno kontrolo o vplivih** (znak: »!«), pri tem pa se bodo med nadaljnjimi fazami izvajanja AF posluževala posebnih projektnih napotkov za posamezne vplive, ki imajo zabeleženo oceno nad -1 v okviru Okoljskega programa Dosjejev presoje, in podrobneje v 8. poglavju RA (okoljskega poročila).

**Sl. 5 - Pričakovani skupni vplivi ob izvajanju strategije funkcionalnih območij, po funkcionalnih območjih in strateških prvinah**





Podrobneje gre tu za vsa območja AF, kamor po definiciji AI spadajo »zahtevnejše aktivnosti za razvoj omrežja« (glej specifični cilj 1.A Odločitvenega drevesa v okviru AI). Gre torej za naslednja območja AF:

#### **Železniški prevoz**

- 1.A.2 Aktivnosti za povečanje storitev v omrežju z nadaljevanjem razvoja visokohitrostnega omrežja AV/AC (s posebnim poudarkom na italijanskih južnih pokrajinah prek aktivnosti, ki jih opredeljuje PON Infrastruktura in omrežja 2014–2020), vključno s povečanjem hitrosti na antenskih krakih in s posodobitvijo storitev na glavnih vozniških smereh
- 1.A.3 Ukrepi za izboljšanje povezav v železniškem prometu z glavnimi letališči, v skladu z evropsko strategijo o omrežjih Core, kar zagotavlja intermodalnost zrak-železnica«)
- 1.B.1 Prilagajanje storitev za tovorni promet na glavnih evropskih koridorjih »Core Corridors« (dimenzije in moduli vlakov), zlasti okrepitev povezav med nacionalnimi terminali, s posebno pozornostjo do tistih v južnih pokrajinah, in alpskimi obmejnimi področji ter ločevanje in optimizacija tokov po vrsti storitve

#### **Cestni prevoz**

- 4.B.1 Aktivnosti za prilagajanje in racionalizacijo cestnega omrežja s posebnim poudarkom na odsekih, ki so obremenjeni s prometom ali podvrženi nezgodam, ali aktivnosti za reševanje kritičnih točk zaradi zgoščenosti prometa v povezavi z mestnimi vozlišči, vključno z dokončanjem poti, ki so podvržene posegom prilagajanja in izvajanja varnostnih ukrepov

#### **Letalski prevoz**

- 5.B.1 Aktivnosti za cestno in železniško povezavo med tremi mednarodnimi dostopi (Fiumicino, Malpensa, Benetke)
- 5.B.2 Ukrepi za cestno in železniško povezavo z ostalimi strateškimi letališči
- 5.B.3 Optimizacija intermodalnih povezav z bližnjimi letališči v pokrajinah, kjer so nameščene letališke infrastrukture
- 5.C.1 Aktivnosti za prilagajanje in krepitev obstoječih letališč, ki so v teku in že načrtovane

Glede ostalih območij AF, ki so vsa prejela pozitivno oceno okoljske in družbeno-ekonomske strateškosti, so se izoblikovali trije razredi na osnovi usklajenih ali neusklajenih mnenj z oceno »pozitivno« ali »zelo pozitivno« v povezavi z dvema mnenjema o okoljski (gSa) in družbeno-ekonomski strateškosti (gSe). Natančneje:

- pri 4 območjih AF je bila skupna strateškost ocenjena kot »povprečna« (znak: +), oba njhova kazalnika gSa in gSe sta prejela oceno »pozitivno«;
- pri 12 območjih AF je bila skupna strateškost ocenjena kot »povprečna« (znak: ++), njhova kazalnika gSa in gSe sta odnošno prejela oceno »pozitivno« in »zelo pozitivno«;
- pri 3 območjih AF je bila skupna strateškost ocenjena kot »zelo visoka« (znak: +++), oba njhova kazalnika gSa in gSe sta prejela oceno »zelo pozitivno«.

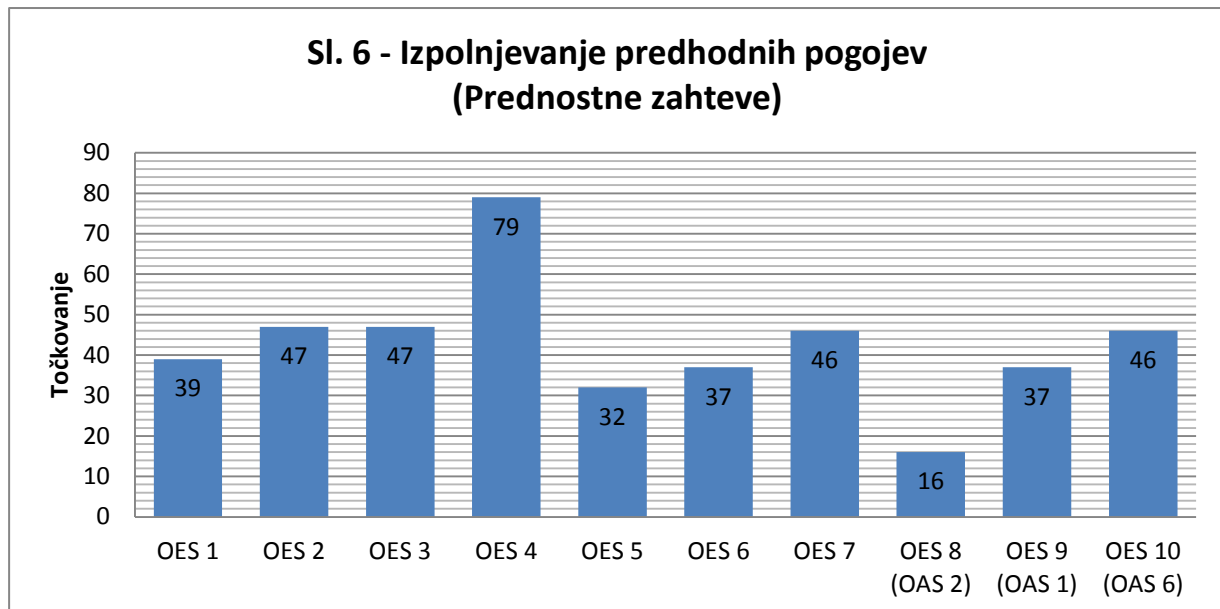
Kot lahko domnevamo, gre v tem primeru za tri območja AF, namenjena tehnološkemu napredku na področju upravljanja infrastrukture in prevoznikov (cestni, pristaniški, letališki sektor), ki imajo na podlagi enakovredne učinkovitosti z ostalimi območji AF, iz očitnih razlogov izključno pozitivne okoljske vplive.

#### **Izpolnjevanje predhodnih pogojev (10. člen Uredbe (EU) št. 1315/2013)**

Kot opredeljuje 3. poglavje, je predmet presoje uresničevanje sedmih ciljev z družbeno-ekonomskega in prevozniškega področja (OSE), ki neposredno izhajajo iz 10. člena »Prednostne zahteve« navedene Uredbe (EU) št. 1315/2013, ki so bile v nadaljevanju v celoti prenesene med kriterije za izpolnjevanje



predhodnih pogojev za Tematski cilj št. 7. Da bi partnerjem Komisije olajšali preverjanje skladnosti AI s kriteriji v 10. členu Uredbe (EU) št. 1315/2913, je bil izdelan šifrant tudi za tri dodatne cilje OES, ki se v odnosu do ciljev OAS štejejo za presežne, pri tem pa so opredeljene skladnosti v obliki opomb v ocenjevalni matriki. Za nadaljnje poglobljeno proučevanje se sklicujte na predhodne odstavke in se za preverjanje zgledujte po grafičnem prikazu na *sliki št. 6*, ki je podan v nadaljevanju in povzema skladnost priloge AI s podanimi zahtevami.



OES	Pododstavek in točka	Prednostne zahteve v skladu z 10. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013
	<i>Pododstavek 1</i>	<i>1. V sklopu razvoja globalnega omrežja se daje splošno prednost ukrepom, ki so potrebni za:</i>
OES 1	točka a)	Zagotavljanje boljšega dostopa in povezanosti z vsemi regijami Unije, pri tem pa se kot poseben primer upošteva otoke, osamljena omrežja in redko poseljena regijska ozemlja, tako obrobna kot podeželska
OES 2	točka b)	Zagotavljanje optimalnega nivoja vključenosti načinov prevoza in medobratovalnosti med njimi
OES 3	točka c)	Vzpostavitev manjkajočih povezav in odprava ozkih grl, zlasti na čezmejnih odsekih
OES 4	točka d)	Spodbujanje učinkovite in trajnostne rabe infrastrukture, po potrebi povečanje zmogljivosti
OES 8 (OAS 2)	točka e) (prvi del)	Izboljšanje ali vzdrževanje kakovosti infrastrukture na področju varnosti, zaščite, učinkovitosti, odpornosti na podnebne razmere in, kadar je primerno, naravne nesreče, na področju okoljske uspešnosti (ustreza cilju OAS 2)
OES 5	točka e) (drugi del)	Izboljšanje ali vzdrževanje kakovosti infrastrukture na področju socialnih razmer, dostopnosti za vse uporabnike, zlasti starejše ljudi, osebe z zmanjšano mobilnostjo in invalidne potnike ter na področju kakovosti storitev in stalnosti prometnih tokov;
OES 6	točka f)	Izvajanje in vgradnjo telematskih aplikacij in spodbujanje tehnološkega razvoja in inovacij
	<i>Pododstavek 2</i>	<i>2. Z namenom vključitve ukrepov iz 1. odstavka je posebna pozornost namenjena ukrepom, potrebnim za:</i>
OES 9 (OAS 1)	točka a)	Zagotovitev varnosti goriv s pomočjo večje energijske učinkovitosti in spodbujanje uporabe energetskih virov in sistemov alternativnega pogona, zlasti tistih z nizko ali nično stopnjo izpustov ogljika (vključno v cilju OAS 1)
OES 10 (OAS 6)	točka b)	Prilagajanje izpostavljenosti mestnih območij škodljivim vplivom železniškega in cestnega tranzitnega prometa (vključno v cilju OAS 6)
OES 7	točka c)	Odstranjevanje tehničnih in upravnih ovir, zlasti za medobratovalnost vseevropskega prometnega omrežja in konkurenčnost

## 5 Kaj lahko povemo glede presoje posledic AI na območjih Natura 2000

Okoljsko poročilo opisuje potencialne interakcije, ki se lahko ustvarijo med različnimi funkcionalnimi območji ukrepanja glede na bistvene tipske lastnosti in na osnovi možnih pridruženih aktivnosti, in med naravnimi sistemi, odvisno od primera se lahko določijo večja ali manjša tveganja za interakcijo.

V Prilogi 3 okoljskega poročila (RA), ki je namenjena presoji posledic AI na območjih Natura 2000, je bila ta analiza povzeta in posebej obdelana, da bi ustrezala zahtevam, ki jih predvidevajo standardni predpisi v vsakem primeru, ko načrt ali projekt ustvari interferenco z območji omrežja Natura 2000.

Kot je znano, Natura 2000 zajema ekološko omrežje, ki se širi po celotnem ozemlju Evropske unije in ki je bilo ustanovljeno na podlagi Direktive 92/43/EGS »Naravni habitati«, da bi zagotovili dolgoročno ohranitev naravnih habitatov ter ogrožene ali redke živalske in rastlinske vrste na ravni Skupnosti. To omrežje sestavljajo zlasti območja, pomembna za Skupnost (SIC), ki jih Države članice opredeljujejo na podlagi določil Direktive o naravnih habitatih, ki so v nadaljevanju opredeljena kot posebej varovana območja (ZSC) in območja, pomembna za Skupnost (ZPS), ustanovljena na podlagi Direktive 2009/147/ES »o pticah«, in ki se nanašajo na varovanje prosto živečih ptic.

Presoja posledic je poglavitni instrument, s katerim se zavarujejo območja omrežja Natura 2000. Njegovo izvajanje sledi tehničnim navodilom, ki jih opredeljuje priloga G odloka Predsednika Republike št. 357/97, ki je naveden v nacionalnih in mednarodnih priročnikih ter vodnikih, ob branju katerih razberemo, da presoja posledic zahteva podrobne podatke in informacije, s katerimi bo mogoče opraviti natančno analizo interakcij med povzročilnimi dejavniki vplivov in območjem.

V primeru AI, v glavnem pa vseh programov širšega obsega, informativni okvir tako glede povzročilnih dejavnikov kot lokacijskih značilnosti ne uspe doseči takih ravni podrobnosti.

V teh primerih je priporočljiv previdnostni pristop, naravnani na opredelitev previdnostnih principov, na katere se opiramo v fazah izvajanja načrta ali programa oziroma v trenutku, ko se določijo natančni ukrepi. Ob upoštevanju te logike razmišljanja je bila izpeljana hitra analiza, s katero je bilo mogoče opredeliti stopnjo izvajanja, ki se združi s posameznimi funkcionalnimi območji, na podlagi katerih je bila oblikovana Priloga o infrastrukturnih zmogljivostih.

Iz analize rezultatov je mogoče razbrati, da je najvišja raven pozornosti ponavadi povezana s funkcionalnimi območji, na katere se navezujejo pomembne »mrežne« aktivnosti, in sicer na osnovi večje verjetnosti, da se linearne infrastrukture stikajo z območji omrežja Natura 2000.

Srednja raven pozornosti se nanaša pretežno na funkcionalna območja, ki lahko ustvarjajo mrežne aktivnosti, a so potencialno manj obširna in/ali zanimiva mestna območja in/ali območja s širšim geografskim obsegom ali omejenim obsegom.

Najnižja raven pozornosti se poglavitno nanaša na funkcionalna območja, ki se navezujejo na aktivnosti »z nizkim vplivom« z vidika njihove delno ali povsem nematerialne narave.

Kot je bilo že nakazano, gre za priročen pristop razumevanja obsega težav, ki jih je treba premostiti, in ni dvoma o tem, da bo AI, umeščen v fazo izvajanja, lahko zajel več delov omrežja italijanskega območja Natura 2000.

Tudi opredelitev ukrepov za prilagajanje je treba usmeriti v fazo izvajanja: ob ocenjevanju učinka območje-posebnosti, ki bo sproženo, bo mogoče opredeliti projektnih rešitev, ki bi se že takoj na začetku izognile večjim neposrednim in posrednim posegom na habitatu in živalskih vrstah v omrežju Natura 2000. Ob tej priložnosti bo mogoče določiti potrebne ukrepe za prilagajanje in/ali izravnavo vplivov, katerih ne bo mogoče zaobiti. Ti ukrepi bodo zagotovo zadevali spremembe, ki so že dalj časa pripravljene in dokumentirane v razpoložljivih priročnikih in ponuja širok nabor rešitev za obnovitev

okolja, za povečanje posajenosti rastlin in večjo biološko raznovrstnost, kar bo zmanjšalo fragmentacijo ekosistema in tveganja za živalske vrste. S tem namenom se sklicujemo na 8. poglavje Okoljskega poročila, v katerem so široko navedene smernice in dobre referenčne prakse na podlagi številnih priročnikov ISPRA na to tematiko.

Ti ukrepi se bodo morali soočiti tudi z zahtevami, ki jih pogojujejo okoliščine, ki nastopijo kot posledica pojava podnebnih sprememb. Te je treba upoštevati tako zaradi sprememb, ki jih povzročajo na ekosistemih, in potrebnih posodobitev običajne prakse prilagajanja (na primer pri izbiri rastlinskih vrst) kot tudi zaradi potrebe po dvigu odpornosti infrastruktur, kar bi lahko spremenilo referenčno preglednico, ki so se je posluževali v preteklosti.

## 6 Kakšni so predlogi za fazo izvajanja AI

Med vsebinami presoje VAS priloge TU Ambiente (Priloga VI pod točko g) predvideva navedbo »Predvidenih ukrepov za čim bolj celovito preprečevanje, zmanjšanje in izravnavo morebitnih negativnih vplivov na okolje izvajanje načrta ali programa«.

S tem namenom naj opomnimo, da je bil privzet model vrednotenja oblikovan tako, da je predvidel to »konstruktivno« funkcijo presoje. Sistematično proučevanje potencialnih vplivov AF po matriki v odnosu do celotnega sistema referenčnih ciljev je omogočilo dokaj sistematično opredelitev možnih spremljevalnih ukrepov, ki bodo postopoma vpeljeni ob določitvi posegov za funkcionalno območje v presoji.

Napotki, ki jih podaja Matrika, so natančneje opisani v 3. razdelku dosjeja presoje, ki vsebuje poglobljen opis pogojev, s katerimi se omogoči do najmanjše možne stopnje zmanjšati verjetne vplive, *zmanjšati jih do sprejemljive ravni glede na pridobljene skupne prednosti ob izbiri ustreznega načrta za presajo*.

V tem smislu ta poglobljena preučitev predstavlja nekakšen **Okoljski program aktivnosti, s katerimi se bodo izvajala funkcionalne območja ukrepanja**, kjer so podani različni napotki:

- pomembne okoljske tematike ali načrti in lokacijski kriteriji, ki posredujejo napotke za ekološko združljivo projektiranje od začetka, ko se sprejemajo tehnične odločitve in še obstajajo številne možnosti za prehod med njimi, kar ne predstavlja prekomernih stroškov;
- vzporedni ukrepi za prilagajanje/izravnavo, ki so v uporabi v podobnih primerih in ki služijo za zgled, nudijo možnost poglobljanja v okoljske problematike;
- kazalniki za nadaljnje presoje;
- prispevki za tri predhodno navedene točke, ki jih predložijo subjekti s strokovnim znanjem na okoljskem področju (SCA), s katerimi so potekali posveti v fazi postopka scoping.

K tej trditvi bi bilo treba dodati še opredelitev glavnih spremljevalnih ukrepov, kot jih navaja priročnik ISPRA.<sup>8</sup>

Lokacijski **kriteriji** izhajajo iz potreb po varovanju pokrajine in okolja na osnovi dejavnikov občutljivosti ter usmerjajo izboljšave projekta, tako da učinkujejo na faze projektiranja objekta. V tej fazi se med možnimi alternativami opredeli najboljši položaj obnovljenega objekta v primerjavi z obstoječim.

Namen **ukrepov prilagajanja** je zmanjšanje do najnižje možne ravni ali celo izničenje negativnih vplivov načrta ali projekta med ali po njegovi izvedbi. Ukrepi prilagajanja zajemajo različne razrede aktivnosti: objekti za ublažitev vplivov, to so elementi, ki so neposredno povezani z vplivi (na primer protihrupne pregrade); objekti za »optimizacijo« projekta (na primer zmanjšana poraba energije ali boljša vključitev objekta v pokrajino).

Za **izravnalne ukrepe** se štejejo tudi posegi, ki niso neposredno vezani na objekt, ki se izvedejo zaradi »izravnave« presežnih okoljskih vplivov, ki jih ni mogoče ublažiti (na primer oblikovanje lokacij, izpostavljenih vlagi, ali gozdnate površine v predelih, zanimivih za ekološko omrežje, ali izsuševanje in ponovno zasajevanje poškodovanih površin, ki niso vezane na objekt v fazi presoje). Tem ukrepom je zaupana naloga omilitve degradacije sistema pokrajina-okolje. Izravnalni ukrepi ne zmanjšujejo le dodatnih vplivov, ki izhajajo iz projekta, temveč tudi zamenjajo okoljski vir, ki je bil osiromašen, z novim virom, ki je vsaj enake pomembnosti kot prvi.

Priročnik ISPRA poudarja, da so aktivnosti prilagajanja in izravnave sestavni del projekta in jih je treba vključiti v projektne okoliščine. Kljub projektiranju teh aktivnosti z namenom zmanjšanja vplivov na okoljsko prvino in/ali dejavnik pa bi morale biti te aktivnosti učinkovite pri več prvinah in/ali dejavnikih,

---

<sup>8</sup> prim. Priročnik št.126/2015: »Okolje, pokrajina in infrastrukturne zmogljivosti«, 4. del;

predvsem pa bi morale imeti večjo težo znotraj sistema, ne le v okviru same prvine. Tako se torej stremi k izdelavi ustreznega **okoljskega vrednotenja**, ki bi prikazalo in količinsko opredelilo dejanski obseg vplivov sprememb na sistem pokrajine-okolja, na podlagi katerega bi oblikovali ciljno določene izravnalne posege.

V 8. poglavju RA je izdelan celostni seznam spremljevalnih ukrepov za izboljšanje okoljske učinkovitosti infrastrukture mobilnosti, ki so zbrani okrog šestih bistvenih okoljskih ciljev, na čemer temelji zasnova dosjejev vrednotenja, v katerih so ti ukrepi po potrebi vpoklicani po kriteriju selektivnosti in so sproti prikrojeni posebnostim funkcionalnega območja presoje.

Treba je tudi poudariti, da je Okoljski program funkcionalnega območja ukrepanja pri zadnji analizi funkcionalen in pripravljen za vključevanje v bodoče projekte, ki ga bodo izvajali skupaj z okoljskimi napotki ter v skladu z modelom vertikalne koordinacije med načrtovanjem in projektiranjem (in ustreznimi vrednotenji), tako imenovan postopek »*tiering*«.

S sklicevanjem na 8. poglavje okoljskega poročila RA glede seznama – ki je obširen, a ne povsem izčrpen – možnih spremljevalnih ukrepov se v nadaljevanju navaja povzetek potrebnih ukrepov na osnovi najpogostejših in najmočnejših pričakovanih vplivov. Ukrepi se nanašajo na vse predvidljive vplive v sklopu ciljev OES 3, 4 in 5 zaradi izvedbe novih prog **linearnih železniških in cestnih infrastruktur**, ki so potencialno zanimive za 7 od 27 območij AF. Priporočeni ukrepi za nadzorovanje vplivov so povzeti v nadaljevanju:

*Vplivi na biološko raznovrstnost (OES 3):* za nadzor tovrstnih predvidljivih vplivov je v okviru okoljskega programa za AF priporočljivo izvajanje ukrepov za varovanje ekološke kontinuitete, še posebno je priporočljivo ohranjanje/prilagajanje naravnih habitatov ob zadevnih infrastrukturnih elementih, izvajanje ukrepov na zadevnih področjih, na morebitnih zidnih objektih in drenažnih jarkih, vrednotenje realizacije »prehodov za živali«, s čimer se ohranja ekološke koridorje (prim. RS ods. 8.4, za podrobnejšo obravnavo).

*Vplivi zaradi izrabe tal, koriščenja virov in nastalih odpadkov (OES 4):* za zmanjšanje izrabe tal je priporočljivo obnoviti naravna območja v primeru, da so bile različice predhodno načrtanih prog opuščene, ali zemljišča prilagoditi glede na druge opuščene ali za ponovno naturalizacijo pripravljene površine; glede nastalih odpadkov se poleg napotkov za odstranjevanje izkopane zemlje in kamenja, pri katerih navajamo veljavne predpise, priporoča izvajanje možnih ukrepov za optimizacijo in ponovno uporabo odpadnih materialov, da bi tako zmanjšali porabo surovin (prim. RA ods. 8.5 za podrobnejšo obravnavo).

*Vplivi na pokrajino in kulturne dobrine (OES 5):* predlaga se največja raven pozornosti glede vključevanja novih objektov v videz pokrajine, pri tem se je treba nagibati k uporabi tehnik ekološkega inženirstva in materialov, ki se tudi vidno najbolje skladajo s pokrajino; kjer je mogoče, se predvidi ukrepe za ublažitev vizualnih vplivov z nasaditvijo dreves ali avtohtonega grmičevja (prim. RA ods. 8.6).

Na progah mestnega omrežja pa se posebno pozornost namenja tako potencialni interferenci z arheološko dediščino večjih izkopov, potrebnih za razvoj podzemnih metropolitanskih omrežij (AF 2.A.2), kot tudi vplivom na mestno pokrajino zaradi gradbenih del novih mestnih železniških prog za razvoj omrežja lokalnega javnega prometa (AF 2.A.1 in 2.A.2), največkrat dolgoročnih.

## 7 Kako so bila v okviru VAS upoštevana mnenja, ki so jih posredovali subjekti s strokovnim znanjem na okoljskem področju (SCA)

### *Udeleženi subjekti*

Nadzorni **organ** za strateško presojo v okviru Priloge o infrastrukturnih zmogljivostih (AI) je Ministrstvo za infrastrukturo in promet (MIT), Oddelek za infrastrukturo, informacijske sisteme in statistično obdelavo – Generalna direkcija za teritorialni razvoj, razvijanje mednarodnih programov in projektov.

Pristojni **organ** je Ministrstvo za okolje ter varstvo ozemlja in morja (MATTM) – Generalna direkcija za okoljsko presojo (v vlogi ministra), pristojen na državni ravni (7. člen 1. razdelka zakonodajnega odloka št. 152/2006 in vse nadaljnje spremembe in dopolnitve), ki se poslužuje tehnično-znanstvene podpore Tehniške komisije za presojo okoljskih vplivov – VIA in VAS (8. člen zakonodajnega odloka št. 152/2006 in vse nadaljnje spremembe in dopolnitve).

Ministrstvo za kulturne dejavnosti in dobrine (MIBACT) – Generalna direkcija za pokrajino, likovno umetnost, arhitekturo in sodobne umetnosti, sodeluje pri izobraževalni dejavnosti, izraža mnenje o usposobljenosti in **v sodelovanju (v vlogi ministra) s pristojnim organom izreka** obrazloženo mnenje glede presoje VAS.

Pristojni **subjekti s področja okoljske politike (SCA)** so organi uprave in javne ustanove, ki so lahko glede na specifične pristojnosti ali odgovornosti z okoljskega področja zainteresirani za okoljske vplive, ki nastopijo ob izvajanju načrtov ali programov v presoji (5. člen 1. razdelka pod točko s) zakonodajnega odloka št. 152/2006 z vsemi nadaljnjimi spremembami in dopolnitvami). V primeru VAS priloge AI je takih subjektov okrog 200, razdeljeni so v naslednje razrede, ki so prikazani na sliki št. 1.

V okviru postopka VAS lahko Ministrstvo za kulturne dejavnosti in dobrine, zainteresirane regije in drugi upravni organi/pristojne ustanove s področja okoljske politike oblikujejo mnenja, zadržke in predloge glede načrta ali programa, ki ga Ministrstvo za okolje sprejme in oceni v okviru procesa okoljske presoje (VAS), da se oblikuje obrazloženo mnenje VAS (15. člen zakonodajnega odloka št. 152/2006 z vsemi nadaljnjimi spremembami in dopolnitvami) v skladu z roki in na način izpolnjevanja pogojev, za katere je odgovoren pristojni organ.

### *Predhodna posvetovanja s pristojnim organom VAS*

30. julija 2015 je na sedežu ministrstva MATTM potekal predhodni sestanek, katerega cilj je bil preveriti pristop in časovno izvajanje postopka VAS. Srečanja so se udeležili različni sodelavci Urada VAS z ministrstva MATTM in predstavnik MIBACT, poleg predstavnikov MIT, MISE in sodelujočih svetovalcev.

Med sestankom so bile ugodnega mnenja deležne vsebine poročila vsebinjenja ali scoping (osnutek je bil poslan predhodno), predvsem pa pripravljenost za deljenje informacij med ustanovami, kar je osnovna značilnost procesa VAS, to je, da se vzpostavi deljenje spoznanj s pristojnim organom že v zgodnji fazi procesa, pred uradnim poročanjem v obliki scoping postopka (ki je potekal 7. avgusta 2015). Nato so bili določeni roki izvajanja procesa, pri čemer so bili upoštevani roki tehnične predaje v upravah in ustanovah, kar je navedeno v Prilogi AI za DEF, kot tudi potrebe po izvajanju čezmejnih posvetov z drugimi državami. Z MATTM se uskladi skrajšanje roka trajanja procesa s predpisanih 90 dni na 45 dni, v smislu 13. člena, 2. razdelka TU Ambiente.

### *Sodelovanje subjektov s strokovnim znanjem na okoljskem področju*

Poročilo vsebinjenja ali scoping je bilo zaključeno in oddano 7. avgusta 2015 – skupaj s sporočilom o začetku posvetovanj v smislu 13. člena 1. razdelka del zakonodajnega odloka št. 152/2006 in vseh nadaljnjih sprememb in dopolnitev (protokol 0006304 MIT) - pristojnemu organu okoljskega strokovnjaka SCA.

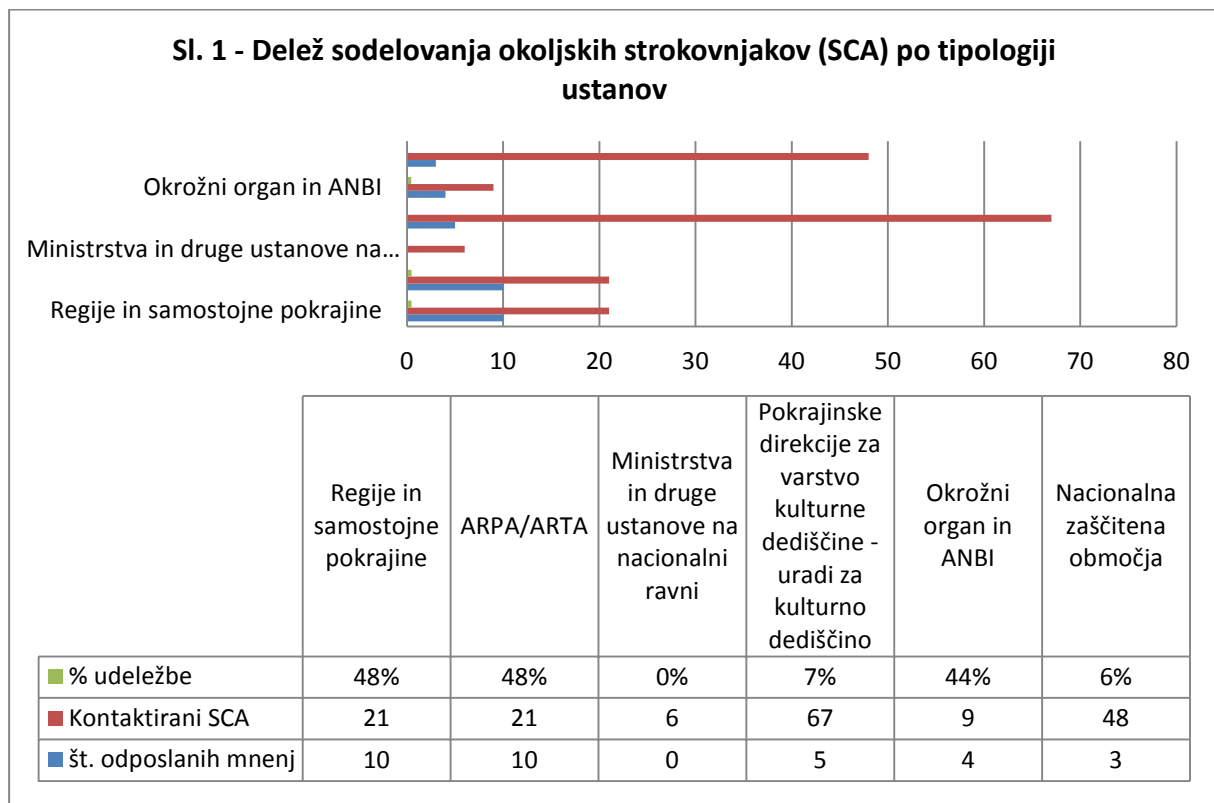
S predajo poročila vsebinjenja ali scoping v prilogi so bile odposlane tudi informacije, ki jih pristojni organ potrebuje za oblikovanje uradnega obvestila za Francijo, Švicarsko konfederacijo, Avstrijo in Slovenijo zaradi izraženega zanimanja po soudeležbi pri čezmejnih posvetovanjih (v smislu 32. člena zakonodajnega odloka št. 152/2006 in vseh nadaljnjih sprememb in dopolnitev). Le Avstrija in Slovenija sta nato izrazili zanimanje za sodelovanje pri procesu VAS.

Na vsebinski ravni naj opozorimo na to, da se poročilo vsebinjenja (scoping) odda okoljskim strokovnjakom (SCA), da bi posredovali svoje prispevke, zlasti izrazili mnenja glede:

- presoje programske vsebine in popolnosti ter pomembnosti načrtov in ustreznih programov;
- predlaganega procesa okoljske presoje in njegovih vsebin;
- načina določanja interesnih skupin in udeležene poteka procesa;
- predlaganih načinov okoljske presoje;
- vsebin Okoljskega poročila;
- vseh drugih vidikov, ki so predmet zanimanja.

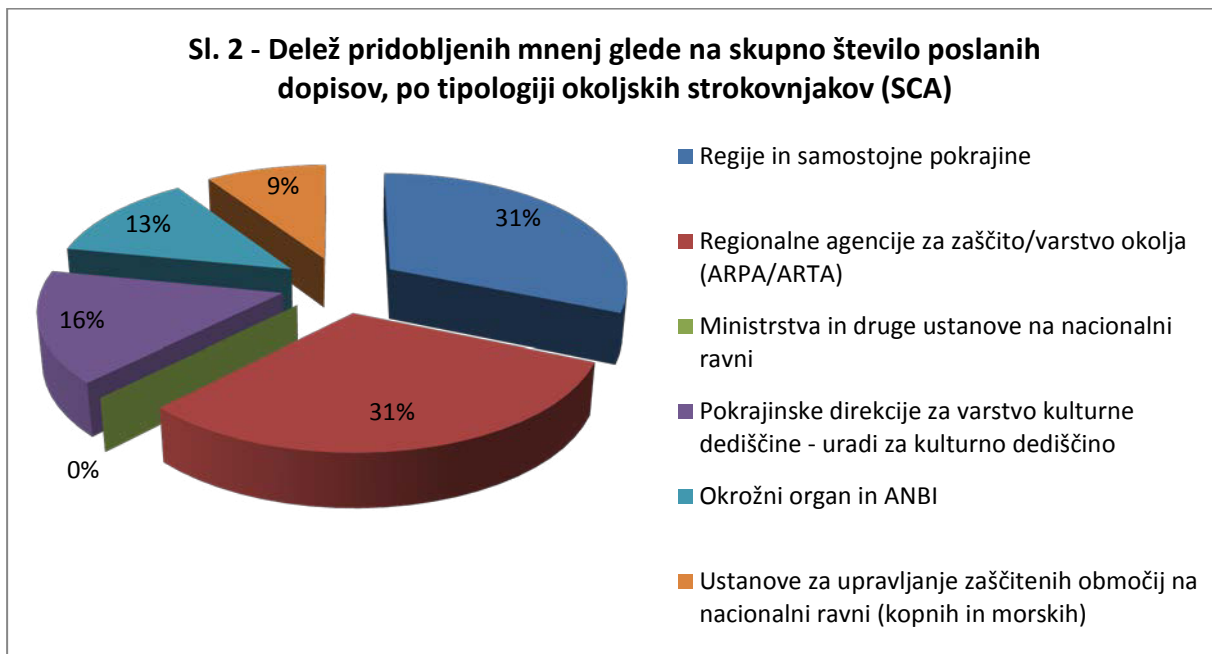
V roku 45 dni po poslanem poročilu vsebinjenja (scoping) navedenim subjektom je prispelo 23 pisnih uradnih prispevkov, katerim je bilo po navedenem roku dodanih še 9 prispevkov, vendar so bili kljub temu ustrezno upoštevani in evidentirani v tem okoljskem poročilu, kar skupno znaša 32 prispevkov.

Delež udeležbe glede na pozvane strokovnjake SCA je 19 %. *Slika 1* prikazuje porazdelitev deleža po tipologiji SCA. Kot je razvidno, je pri posvetovanjih sodelovala približno polovica 21 regij (vključno z 2 avtonomnima pokrajinama) in regionalnih agencij za varstvo okolja (ARPA), ki so skoraj vsakič posebej dostavile izpolnjene vprašalnike in dodatne informacije. Tudi organi za vodna območja so pokazali zadovoljivo raven sodelovanja (približno 44 %), medtem ko so uradi in ustanove za upravljanje zavarovanih območij sodelovali v manjšem deležu, odnosno s 7 % in 6 % z vidika skupno povabljenih ustanov.

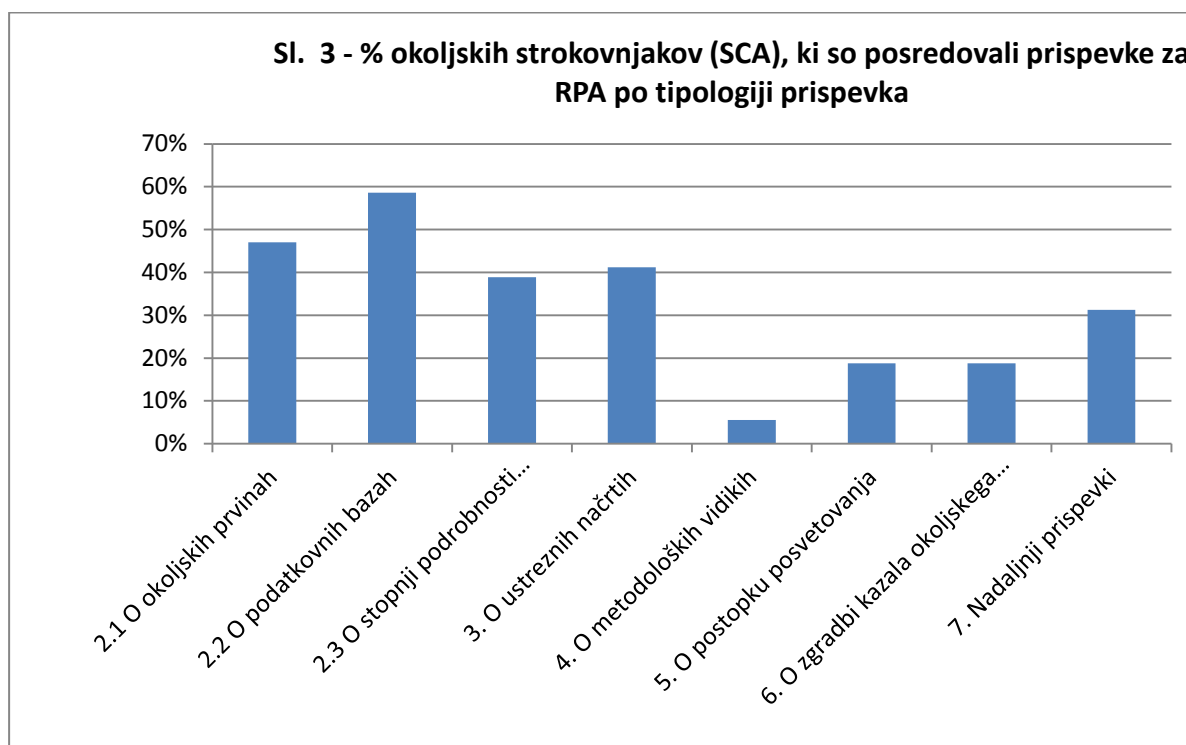




Pri analizi skupine dospelih prispevkov (*slika št. 2*) jih je približno tretjina prispela iz regij in tretjina iz regionalnih agencij ARPA, medtem ko je ostala tretjina dokaj dobro porazdeljena med ostale okoljske strokovnjake (SCA), razen v primeru povabljenih ministrstev, ki se niso odzvala.



V nadaljevanju je možno razbrati sestavo prispevkov glede na vprašanja v vprašalniku, priloženem poročilu RAP (*slika 3*).



Preglednica **2.1** prikazuje zbirno poročilo rezultatov vprašalnikov, ki so jih izpolnili subjekti s strokovnim znanjem z okoljskega področja (SCA), ki so tudi poslali prispevke; poročilo je sestavljeno glede na vrsto odgovora na posamezno vprašanje ali v skladu z neposrednim odgovorom v vprašalniku ali posredno v besedilu prispevka, ki je bil posredovan in ki se točno nanaša na vsebino vprašanj.



**Preglednica 2.1 - Zbirno poročilo o rezultatih izpolnjenih vprašalnikov s sodelovanjem okoljskih strokovnjakov, ki so odposlali prispevke v fazi vsebinjenja (scoping) okoljske presoje (VAS)**

Vprašanja v priloženem vprašalniku Osnutka okoljskega poročila (RPA)	Regionalni odbori za okoljsko politiko, kmetijstvo in infrastrukturo								Regionalne agencije za zaščito/varstvo okolja (ARPA/ARTA)								Uradi za arheološko dediščino				Okrožni organi in ANBI				Ustanove za upravljanje zaščitnih				Skupno št. podanih odgovorov	od tega zadovoljnih **	%	od tega nezadovoljnih	%				
	Regija Abruci	Regija Furlanija-Juljska krajina	NURV regije Toskana	Regija Benečija	Regija Marke	Regija Sardinija na dan	Avtonomna pokrajina Trento *	Regija Dolina Aoste *	Regija Lombardija *	Regija Piemont *	ARPA Kalabrija	ARPA Lombardija	ARPA Kampanija	ARPA Toskana	ARPA Furlanija-Juljska krajina	ARTA A bruci	ARPA Benečija *	ARPA Dolina Aoste *	ARPA Apulija na dan *	ARPA Ligurija *	Urad za arheološko dediščino Lombardije	Urad za arheološko dediščino Toskane	Poseben urad za dediščino Pompejev, Ercolana in Stabie	Uradi za arheološko dediščino Umbrije	Urad za arheološko dediščino Bazilikate	Upravni organ za območje ob reki Tiberi	Upravni organ za območje ob reki Serchio	Upravni organ za območje ob reki Adiči						Upravni organ za območje ob reki Adiči	Konzorcij AMP Piemirio (Sirakuze)	Nacionalni park otočja Toskane	Institucija za upravljanje nacionalnega parka Gran Sasso in gorovje Laga *
<b>Izpolnitev vprašalnika</b>	X	X	X			X				X		X		X	X	X		X	X			X			X	X	X	X		X			18				
<b>2. DOSEG INFORMACIJ ZA OBLIKOVANJE OKOLJSKEGA OKVIRA</b>																																					
2.1. Ali menite, da so bili upoštevani vsi elementi in okoljske tematike, ki se nanašajo na Prilogo o infrastrukturnih zmogljivostih?	da	ne	da		da	ne				da		ne		da	da	ne		da	ne			da			ne	ne	da	ne	da	ne	ne	17	0	0%	0	0%	
2.2. Ali menite, da se za potrebe izpeljave postopka VAS, ki je uporabljen za Prilogo o infrastrukturi, po nepotrebem označi morebitno razpoložljivost podatkovnih baz in/ali informacij poleg podatkov, ki so že navedeni v odstavku 4.3 v poglavju 5?	da	ne	ne	da	ne	ne	ne	ne	ne	ne		da	ne	ne	da	da		ne	ne		da	da	da	da	da	da	ne	da	ne	ne	ne	ne	29	0	0%	0	0%
2.3. Ali menite, da sta pomembnost in raven podrobnosti informacij v 5. poglavju, ki se vključijo v okoljsko poročilo, ustreznata?	da	ne	da	da	da	da				da		da		ne	da	ne		ne	ne						ne	ne	da	da	da	da	18	0	0%	0	0%		
<b>3. POMEMBNOST INFORMACIJ ZA OBLIKOVANJE INFORMACIJSKEGA OKVIRA</b>																																					
Ali menite, da je seznam ustreznih načrtov in programov v Prilogi o infrastrukturi, navedenih v ods. 4.2, za katere bo opravljeno vrednotenje skladnosti, dovolj izčrpen?	da	ne	da	da		da				da		ne	ne	da	da		ne	ne							ne	ne	da	da	da	da	17	0	0%	0	0%		
<b>4. METODOLOGIJA POSTOPKA VREDNOTENJA</b>																																					
Ali menite, da je metodologija, opisana za presojo okoljskih vplivov v okviru Priloge o infrastrukturi, dovolj jasna in izčrpana? (ods. 6.1)	da	da	da	da		da				da		da	da	ne	da	da		da	da						da	da	da	da	da	da	18	0	0%	0	0%		
<b>5. METODOLOGIJA POSTOPKA POSVETOVANJA IN SODELOVANJA</b>																																					
Ali menite, da je postopek posvetovanja in sodelovanja, predstavljen v 7. poglavju, primeren?	da	da	da			da				da		da	da	da	da		ne	ne							da	da	da	da	da	da	16	0	0%	0	0%		
<b>6. PREDLOG ZA ZGRADBO/VSEBINO OKOLJSKEGA POROČILA</b>																																					
Ali menite, da so poglavja z zadevnimi vsebinami, opredeljena v predlogu kazala v ods. 6.3, ustrezno sestavljena?	da	ne	da			da				da		ne	da	ne	da		da	da							da	da	da	da	da	da	16	0	0%	0	0%		
<b>7. NADALJNE UGOTOVITVE</b>																																					
Ali menite, da je za izvedbo okoljske presoje VAS nepotrebno posredovati dodatne koristne prispevke?	da		da			da				da		ne	da	da	da	da		da	ne						ne	ne	da	da	da	da	16	0	0%	0	0%		

\* subjekti s strokovnim znanjem z okoljskega področja (SCA), ki so poslali prispevke izven roka, ki pa so bili kljub temu upoštevani v VAS

\*\* V vprašalniku niso bila vsa vprašanja zastavljena tako, da so omogočala odgovor »ne« (le 6 od 8 vprašanj), ki bi prikazal popolno nezadovoljstvo okoljskih strokovnjakov (SCA), kljub temu pa so ti poslali zadevne prispevke. Za pomensko poenotenje prispelih odgovorov sta bili vprašanji 2.2 in 7 spremenjeni s pomočjo zamenjave besed »koristni« z »nekoristni« in »umesten« z »nepotreben«.

Skupek teh informacij je možno obravnavati z različnih vidikov. Najprej je mogoče upoštevati vprašanja, na katera je bil zabeležen največji odziv ali – z drugega vidika – predloge vprašanj v RAP, o katerih strokovnjaki SCA niso izrazili zadovoljivega mnenja, vendar so kljub temu menili, da je koristno posredovati prispevke.

Kot je razvidno, je največje število sodelujočih (59 % strokovnjakov SCA) opozorilo – z namenom izpeljave postopka VAS, ki je uporabljen za Prilogo o infrastrukturi – na razpoložljivost dodatnih podatkovnih baz in/ali informacij poleg podatkov, ki so že navedeni v RAP. Gre za instrumente načrtovanja, ki so izdelani na lokalni ravni ali v okviru Urada za vodna območja, v večjem delu so upoštevani v RAP pod kategorijo načrtov oziroma brez referenčne oznake za regijo.

Sledijo navedbe o okoljskih prvinah, ki se vnesejo v presojo ob priložitvi preglednice 5.1 tega Poročila (47 % okoljskih strokovnjakov SCA).

Večji delež zadovoljstva je bil zabeležen pri vprašanjih o:

- primernosti pomembnosti (obsega) in stopnji podrobnosti informacij, ki se vključijo v RA (vprašanje št. 2.3), z deležem zadovoljstva strokovnjakov SCA v višini 61 % (ki se dodatno upošteva poleg deleža 39 % tistih, ki so poslali prispevke);
- izčrpnosti seznama, predlaganega v RAP, za načrte in programe v prilogi AI, za katere je treba preveriti skladnost poročil (vprašanje št. 3), z deležem zadovoljstva v višini 59 %.

Visoka stopnja zadovoljstva, ki dosega 81 %, je bila zabeležena pri drugih dveh predlogih RAP:

- pri tistem, ki se navezuje na proces posvetovanja in sodelovanja;
- pri tistem, ki zadeva oblikovanje vsebine RA po poglavjih z ustreznimi vsebinami.

Nazadnje pa naj omenimo še to, da je opisano metodologijo RA za presojo okoljskih vplivov v prilogi AI, kar 94 % okoljskih strokovnjakov SCA ocenilo kot »jasno in izčrpno«. Prejeta je bila le ena prošnja za pojasnilo (ARPA Furlanija-Julijska krajina).

### ***Vključitev dospelih prispevkov v Okoljsko poročilo***

Okoljsko poročilo (ods. 2.2) navaja 8 prikazov po posameznih vprašanjih, ki prikazujejo način upoštevanja vsakega prispevka v okoljskem poročilu, s sklicevanjem na morebitni odstavek, kamor je bil podatek vključen ali obravnavan.<sup>9</sup>

Kljub temu, da je velik delež posredovanih podrobnih strokovnih mnenj (SCA) praktično neuporabnih za okoljsko poročilo VAS zaradi pretežno strateške narave, ki jo ima AI, so bila ta mnenja vključena v 8. poglavje, ker so vezana na »Okoljski program« in ukrepe, ki bodo izvedeni v sklopu funkcionalnih območij, ob upoštevanju kriterijev za nadaljnje načrtovanje/projektiranje/vrednotenje, kajti ta mnenja so bila pogosto s tega vidika zelo uporabna.

---

<sup>9</sup> Za neposredno povezavo glej <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1563/2539>

## 8 Kako bo potekalo spremljanje procesa AI

Zakonodaja VAS predvideva, da Okoljsko poročilo vsebuje napotke o načinih, kako se bo izvajalo nadzorovanje okoljskih vplivov ob izvajanju načrta, ki je predmet te strateške okoljske presoje (VAS).

Ob upoštevanju posebne narave zadevnih načrtov VAS in Priloge o infrastrukturnih zmogljivostih za DEF 2015 je očitno, da je konkretno, obširno in učinkovito okoljsko spremljanje mogoče zagotoviti le ob sodelovanju različnih udeležencev procesa, zlasti tistih, ki so odgovorni za izvajanje in upravljanje posameznih aktivnosti, ki se neposredno ali posredno navezujejo na Prilogo o infrastrukturi (ANAS, regije, RFI, pristaniški organi itd.), ki pa morajo dati na razpolago rezultate aktivnosti spremljanja. Gre za obvezno spremljanje večjega dela aktivnosti v skladu z uveljavljenimi standardi na področju VIA (presoje vplivov na okolje). To velja tudi glede na navedbe evropske direktive o VAS 2001/42/ES, kot tudi glede na zakonodajni odlok 152/06 z vidika preprečevanja podvajanja postopkov in delitve informacij.

Glede na zgoraj navedeno je razvidno, da sistem spremljanja, ki je bil oblikovan za Prilogo o infrastrukturi, delno sloni tudi na predhodnih izkušnjah, ki so plod podobnih okoliščin in se v nekaterih primerih skladajo z njimi. Posebej je bilo odločeno, da se ohrani dosedanje opredelitve iz naslova okoljske presoje VAS za PON Infrastruktura in omrežja 2014–2020, ki izhajajo iz kritične analize o izvajanju prejšnjega programa, v sklopu katerega je bila ustanovljena »Stalna okrogla miza za okoljsko spremljanje«, ki jo sestavljajo glavni subjekti institucij (Ministrstvo za okolje, Ministrstvo za kulturne dobrine in dejavnosti ter turizem, ISPRA itd.). Zagotovo se ta navedba lahko upošteva tudi za spremljanje aktivnosti v sklopu Priloge o infrastrukturi.

Enako se tudi meni, da je mogoče v okviru sistema spremljanja AI pridobiti rezultate na področju kazalnikov s pomočjo sodelovanja in primerjave podatkov z Ministrstvom za okolje in ISPRA. S tovrstno primerjavo je bil oblikovan dokaj poenostavljena, a pomembna zbirka podatkov, ki vključuje naslednje sklope:

- kazalniki procesa;
- kazalniki okoliščin;
- kazalniki prispevka;

Kazalniki procesa se nanašajo na napredovanje različnih pobud znotraj AI (na primer skupna dolžina zgrajenih ali prenovljenih železniških prog, železniško omrežje s povezavo do pristanišč, železniško omrežje s povezavo do letališč itd.).

Kazalniki okoliščin sovpadajo z okoljskimi kazalniki, ki lahko predstavljajo »stanje« okolja (na primer: preseganje ravni onesnaževalcev, raven koncentracije onesnaževalcev v okoljskem zraku glede na mejne vrednosti, preseganje mejnih vrednosti emisije hrupa nadzorovanih virov). Spremljanje okoliščin sovpada z izvajanje aktivnosti različnih ustanov, zlasti MATTM, ISPRA, ARPA iz različnih regij ter univerz in drugih raziskovalnih institucij za opredelitev okoljskega stanja na različnih ravneh prek priprave redno objavljenih poročil o okoljskem stanju. Na lokalni ravni pa je morda treba stanje posebej ugotavljati.

Kazalniki prispevka (ki se lahko opredelijo tudi kot »kazalniki vplivov«) predstavljajo ukrep na motnjo ali okoljsko spremembo, ki je nastopila po izvajanju aktivnosti.

Merjenje kazalnikov bi moralo, ko je bilo že omenjeno, potekati s pomočjo procesa »od spodaj navzgor«, ki začne na obrobju (posamezne aktivnosti) in se nadaljuje proti središču (načrt).

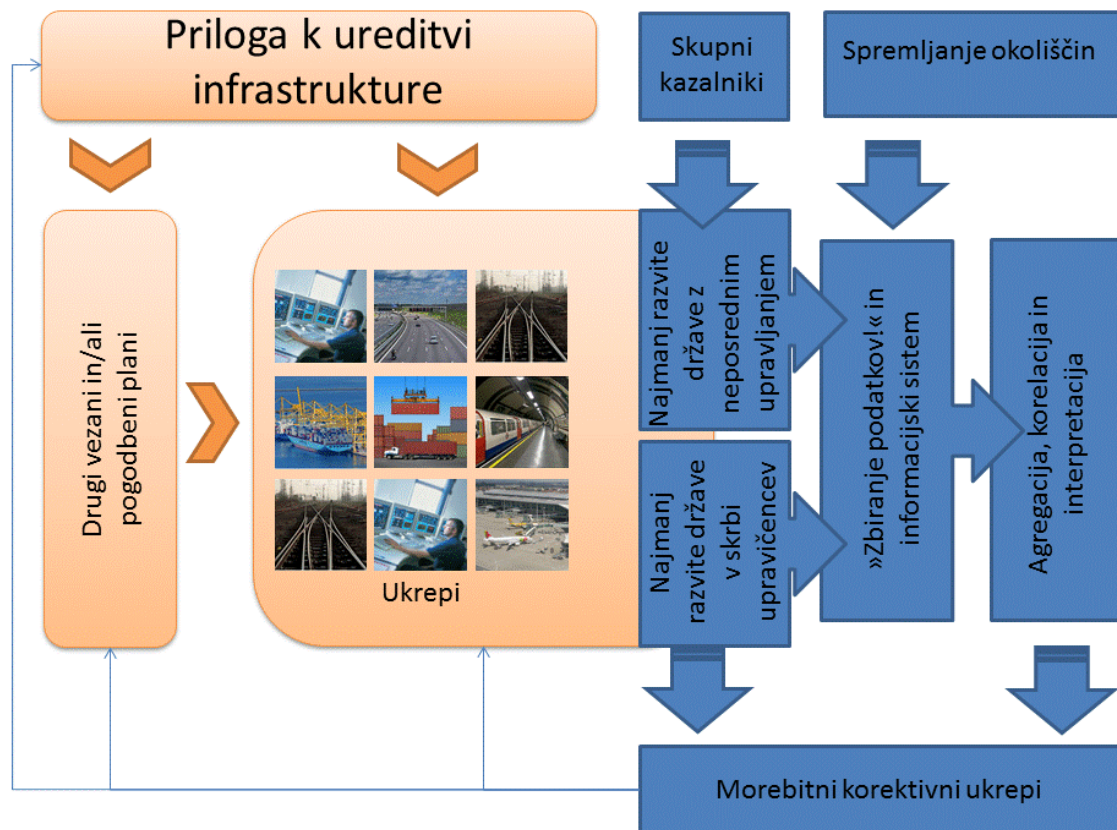
Žal se je na podlagi predhodnih izkušenj pokazalo (tistih, ki se nanašajo na spremljanje v sklopu PON Infrastruktura in omrežja za predhodni program), da obstaja velika težava pri delovanju te verige, tako zaradi slabega izvajanja predvidenih obveznosti, kot zaradi težav pri medsebojni izmenjavi in posredovanju podatkov.

Tako se predlaga strategija za optimizacijo procesa, ki deluje na dveh področjih:

- vodenje procesa priprave in izmenjave podatkov, ki na primer predvideva, da pristojni organi odredijo ukrepe za VIA, s katerimi predpišejo »prost dostop do podatkov« (open data) v načrtih za spremljanje ali narekujejo aktivnosti za okoljsko spremljanje tudi v primeru aktivnosti, ki niso predmet VIA (v tem primeru se lahko postopa pod določenimi pogoji financiranja);
- ukrepanje v skladu z načelom subsidiarnosti, ki predvideva neposredno upravljanje okoljskega spremljanja prek osrednjih institucij.

V odnosu do nazadnje omenjene točke je smiselno preučiti možnost združitve Priloge o infrastrukturi z razvojem »pilotnega projekta«, ki predpostavlja opredelitev sklopa aktivnosti glede na tipologijo, za katere se izoblikuje načrt za okoljsko spremljanje z neposrednim upravljanjem MIT. Ta pilotna spodbuda bi lahko pomenila referenčni model in pomembno podatkovno bazo, ki bi nadomestila primanjkljaj informacij v primeru neučinkovitega delovanja verige (sektorja), ki bi učinkovali pod odgovornostjo izvajalcev zadevnih aktivnosti.

Po zbiranju podatkov, ki sloni na posameznih aktivnostih ali na sklopih aktivnosti, bo mogoče opraviti potrebno združevanje in preveriti morebitni prispevek k spreminjanju stanja v primeru, ko bo omogočeno preverjanje vrste razmerja vzrok/učinek, s čimer se bo lahko izključilo druge dejavnike. **Slika 1.** ponuja shematski prikaz logike tega pristopa.



V skladu z zahtevami v 18. členu zakonodajnega odloka št. 152/06 bo na osnovi tolmačenja podatkov mogoče ustvariti zahteve po ukrepih prilagajanja in/ali korektivnih ukrepih na različnih ravneh. Posebno prednost na ravni načrtovanja bo imelo vrednotenje skupnih učinkov na specifične okoljske elemente globalnega obsega. Tukaj se lahko navede tudi skupno količino izpustov CO<sub>2</sub>, ki kljub neupoštevanju pričakovane stopnje, lahko povzroči okrepitev ali zmanjšanje določenih strategij.

---

Celoten sklop aktivnosti za spremljanje mora temeljiti na oblikovanju namenske strukture upravljanja, ki se bo uvedla v sklopu manjšega projekta, ki bo usmerjen v nadaljnjo fazo šele po zbiranju rezultatov pri procesu VAS.

Zagotovo bo treba še preveriti možnost zbiranja in nato tudi vključevanja izkušenj, pridobljenih v okviru PON Infrastruktura in omrežja, glede usklajevanja na visoki ravni (že navedena »Stalna okrogla miza«), za operativno upravljanje bo najbrž treba oblikovati projektne skupine tehniških strokovnjakov, ki bodo sposobni zagotavljati zbiranje in obdelavo podatkov ter izdelavo rednih *poročil* tudi ob pomoči specifičnega informacijskega sistema.

Ta informacijski sistem bo tudi s pomočjo koriščenja izkušenj v okviru PON Infrastruktura in omrežja (podrobneje v okviru portala sekcije za okoljsko spremljanje SIPONREM) zagotavljal tipske funkcije za shranjevanje, razvoj, analizo in prikaz podatkov, pri tem pa bodo upoštevane potrebe po interni kontroli organa upravljanja, kakor tudi skupine za objavo okoljskih informacij po principih, določenih s »Konvencijo Århus« na področju dostopa do okoljskih informacij, ki jo je Italija sprejela leta 2001. S tega gledišča bo izjemno pomembno vzpostaviti uporabniški vmesnik za poenostavljeno uporabo in iskanje.