

Ljubljana, 26. 6. 2014

Zadeva: Odgovori na odziv na Okoljsko poročilo za Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike 2014-2020, ki so ga pripravili v mreži Plan B za Slovenijo

Avtorji poročila smo pripombe mreže Plan B za Slovenijo (prejeto 11. april 2014) smiselno upoštevali. V nadaljevanju podajamo obrazložitev o upoštevanju pripomb.

Prednostna os 7: Izgradnja infrastrukture in ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti

Zrak

Pripomba mreže Plan B za Slovenijo: Okoljski cilj Varovanje, ohranjanje in izboljšanje naravnega kapitala Slovenije: Prednostni naložbi 1 in 3 sta v tekstu eksplicitno izpostavljeni in z vidika vplivov na zrak ocenjeni z oceno A. Prednostna naložba 2 ni eksplicitno navedena in se zanjo ne navaja posamične ocene. Navkljub navajanju vseh negativnih vplivov prednostne naložbe 2 na kakovost zraka in oceni, da omilitveni ukrepi ne bodo dosegli zmanjšanja izpustov (in posledičnih negativnih vplivov), v meri v kateri bodo ti porastli kot posledica gradnje dodatne cestne infrastrukture, je ukrep ocenjen z oceno C. Takšen sklep oz. ocena je kontradiktorna glede na izpostavljeno dejstvo neučinkovitosti omilitvenih ukrepov, zato je potrebna ponovna presoja te ocene.

Odgovor:

V skladu z zavezujočimi smernicami EU zakonodaje, ki ureja TEN-T omrežja, je novogradnja cestnih odsekov prvenstveno namenjena odpravi ozkih grl in vzpostavitvi manjkajočih prometnih povezav med regijami Unije. Tudi prednostna naložba 2 sledi omenjenim smernicam tako, da so v cestni infrastrukturi predvidene predvsem gradnje mestnih obvoznic ter povezave vseh regij na obstoječe slovensko omrežje avtocest. Ne glede na dejstvo, da je na cestah pričakovati povečanje prometnega dela, pa so že sedaj opazni pozitivni učinki omilitvenih ukrepov, to je učinki uvajanja čistih in energetske učinkovitih vozil, ki bodo postopoma izničili in predvidoma do leta 2030 zmanjšali škodljive vplive na okolje (tako glede onesnaževanja zraka kot glede emisije toplogrednih plinov).

Zaradi boljše preglednosti besedila je ocena okoljskih vplivov naložbe 2 posebej izpostavljena.

Pripomba mreže Plan B za Slovenijo: Pri izdelavi CPVO se ni presojalo vplivov glede na kazalnik ZR 15 izpusti PM 2.5 in PM 10, kar je potrebno dopolniti.

Odgovor: Upoštevano. Okoljsko poročilo je dopolnjeno.

Pripomba mreže Plan B za Slovenijo: Ocene glede vplivov na zrak nimajo ustrezne podlage, saj se ocene lahko izvajajo na podlagi obstoječih meritev, ki pa ne odražajo dejanskega stanja. Iz Operativnega programa varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem s PM10 iz leta 2009

(http://www.mko.gov.si/fileadmin/mko.gov.si/pageuploads/zakonodaja/varstvo_okolja/operativni_programi/op_onesnazevanje_pm10.pdf) izhaja, da Slovenija še nima dovolj goste državne merilne mreže (str. 32) v primerjavi z gostoto namestitve merilnih mest za PM10 v drugih državah EU s podobnim reliefom ter glede na zahteve direktive 2008/50/ES. Ravno zaradi presejanja vsebnosti PM10 delcev v zraku je Evropsko sodišče že izdalo zoper Republiko Slovenijo sodbo C-365/10), v teku pa je predsodni postopek Evropske komisije zoper Republiko zaradi nesprejetih ustreznih ukrepov za izpolnitev obveznosti iz Direktive 2008/50/ES o kakovosti zunanjega zraka. Iz osnutka Operativnega programa za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov

http://www.mko.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/article/12980/7114/bf7a3a5ae39d45162353b3e65c24070c/) izhaja, da med emisijami iz netrgovalnega sektorja z emisijami, predstavlja največji delež sektor prometa – 49,5% (str. 26). Glede na navedeno je gradnja novih cestnih povezav nesprejemljiva, saj bo negativno vplivala na kakovost zraka – kar je v direktnem nasprotju z okoljskim ciljem povečanja kakovosti zraka v Sloveniji.

Odgovor:

Vedenje o dejanski onesnaženosti slovenskega urbanega okolja se je od leta 2009 kar precej izboljšalo tudi na podlagi obnovljene in razširjene državne merilne mreže. Na podlagi meritev je opredeljeno 8 območij slovenskih mestnih občin za območja prekomerne onesnaženosti zunanjega zraka z delci. Gradnja novih cest ali rekonstrukcija obstoječih cest je okoljsko sprejemljiva, če se z novo ali obnovljeno cesto odpravi ozko prometno grlo. Večji del novih cestnih povezav v prednostni naložbi 2 Prednostne osi 6 je namenjeno obvoznicam urbanih središč, kar bo imelo za posledico izboljšanje stanja kakovosti zunanjega zraka na teh območjih.

Biotska pestrost

Pripomba mreže Plan B za Slovenijo: Zopet sta eksplicitno izpostavljeni prednostni naložbi 1 in 3 in sicer p. n. 1 je ocenjena z oceno A, za p. n. 3. pa je navedeno da je bila posebej presojana v drugem CPVO. Prednostna naložba 2 je zopet izpuščena, kljub ponovno najslabšemu vplivu od vseh prednostnih naložb. Na straneh 215-216 so izpostavljeni negativni učinki na ekosisteme (in prst ter vodo), ki v tem poglavju niso poudarjeni.

Odgovor:

Iz navedenega besedila sklepamo, da se komentar nanaša na povzetek, v katerem so povzete ugotovitve poglavja na straneh 215-216 (9.1.6.4 Opis vplivov prednostne osi 6 na naravo in biotsko pestrost). Obe poglavji smo ponovno preverili in ugotavljamo:

Prednostna naložba 1 je ocenjena z oceno A-C (ne A). Z A je ocenjen eden izmed ukrepov prednostne naložbe 1. Prav tako ne drži, da je bila celotna naložba 3 presojana v drugem CPVO. V drugem CPVO je bil presojan eden izmed ukrepov p.n. 3, to je ureditev Luke Koper.

Tako v povzetku, kot tudi v poglavju 9.1.6.4 je navedeno: »Pomembni vplivi so bili ugotovljeni v okviru vseh treh prednostnih naložb. V okviru ukrepov teh naložb je med ostalim predvidena tudi gradnja železniške in cestne infrastrukture ter razvoj koprškega

pristanišča. Pri vseh navedenih aktivnostih so možni negativni vplivi na naravo in biotsko pestrost, ki jih opredelimo kot trajne, neposredne in daljinske.«

V poglavju 9.1.6.4 so podrobneje obrazloženi negativni vplivi umeščanja nove infrastrukture v prostor (opis vplivov se nanaša na ukrepe vseh treh prednostnih osi, tudi druge), v povzetku pa so ti vplivi korektno povzeti: »Pri izgradnji novih železniških in cestnih povezav lahko pride do izgub habitatnih tipov in habitatov vrst. Še posebej so negativni vplivi pričakovani v primeru umeščanja tras na varovana območja, kjer lahko pride do trajne izgube površin kvalifikacijskih in ključnih HT in habitatov kvalifikacijskih vrst živali. Nove trase v prostoru mnogokrat fragmentirajo življenjski prostor prostoživečih živali in presekajo selitvene poti oziroma preprečijo migriranje nekaterih skupin živali (predvsem sesalcev in dvoživk). Osvetljevanje cestišč, postajališč, predorov ali druge spremljajoče infrastrukture bi v primeru neustreznih ureditev motilo življenjske cikle, predvsem nočno in večerno aktivnih živali.«

Pripomba mreže Plan B za Slovenijo: Glede na našete negativne vplive je doseganje okoljskega podcilja »izguba biotske raznovrstnosti in degradacija ekosistemskih storitev, vključno z opravevanjem, se do leta 2020 zaustavita, pri čemer se ohranijo ekosistemi in njihove storitve, vsaj 15% degradiranih ekosistemov pa obnovi« malo verjetno. Predlagamo dopolnitev teksta in ponovno presojo ocene.

Odgovor:

Za ukrepe prednostne osi 6, ki lahko povzročajo našete negativne vplive so predvideni omilitveni ukrepi (poglavje 10.1.4), ki te vplive omilijo na nivo sprejemljivosti.

Ob upoštevanju omilitvenih vplivov ukrepi osi 6 ne nasprotujejo doseganju okoljskega cilja. Operativni program kot celota pripomore k doseganju okoljskega cilja, in sicer predvsem zaradi ukrepov prednostne osi 5. Samo ukrepi presojanega Operativnega programa ne morejo zagotoviti doseganje zadanega cilja, vendar k doseganju cilja ustrezno prispevajo. Doseganje cilja mora biti zagotovljeno pri pripravi in realizaciji, ne samo tega Operativnega programa, ampak vseh, med seboj usklajenih, nacionalnih/operativnih/razvojnih programov v RS in ostalih članicah EU. Doseganje cilja bo omogočeno ob financiranju iz večih fondov Unije (ne samo iz kohezijskega), ključni finančni vir pa predstavljajo sredstva držav članic EU.

Podnebni dejavniki

Pripomba mreže Plan B za Slovenijo: Glede na poročilo bo izgradnja nove prometne infrastrukture »imela bistven vpliv« na emisijo TGP v Sloveniji. Vpliv prednostna naložba 1 na gibanje emisij TGP se ocenjuje kot pozitiven za p.n. 3 se ocenjuje da neposredno ne bo imela bistven vpliv na rast TGP.

V poročilu navedena trditev, da se bodo emisije toplogrednih plinov iz prometa do leta 2020 stabilizirale, ne drži. Osnutek Operativnega programa zmanjševanja emisij TGP do leta 2020 predvideva rast emisij iz prometa vse do leta 2030. Nove ceste (predvsem avtoceste), pa dokazano povečujejo promet, zato je njihov vpliv na okolje (v tem primeru na podnebne dejavnike), nesprejemljiv. Predlagamo dopolnitev teksta z relevantnimi dostopnimi podatki in ponovno presojo ocene vplivov na okolje.

Odgovor:

V predlogu Operativnega programa zmanjševanja emisij TGP je zastavljeni cilj zmanjšanja emisij TGP iz prometa 9 % do leta 2020 glede na leto 2008 z uveljavljanjem trajnostne

mobilitnosti. V tem okoljskem poročilu je navedena nekoliko bolj konzervativna ocena, po kateri se bo nivo emisije TGP iz prometa iz leta 2012 zadržal do leta 2020. V skladu s predlogom Operativnega programa zmanjševanja emisij TGP bodo ukrepi za zadrževanje nivoja emisije TGP do leta 2020 zlasti usmerjeni v izboljšanje učinkovitosti vozil, spodbujanje tehnologij in goriv z nižjimi emisijami CO₂, izboljšanje kakovosti in dostopnosti javnega prometa za povečanje uporabe le-tega in optimiranje transporta.

Res pa je, da je bila glede na izhodiščno leto 1990 za celotno Unijo rast emisije TGP do leta 2005 okoli 30 % in da je do leta 2030 predvidena rast emisije TGP glede na isto izhodiščno leto od 20 % do – 9 %. V Sloveniji je bila rast emisije TGP v letu 2005 glede na izhodiščno leto 1990 okoli 67 %. Če bi emisija TGP iz prometa v letu 2030 v Sloveniji ostala na nivoju iz leta 2012, bi bila rast glede na izhodiščno leto 1990 nekaj čez 100 %.

Pripomba mreže Plan B za Slovenijo: Glede na potrebno višino investicij v sektor železniškega transporta in predlagano višino sredstev je doseganje podcilja »Doseganje okoljskih ciljev in podnebne politike na stroškovno učinkovit način in zagotovitev zadostnih finančnih sredstev« nemogoče. Enako velja za višino sredstev v prednostni osi »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja«. V obeh primerih višina predvidenih sredstev ne zadostuje za doseganje ciljev in torej ne dosega tega podcilja.

Odgovor:

V financiranje izgradnje infrastrukture TEN-T omrežja je vključenih več fondov Unije (ne samo kohezijska sredstva) in kot glavni finančni vir tudi sredstva države članice, na ozemlju katere se gradi ta infrastruktura.

Zdravje

Pripomba mreže Plan B za Slovenijo: Okoljski cilj tega poglavja je Varovanje državljanov RS pred pritiski ter tveganji za zdravje in dobro počutje, ki so povezani z okoljem, toda v tekstovnem delu poglavja ni ocenjeno tveganje za zdravje (v povezavi z dodatnimi izpusti nastalimi iz naslova gradnje cestne infrastrukture). Ta vidik je popolnoma prezrt kljub dostopnim študijam in podatkom o vplivu izpustov onesnaževal zraka iz naslova prometa na zdravje prebivalstva.

Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) je marca letos objavila nove ocene o vplivu onesnaženosti zraka na zdravje ljudi, ki potrjujejo, da je onesnaženost zraka največja posamična okoljska nevarnost za zdravje ljudi (<http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air-pollution/en/>). Poročilo Kakovost zraka v Evropi 2013 Evropske okoljske agencije prav tako ugotavlja, da kakovost zraka v Evropi še naprej pomembno vpliva na javno zdravje, gospodarstvo in okolje. Kljub izboljšavam v zadnjih desetletjih onesnaženost zraka še naprej škodi zdravju in okolju. Onesnaženost zraka vodi k slabemu zdravju, prezgodnjim smrtim in škodi na ekosistemi, pridelkih in stavbah. Promet je pomemben vir onesnaženosti zraka (<http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2013/>).

Vplive podnebnih sprememb na zdravje in dobrobit ljudi čutimo že danes. Vplivi so neposredni – skozi ekstremne vremenske pojave, varnost preskrbe s hrano in vodo ter nalezljive bolezni, ter posredni – skozi gospodarske nestabilnosti, migracije in kot spodbujevalec konfliktov. Načini vpliva podnebnih sprememb na zdravje ljudi imajo več dimenzij, od katerih so številne socio-ekonomske, sposobnost prilagajanja ljudi in skupnosti pa je ključna za določanje obsega vpliva trenutnih in prihodnjih podnebnih sprememb na

njihovo zdravje. Nujna in trajna zmanjšanja emisij, kakor tudi učinkovito prilagajanje, so potrebna za zmanjšanje teh učinkov. Negativne vplive podnebnih sprememb na zdravje ljudi posebej izpostavlja tudi novo poročilo Medvladnega panela za podnebne spremembe – Podnebne spremembe 2014: Posledice podnebnih sprememb, prilagajanje in ranljivost, objavljeno 31. marca 2014 (<http://www.ipcc-wg2.gov/AR5/>). Vpliv novih cest na zdravje ljudi, zaradi prispevka k rasti emisij toplogrednih plinov iz prometa in k poslabševanju (namesto blaženju) podnebnih sprememb je torej z vidika zdravja nesprejemljiv.

Predlagamo da se tekst ustrezno dopolni. Zopet so presojani zgolj tisti ukrepi, ki bodo imeli pozitiven vpliv (železnice, JPP, kolesarske steze...). Izpostavljen je tudi pozitiven vpliv izgradnje kolesarskih stez, ki po dostopnih informacijah niso predvidene v prihodnji finančni perspektivi, naložbe naj se doda med priporočila za omilitvene ukrepe.

Sklep, da bodo vse tri prednostne naložbe trajno pozitivno vplivale na zdravje ljudi, ni sprejemljiv glede na negativne vplive na zdravje v povezavi s prednostno naložbo 2. Glede na navedbo da bodo vse tri prednostne naložbe imele trajen pozitiven vpliv na zdravje ljudi je nesmiselna tudi končna ocena C.

Odgovor:

V prednostno naložbo 2 so vključeni le tisti ukrepi, ki imajo za posledico zmanjšanje emisije onesnaževal (odprava ozkih grl in vzpostavitev manjkajočih prometnih povezav med regijami). Ukrepi sicer morda v skromnem obsegu, pa vendar, pripomorejo k doseganju okoljskega cilja.

V večji meri k doseganju cilja v navezavi s prometom pripomorejo ukrepi prednostne naložbe 4, prednostne osi 4: »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za mestna območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi«. Ukrepi, ki se bodo financirali iz te prednostne naložbe so namreč namenjeni tudi zmanjševanju emisij PM10 v urbanih območjih.

Omilitveni ukrepi za prednostno os 6, zrak

Pripombe mreže Plan B za Slovenijo:

Navedeni so ukrepi:

- *dosledno uveljavljanje strogih standardov za kakovost goriv v cestnem prometu, komentar: To je zahteva EU. Da to ni dovolj, so dokaz meritve. Predlagamo, naj se to ne navaja kot poseben ukrep.*

Odgovor:

Upoštevano, ukrep je črtan, ker ni v neposredni povezavi z gradnjo infrastrukture.

- *zaostritev pogojev dostopa vozil do cestnega omrežja, ki ne dosegajo standardov za emisije onesnaževal iz vozil*

komentar: Ta ukrep ni realen. Kako se namerava omejevati tranzit tovornjakov iz držav, kjer ni standarda? Težava je tudi v tem, da se emisije merijo na podlagi prodanega goriva ne pa meritev PLDP in računanja emisij na podlagi emisijskih faktorjev. Se bo omejil dostop vozil v mesta? Kako le, če nikjer ne piše, da bodo razvijali JPP.

Odgovor:

Ukrep se nanaša na omejevanje dostopa energetsko neučinkovitih vozil in vozil, ki ne izpolnjujejo zadnjih standardov glede emisije onesnaževal, v urbana območja, ki so razglašena za prekomerno onesnažena območja z delci. Ukrep je že nekaj let uveljavljen in spoznan za uspešnega v urbanih okoljih Unije.

- *nadzorovano odpravljanje prometnih zgostitev in*

komentar: Tu zadaj se lahko skriva gradnja nove infrastrukture, ki povzroči porast prometa, in spirala ponudbe in povpraševanja je odprta. Če že, mora nujno zraven pisati, da bodo zgostitve odpravljali z zmanjševanjem individualnega prometa ali povečevanjem JPP in preusmeritvijo tovora na tire.

Odgovor:

Pripomba je upoštevana tako, da se besedilo ukrepa glasi:

» - nadzorovano odpravljanje prometnih zgostitev: gradnja mestnih obvoznic, aktivno usmerjanje prometnih tokov z namenom zmanjševanja zgostitev, optimalno povezovanje in medsebojna povezanost vseh načinov prevoza, vključno z ukrepi za povečanje javnega potniškega prometa in preusmeritvijo prometa na železnice, in«.

- *občasne hitrostne omejitve za promet vozil na avtocestah in hitrih cestah.*

Komentar: Zakaj občasne? Gre tudi za hrup!

Odgovor:

Hitrostne omejitve za promet vozil na avtocestah in hitrih cestah se izvajajo občasno glede na trenutno situacijo preseganja obremenitve okolja, največkrat v povezavi z neugodnimi meteorološkimi pogoji. V primeru onesnaževanja z delci so to obdobje zimske temperaturne inverzije v kotlinah, glede hrupa pa v obdobjih večje obremenjenosti posameznega območja s hrupom zaradi drugih virov hrupa z namenom, da se trenutna celotna obremenjenost območja s hrupom zmanjša.

Potrebno je dodati naslednje ukrepe:

1. Gradnja infrastrukture bo namenjena podpori JPP: Nova prometna infrastruktura je lahko trajnostna le če gre v zvezi s tem za zmanjševanje individualne mobilnosti in spremembo klasične prometne prakse: tako je kot nova infrastruktura zaželeno gradnja infrastrukture za JPP (železnice, postajališča, terminali, kolesarske ceste, parkirišča za kolesarje, parkirišča P+R), krepitev infrastrukture za intermodalnost.

2. Podpora novim tehnologijam v urbanih prometnih sistemih (vozila na plin, električna vozila), vse z namenom zmanjševanja obsega individualne mobilnosti v mestih ob ohranjanju visoke stopnje mobilnosti prebivalstva; Uporaba plina in električnih vozil zmanjšuje emisije onesnaževal, kar je v mestih pomembno. Tam kjer se elektrika proizvaja pa je lažje izvajati nadzor nad enim velikim virom kot mnogo majhnimi (npr. vozila).

3. Prostorsko načrtovanje poskrbi, da potrebujemo čim manj nove prometne infrastrukture, tam kjer je to neizbežno, ima prednost gradnja železnice in ostale infrastrukture, ki pritiče trajnostni mobilnosti. Vsaka gradnja nove ceste ali prenova stare, mora biti izvedena tako, da bo po njej lahko potekal varen kolesarski promet (naselja in med naselji izven AC), JPP, to naj se v posebnih pogojih in preuči tudi za mestne obvoznice in avtoceste.

Odgovor:

Pripomba je upoštevana tako, da se besedilo vseh ukrepov v zvezi z zmanjševanjem emisije onesnaževal glasi:

»Med omilitvene ukrepe vplivov na zrak štejejo:

- zaostritev pogojev dostopa vozil do cestnega omrežja urbanih središč, ki ne dosegajo standardov za emisije onesnaževal iz vozil,
- nadzorovano odpravljanje prometnih zgotitev: gradnja mestnih obvoznic, aktivno usmerjanje prometnih tokov z namenom zmanjševanja zgotitev, optimalno povezovanje in medsebojna povezanost vseh načinov prevoza, vključno z ukrepi za povečanje javnega potniškega prometa in preusmeritvijo prometa na železnice, in
- občasne hitrostne omejitve za promet vozil na avtocestah in hitrih cestah,
- gradnja infrastrukture mora biti namenjena podpori javnemu potniškemu prometu (železnice, postajališča, terminali, kolesarske ceste, parkirišča za kolesarje, parkirišča P+R),
- gradnja infrastrukture mora podpirati uporabo novih tehnologij v urbanih prometnih sistemih (vozila na plin, električna vozila).

S spoštovanjem,

mag. Martin Žerdin, univ. dipl. biol.

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

Natalija Libnik, univ. dipl. biol.