



*Naložba v vašo prihodnost*  
OPERACIJO DELNO FINANCIRA EVROPSKA UNIJA  
Evropski socialni sklad

Odziv na

## Okoljsko poročilo v okviru predhodnega vrednotenja in celovite presoje vplivov na okolje z dodatkom za varovana območja (Natura 2000) za Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike 2014–2020

Odziv pripravile članice mreže Plan B za Slovenijo:

- Umanotera, Slovenska fundacija za trajnostni razvoj
- Focus društvo za sonaraven razvoj
- Pravno-informacijski center nevladnih organizacij – PIC
- Cipra Slovenija, društvo za varstvo Alp
- Slovenski e-forum

Ljubljana, 11. april 2014

## Presoja vplivov 6 prednostne osi

Splošen komentar: Ocena vplivov 2. prednostne naložbe 6. prednostne osi je sistematično zapostavljena in njeni vplivi na doseganje okoljskih ciljev niso (dovolj) presojeni. Iz tekstovnega dela, ki ocenjuje vpliv te prednostne naložbe na okolje, je mogoče posredno razbrati negativen vpliv ukrepov te prednostne naložbe, toda ti niso jasno in eksplicitno izpostavljeni. Glede na (v nekaterih okoljskih ciljih izrazito) negativne vplive te prednostne naložbe bi bilo potrebno to jasno izpostaviti in ponovno presoditi oceno tej prednostni naložbi.

Glede novih cestnih povezav, s katerimi naj bi omogočili dostop iz periferije v centre, je treba poudariti, da tak način poseganja v prostor ni ustrezen s stališča trajnostnega razvoja. Ključno je namreč tako urejanje prostora, ki z načrtovanjem, graditvijo, rabo in vzdrževanjem zagotavlja učinkovite in trajnostne rešitve bivanja in povezav na delo (v tem smislu npr. ni ključna avtocesta, ki bo povezala naselje novogradenj na podeželju z mesto, temveč je potrebno gradnjo bivanja načrtovati tako, da je blizu vozlišč javnega prometa). Za ilustracijo lahko navedemo npr. povezavo med porabo energije in posledično izpusti toplogrednih plinov iz prometa, izhajajočo iz študij opravljenih v Združenih državah. Te so pokazale, da je razlika v porabi energije med tipičnim mestnim gospodinjstvom v večstanovanjski hiši in tipičnim primestnim gospodinjstvom v enodružinski hiši 1:3, To kaže, da je ustrezna organizacija dejavnosti v prostoru ključna. (Vir: Jonathan Rose Companies, 2009).

Ukrepi, ki težijo k izboljšanju kvalitete zraka v Sloveniji z gradnjo novih cestnih povezav, ne bodo izpolnili svojega namena. V cilju doseganja podnebnih ciljev je ključno spreminjanje življenjskega stila s povečanjem javnega prevoza (kamor bi morala biti prednostno usmerjena sredstva glede prometa), pešačenja in kolesarjenja in ustrezno prostorsko politiko, ki dejavnosti pravilno organiziral.

Vse navedeno predstavlja argumentacijo, ki ne more izkazati pozitivnih ali vsaj nevtralnih učinkov gradnje novih cestnih povezav na okolje, temveč zgolj negativne, zato je gradnja novih cestnih povezav s stališča vplivov na okolje nesprejemljiva.

### 9.1.6.2. Vpliv na zrak

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.

Pri izdelavi CPVO se ni presojalo vplivov glede na kazalnik ZR 15 izpusti PM 2.5 in PM 10, kar je potrebno dopolniti.

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](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 presežanja 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/](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.

#### 9.1.6.4. Biotska raznovrstnost

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. 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.

#### 9.1.6.5. Podnebni dejavniki

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. Osutek 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.

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.

#### 9.1.6.8. zdravje

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 ekosistemih, 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.

Omilitveni ukrepi za prednostno os 6

Zrak: 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.
- 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.

- 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.

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

Komentar: Zakaj občasne? Gre tudi za hrup!

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 zaželena 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.