

Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji - vmesno poročilo



Naslov projekta: Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji - vmesno poročilo

Št. pogodbe: 2430-13-371726

Datum izdelave: april 2014

Št. naloge: 1307-13 OP

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

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



Direktor: mag. Martin Žerdin

Odgovorni nosilec: mag. Martin Žerdin



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

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

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

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

Boštjan Peršak, univ. dipl. fiz.

Odgovornost po področjih:

Področje:	Narava Voda Trajnostna raba naravnih virov Kulturna dediščina Krajina Socio-ekonomski razvoj (prebivalstvo)
Odgovorni vodja izdelave:	mag. Martin Žerdin, univ.dipl.biol.
Sodelavci:	Leonida Šot Pavlovič, univ. dipl. biol. Katja Vrabič, univ. dipl. inž. geol. Barbara Jerman, univ. dipl. geog. in prof. zgod. Natalija Libnik, univ. dipl. biol. Lea Pačnik, univ. dipl. biol. Mojca Vrbajnsčak, univ. dipl. biol.
Področje:	Podnebni dejavniki Zrak (zdravje ljudi, zrak) Učinkovita raba in obnovljivi viri energije
Odgovorni vodja izdelave:	mag. Radovan Tavzes, univ.dipl.inž.fiz.
Področje:	Obremenitev okolja s hrupom (zdravje ljudi)
Odgovorni vodja izdelave:	Boštjan Peršak, univ. dipl. fiz.

VSEBINA:

1. NAMEN POROČILA	1
2. PRESOJA IN VREDNOTENJE UKREPOV VKLJUČNO Z VARIANTAMI.....	2
3. PRESOJA IN VREDNOTENJE UKREPOV	9
4. PREGLED HORIZONTALNIH UKREPOV IN PREDLOGI ZA IZBOLJŠANJE16	
5. TEKSTUALNE PRILOGE	38
6. GRAFIČNE PRILOGE	115

TEKSTUALNE PRILOGE:

Tabela 1: Presoja vplivov na področje naravnih virov

Tabela 2: Presoja vplivov na področje voda (poplavna varnost)

Tabela 3: Presoja vplivov na področje vode (vodovarstvena območja)

Tabela 4: Presoja vplivov na področje narave

Tabela 5: Presoja vplivov na področje kulturne dediščine in krajine

Tabela 6: Presoja vplivov na področje obremenitev s hrupom

Tabela 7: Presoja vplivov na področje kakovosti zraka

GRAFIČNE PRILOGE:

1. Pregledna karta ukrepov

2. Naravni viri

3. Opozorilna karta poplav

4. Vodovarstvena območja

5.1 Natura 2000

5.2 Zavarovana območja

5.3 Naravne vrednote

6.1 Kulturna dediščina

6.2 Kulturna krajina

7. Območja s preseženim PM₁₀

1. NAMEN POROČILA

Nacionalni program razvoja prometne infrastrukture (v nadaljevanju NPRPI) je uvrščen med programe, ki imajo pomemben vpliv na okolje, zato je treba v skladu z Direktivo 2001/42/ES o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje pred njegovim sprejemom v postopku celovite presoje vplivov na okolje (v nadaljnjem besedilu: CPVO) presoditi posledice vplivov v NPRPI načrtovanih ukrepov in alternativ na okolje in se opredeliti do tistih, ki so zaradi vplivov na okolje nesprejemljivi. Direktiva 2001/42/ES od držav članic zahteva, da se opredelijo in se posvetujejo tudi o čezmejnih učinkih načrtovanja planov in programov.

Ministrstvo za kmetijstvo in okolje je izdalo odločbo št. 35409-24/2012/14 na podlagi katere je treba ob pripravi NPRPI na podlagi Zakona o varstvu okolja izpeljati postopek celovite presoje vplivov na okolje, v okviru tega pa na podlagi Zakona o ohranjanju narave še postopek presoje sprejemljivosti vplivov planov na varovana območja. Namen obeh predpisanih presoj je preprečiti oziroma vsaj bistveno zmanjšati aktivnosti, ki imajo lahko bistvene škodljive vplive oziroma posledice na okolje in varovana območja, s čimer se uresničujejo načela trajnostnega razvoja, celovitosti in preventive. V postopku CPVO se vplivi ugotavljajo na podlagi okoljskega poročila. Postopek vodi ministrstvo, pristojno za okolje. V njem je zagotovljeno tudi sodelovanje vseh resorno pristojnih državnih organov in organizacij ter obveščanje in sodelovanje javnosti.

V skladu z Zakonom o varstvu okolja se v postopku CPVO v začetni fazi opredeli do širšega okvira okoljskih politik in ciljev varstva okolja. Obseg Okoljskega poročila za NPRPI je bil predlagan v Poročilu o določitvi obsega celovite presoje vplivov na okolje za program razvoja infrastrukture v Republiki Sloveniji (Aquarius d.o.o. Ljubljana, februar 2014). V poročilu so bili opredeljeni okoljski cilji, pregled možnih vplivov na okolje, področja obdelave in kazalniki. Okoljski cilji so določeni skladno s VII. Okoljskim akcijskim programom Unije do leta 2020 „Dobro živeti ob upoštevanju omejitev našega planeta“. V nadaljevanju postopka presoje bodo ugotovljeni pomembni vplivi NPRPI na okoljske cilje za posamezno področje in izvedeno njihovo vrednotenje z uporabo ustreznih meril vrednotenja in metodologije predpisane z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Ur. l. RS, št. 73/05).

Pričujoče poročilo je vmesno poročilo, ki vključuje:

1. *Strateško presojo posameznih ukrepov vključno z variantami:* V poročilu so identificirani ključni strateški vplivi po posameznih relevantnih področjih okolja za ukrepe in opravljeno njihovo vrednotenje. Izsledki presoje bodo predstavljali enega izmed orodij za izbor najustreznejše alternative.
2. *Pregled horizontalnih ukrepov in predloge za izboljšanje:* V poročilu so horizontalni ukrepi za načrtovanje infrastrukturnega omrežja preverjeni z vidika upoštevanja ciljev opredeljenih s TEN-T Uredbo (Uredba EU št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitve Sklepa št. 661/2010/EU, Uradni list EU z dne 20.12.2013), po potrebi so podani predlogi za dodatne horizontalne ukrepe.

2. PRESOJA IN VREDNOTENJE UKREPOV VKLJUČNO Z VARIANTAMI

2.1 Opis metodologije - splošno

V postopku presoje se ugotavljajo pomembni vplivi programa na okoljske cilje za posamezno področje okolja, prav tako se izvede presoja programa z uporabo ustreznih meril vrednotenja in metodologije predpisane z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Ur. l. RS, št. 73/05) v naslednjih velikostnih razredih:

- A – ukrep nima vpliva oz. je njegov vpliv pozitiven,
- B – vpliv ukrepa je nebitven,
- C – vpliv ukrepa je nebitven zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov,
- D – vpliv ukrepa je bistven,
- E – vpliv ukrepa je uničujoč in
- X – ugotavljanje vpliva, ki ga povzroča ukrep, ni možno.

Ocene posledic izvedbe programa velikostnega razreda A, B in C pomenijo, da so vplivi izvedbe na uresničevanje okoljskih ciljev sprejemljivi, pri čemer se z B ocenjujejo nebitveni vplivi s C pa vplivi, ki so nebitveni ob upoštevanju omilitvenih ukrepov. Oceni posledic izvedbe programa velikostnega razreda D in E pomenita, da vplivi izvedbe za uresničevanje okoljskih ciljev niso sprejemljivi.

Tabela 1: Metoda vrednotenja - splošno

Oznaka ocene	Pomembnost vpliva	Opis pomembnosti vpliva
A	vpliv je pozitiven ali vpliva ni	NPRPI bi občutno koristil doseganju okoljskega cilja pri reševanju obstoječih okoljskih vprašanj in/ali pomenil priložnost za izboljšanje okoljskega stanja.
B	vpliv je nebitven	NPRPI bi delno koristil doseganju okoljskega cilja s prispevkom k reševanju obstoječih okoljskih vprašanj in/ali ponudil priložnost za nekatera okoljska izboljšanja.
C	vpliv je nebitven zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov	NPRPI ne bi bistveno vplival na doseganje okoljskih ciljev. Izvedba je sprejemljiva ob upoštevanju omilitvenih ukrepov in usmeritev iz okoljskega poročila.
D	vpliv je bistven	NPRPI bi delno ogrozil doseganje okoljskega cilja, ker dodatno prispeva k okoljskim problemom in/ali bi delno ogrozil možnost za izboljšanje okoljskega stanja.
E	vpliv je uničujoč	NPRPI bi resno ogrozil doseganje okoljskega cilja, ker povzroča okoljski problem in/ali ogrozil možnost za izboljšanje okoljskega stanja.
X	ugotavljanje vpliva ni možno	Na voljo ni dovolj podrobnosti v zvezi z NPRPI, da bi lahko ocenili, kako pomemben je vpliv za doseganje okoljskega cilja. Če je ugotovljena taka negotovost, ni mogoče oceniti vplivov brez natančnejših podatkov o programu ali/in nadaljnjih raziskav.

2.2 Metoda ocenjevanja ukrepov

Okoljski vidik v veliki meri vpliva na izbor alternative, zato je v predhodnih fazi opravljena presoja ukrepov na strateškem nivoju. Dne 18.3.2014 smo prejeli grafiko posameznih ukrepov v fazi "delovnega prostorskega poteka" kar pomeni, da obravnavani poteki nikakor ne predstavljajo končne rešitve. Prav tako v času presoje ni bilo na razpolago podatkov o spremljajočih posegih, širini cestišča ali tirov, vrsti potrebne rekonstrukcije in podobno (ti podatki za potrebe strateške presoje tudi niso potrebni).

Vrednotenje ukrepov smo izvedli pod sledečimi predpostavkami:

- Za primer rekonstrukcije ceste smo upoštevali, da se ta izvaja na že obstoječi trasi in se poseg ne širi izven obstoječega cestnega sveta (nadgradnja).
- Pri nadgradnji železniške proge z oznako V - M je upoštevano, da bo trasa nadgrajena po obstoječem tiru (zaradi spremembe hitrosti, elektrifikacije ipd). Izjema sta ukrepa št. 7 in št. 109, kjer bodo potrebni večji posegi in sta obravnavana kot novogradnja.
- Izvedba drugega tira je presojana s predpostavko, da se ne odpira nov koridor, bo pa poseg pomenil novo zasedbo prostora (novogradnja).
- Širitev obvoznice ali podaljšanje letališke steze pomeni nov poseg v prostor, saj poleg zasedbe prostora pomeni tudi večjo gostoto prometa; oboje je obravnavano kot novogradnja.
- Upoštevano je bilo tudi, da so za posamezne ukrepe že sprejeti plani in v njih definirani omilitveni ukrepi pod katerimi je plan sprejemljiv.
- Nekateri ukrepi, ki niso bili grafično prikazani, ni bilo mogoče presoditi po vseh vidikih; zato je ponekod ocena X.

Ker predstavljajo ukrepi le "delovni prostorski potek", jih ni bilo smiselno uvrstiti v kategorijo nesprejemljivo (oceno D ali E), tudi v primeru, da potekajo po območjih s strogimi režimi varovanja. Zaradi tega smo za izvedbo presoje ukrepov metodologijo vrednotenja nekoliko prilagodili in ukrepe razporedili v več kategorij (tabela 2). Ocena C, ki dopušča omilitvene ukrepe, je razdeljena na tri kategorije. Pri kategoriji C1 in C2 obstaja verjetnost, da vpliv ne bo bistven ob upoštevanju omilitvenih ukrepov. V primeru, da je ukrep uvrščen v kategorijo C3 se predlaga, da se poišče novo rešitev, saj lahko izvedba ukrepa bistveno vpliva na okolje (v primeru izvedbe ukrepa obstaja velika verjetnost, da bo potrebno izvesti postopek prevlade javne koristi za področja, kjer je to opredeljeno z zakonodajo). Predlagano osnovno vodilo pri izboru alternative je nadgradnja/rekonstrukcija je boljša kot odpiranje novega koridorja/novogradnja.

Tabela 2: Metoda vrednotenja ukrepov po okoljskih področjih

Kategorija	Vrednotenje ukrepa
A	rekonstrukcija - vpliva ni
B	novogradnja ali sprejet DPN - vpliva ni
C1	rekonstrukcija - vpliv je nebistven zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov
C2	novogradnja ali sprejet DPN - vpliv je nebistven zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov
C3	poiskati novo rešitev (predvsem pri novogradnjah), saj lahko izvedba ukrepa bistveno vpliva na okolje (v primeru izvedbe ukrepa obstaja velika verjetnost, da bo potrebno izvesti postopek prevlade javne koristi za področja, kjer je to opredeljeno z zakonodajo)
D	vpliv je bistven

E	vpliv je uničujoč
X	ugotavljanje vpliva ni možno

V času celovite presoje je potrebno upoštevati vse relevantne okoljske vplive. Ukrepe na strateški ravni je bilo mogoče vrednotiti izključno za področja, ki imajo grafično opredeljena območja omejitev v prostoru in so ti podatki prostorski javno dostopi. Za presojo ukrepov so izbrani takšni, za katere je na podlagi zakonskih izhodišč, strokovnih podlag in izkušenj ocenjujemo, da imajo večjo težo pri odločanju o sprejemljivosti ukrepov, in ki lahko predstavljajo tudi omejujoči faktor za poseganje v prostor. Na podlagi strokovnih izkušenj in po posvetovanju z ostalimi deležniki v prostoru je odločeno, da so za strateško presojo ukrepov (za fazo delovni prostorski potek) relevantne sledeče omejitve:

- Trajnostna raba naravnih virov: kmetijska zemljišča z zelo velikim ali velikim pridelovalnim potencialom, varovalni gozdi in gozdni rezervat
- Vode: poplavno ogrožena območja
- Vode: vodovarstvena območja
- Narava: območja Natura 2000, zavarovana območja, naravne vrednote
- Kulturna dediščina in krajina: enote kulturne dediščine, zavarovana kulturna dediščina, krajine s prepoznanimi značilnostmi ali izjemne krajine
- Obremenitev s hrupom: poselitev - potencialna konfliktna območja
- Kakovost zraka: stanje onesnaženosti zunanjega zraka

V spodnji tabeli so po posameznih področjih okolja navedene relevantne omejitve v prostoru, ki so bile uporabljene za strateško presojo ukrepov (za fazo delovni prostorski potek).

Tabela 3: Relevantne omejitve v prostoru

Področje okolja	Relevantne omejitve v prostoru	Vir grafičnih podlag
Trajnostna raba naravnih virov	kmetijska zemljišča z zelo velikim ali velikim pridelovalnim potencialom	Portal MKO (http://rkg.gov.si/GERK/) ¹ : <ul style="list-style-type: none"> • Grafični podatki RABA za celo Slovenijo • Grafični in pisni podatki za Talno Število
	varovalni gozd in gozdni rezervati	Portal ZGS (http://www.zgs.si/slo/gozdovi-slovenije/index.html): Varovalni gozdovi, grafični prikaz Gozdni rezervati, grafični prikaz
Vode	poplavno ogrožena območja	Portal ARSO (http://gis.arso.gov.si/): Opozorilna karta poplav: <ul style="list-style-type: none"> • katastrofalna območja poplavljanja (Q2-Q5) • pogosta območja poplavljanja (Q10-Q20) • redka območja poplavljanja (Q50 ali več)
Vode	vodovarstvena območja	Portal ARSO (http://gis.arso.gov.si/): Vodovarstvena območja: <ul style="list-style-type: none"> - zajetja - državni nivo - občinski nivo
Narava	območja Natura 2000	Portal CIRCA (http://nfp-si.eionet.europa.eu:8980/Public/irc/eionet-circle/javna/library?l=/natura_dopolnitve/2000_sprejeto_2013&vm=detailed&sb=Title)

	zavarovana območja, naravne vrednote	Portal ARSO (http://gis.arso.gov.si/): Zavarovana območja (območja in točke) Naravne vrednote (območja, točke, jame)
Kulturna dediščina in krajina	enote kulturne dediščine	Register KD (Ministrstvo za kulturo, INDOK center)
	krajine s prepoznavnimi značilnostmi ali izjemne krajine	Ministrstvo za infrastrukturo in prostor
Zrak	Območja, aglomeracije, cone in podobmočja, kjer so ravni PM ₁₀ nad mejno vrednostjo.	ARSO (Podlaga: Odredba o določitvi območja in razvrstitvi območij, aglomeracij in podobmočij glede na onesnaženost zunanjega zraka, Uradni list RS, št. 50/11.) ²

¹Grafični podatki so bili obdelani s programom ArcGIS 9.3. Iz grafične podlage smo izluščili (funkcija SELECT) vsa območja, kjer je opredeljena kmetijska raba. Ta območja smo prekrili s karto talnega števila in izločili (funkcija CLIP) območja kmetijske rabe s talnim številom 58-75, to so območja z velikim pridelovalnim potencialom, ter območja s talnim številom 76-100, to so območja z zelo velikim pridelovalnim potencialom.

² Grafični podatki so bili obdelani s programom ArcGIS 9.3. Iz grafične podlage smo izluščili (funkcija SELECT) vsa območja, aglomeracije, cone in podobmočja, za katera je v prilogi 4 Odredbe o določitvi območja in razvrstitvi območij, aglomeracij in podobmočij glede na onesnaženost zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 50/11.) navedeno, da so bile ravni PM₁₀ nad mejno vrednostjo.

Kratka predstavitev relevantnih omejitev:

- kmetijska zemljišča;

Kot relevantna omejitev v prostoru so opredeljena kmetijska zemljišča (upoštevana dejanska raba), ki imajo glede na talno število velik ali zelo velik pridelovalni potencial (Zakon o kmetijskih zemljiščih (Ur. l. RS, št. 71/11-ZKZ-UPB2, 58/12).

- varovalni gozd in gozdni rezervati;

Pomembne gozdne površine so varovane z Uredbo o varovalnih gozdovih in gozdovih s posebnim namenom (Uradni list RS, št. 88/05, 56/07, 29/09, 91/10, 1/13). To so varovalni gozdovi, ki varujejo zemljišča usadov, izpiranja in krušenja, gozdovi na strmih obronkih ali bregovih voda, gozdovi, ki so izpostavljeni močnemu vetru, gozdovi, ki v hudourniških območjih zadržujejo prenatlo odtekanje vode in zato varujejo zemljišča pred erozijo in plazovi, gozdni pasovi, ki varujejo gozdove in zemljišča pred vetrom, vodo, zameti in plazovi, ter gozdovi na zgornji meji gozdne vegetacije. Uredba varuje tudi gozdne rezervate, ki so zaradi svoje razvojne faze in dosedanjega razvoja izjemno pomembni za raziskovanje, proučevanje in spremljanje naravnega razvoja gozdov, biotske raznovrstnosti in varstva naravnih vrednot ter kulturne dediščine.

Posegi, ki niso povezani z gospodarjenjem z varovalnimi gozdovi in ne bodo bistveno negativno vplivali na funkcije gozdov, zaradi katerih je bil gozd razglašen za varovalni gozd, se lahko izvajajo na podlagi predhodno pridobljenega dovoljenja, ki ga izda Ministrstvo. V dovoljenju iz prejšnjega odstavka se določijo pogoji za izvedbo posega na podlagi presoje vpliva posega na varovalni gozd, ki jo opravi ZGS. Posegi v gozdnih rezervatih so načeloma prepovedani.

- poplavno ogrožena območja;

Omejitve pri poseganju na poplavna območja so določene z Uredbo o pogojih in omejitvah za izvajanje dejavnosti in posegov v prostor na območjih, ogroženih zaradi poplav in z njimi povezane erozije celinskih voda in morja (Uradni list RS, št. 89/08, 77/2011). Za prometne

infrastrukturne objekte v splošnem velja: kolikor se s kartami poplavne nevarnosti in poplavne ogroženosti dokaže, da umestitev infrastrukturnega objekta ne bo potekala po območju velike in srednje poplavne nevarnosti oz. da se obstoječa stopnja poplavne ogroženosti tangiranega območja ne bo poslabšala (z ustreznimi protipoplavnimi ukrepi), je poseg z vidika poplavne varnosti sprejemljiv.

- vodovarstvena območja:

Za vsa območja, ki se nahajajo na vodovarstvenem območju zajetij pitne vode, je treba pri načrtovanju dosledno upoštevati Pravilnik o kriterijih za določitev vodovarstvenega območja (Uradni list RS, št. 64/04 in 5/06) ter omejitve in pogoje iz veljavnih predpisov. Pravilnik ima v splošnem pri umeščanju prometnih infrastrukturnih objektov naslednje omejitve:

- VVO I: gradnja ni dovoljena, razen če gre za ukrep sanacije obstoječe infrastrukture,
- VVO II, VVO III: izjemoma je dovoljena gradnja objektov ter izvajanje gradbenih del.

- območja Natura 2000:

Na Natura 2000 območjih se posege in dejavnosti skladno z Uredbo o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Ur. l. RS št 49/04, 110/04, 59/07, 43/08, 8/12, 33/13, 35/13, 39/13, 3/14) načrtuje tako, da se ohranja celovitost in funkcionalnost območja.

- zavarovana območja:

Varstveni režimi za zavarovana območja so opredeljeni v odlokih in uredbah, ki so opredeljeni za vsako posamezno zavarovano območje posebej. V velikem delu zavarovanih območjih je umeščanje objektov prometne infrastrukture prepovedano. Kjer je poseganja dovoljeno se mora ohranjati celovitost in funkcionalnost območij.

- naravne vrednote:

Varstvene usmeritve za naravne vrednote so določene s Pravilnikom o določitvi in varstvu naravnih vrednot (Ur. l. RS št 111/04, 70/06, 58/09, 93/10), ki pravi, da se lastnosti naravne vrednote ne smejo poškodovati.

- enote kulturne dediščine:

Zakonska osnova za varovanje kulturne dediščine je Zakon o varstvu kulturne dediščine (ZVKD -1; Ur.l. RS, št. 16/08, 123/08, 30/11, 90/12, 111/13). Še posebej veliko težo imajo kulturni spomeniki (območja varovana z odloki). Kulturne spomenike se ne sme odstraniti oz. rušiti. Izjemoma le, če na podlagi soglasja Ministrstva za kulturo ob izpolnitvi določenih pogojev. Specifično varstvo posameznega spomenika je opredeljeno v njegovem aktu o razglasitvi.

- krajine s prepoznavnimi značilnostmi ali izjemne krajine:

Krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi opredeljuje Strategija prostorskega razvoja Slovenije. To so na državni ravni pomembna krajinska območja, ki vključujejo prepoznavne in reprezentativne dele slovenske krajine z dobro ohranjenimi krajinskimi sestavinami. Izjemne krajine so krajinska območja, ki imajo posebno vrednost na določenem ozemlju in so zanj značilne. Praviloma gre za manjša območja, nastala kot posledica tradicionalne, največkrat kmetijske rabe prostora, skladne z naravno krajinsko zgradbo in naravnimi procesi. Za navedena območja so v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije navedene usmeritve za načrtovanje ureditev, ki jih je pri umeščanju prometne infrastrukture potrebno upoštevati.

- območja, kjer so ravni PM₁₀ nad mejno vrednostjo:

Umeščanje prometne infrastrukture na navedena območja je lahko problematično, v kolikor obstoji možnost, da se celotna emisija onesnaževal na tem območju zaradi umestitve posega ne bo zmanjšala.

2.3 Metode vrednotenja po relevantnih področjih

Trajnostna raba naravnih virov (KZ, gozd):

- A: rekonstrukcija ne tangira območij z zelo velikim ali velikim pridelovalnim potencialom in tudi ne območij varovalnega gozda ali gozdnega rezervata
- B: novogradnja ali sprejet plan (DPN, OPPN) ne tangira območij z zelo velikim ali velikim pridelovalnim potencialom in tudi ne območij varovalnega gozda ali gozdnega rezervata
- C1: rekonstrukcija tangira območja z velikim pridelovalnim potencialom in/ali območja varovalnega gozda ali gozdnih rezervatov
- C2 ali sprejet plan (DPN, OPPN) tangira območja z velikim pridelovalnim potencialom in/ali območja varovalnega gozda ali gozdnih rezervatov
- C3: poseg tangira območja z zelo velikim pridelovalnim potencialom/ prečka gozdni rezervat
- X: ni podatkov

Voda (poplave):

- A: rekonstrukcija ne tangira poplavno ogroženih območij
- B: novogradnja ali sprejet plan (DPN, OPPN) ne tangira poplavno ogroženih območij
- C1: rekonstrukcija tangira poplavno ogroženo območje
- C2: novogradnja ali sprejet plan (DPN, OPPN) tangira poplavno ogroženo območje
- C3: / (poplave niso izključujoč faktor, možni molitveni ukrepi)
- X: ni podatkov

Vode (vodovarstvena območja):

- A: rekonstrukcija ne poteka po vodovarstvenem območju
- B: novogradnja ali sprejet plan (DPN, OPPN) ne poteka po vodovarstvenem območju
- C1: rekonstrukcija tangira II. in/ali III. vodovarstveno območje
- C2: novogradnja ali sprejet plan (DPN, OPPN) tangira II. in/ali III. vodovarstveno območje
- C3: novogradnja tangira I. vodovarstveno območje
- X: ni podatkov

Narava:

- A: rekonstrukcija ne tangira varovanih območij in/ali naravnih vrednot
- B: novogradnja ali sprejet plan (DPN, OPPN) ne tangira varovanih območij in/ali naravnih vrednot
- C1: rekonstrukcija tangira varovana območja in/ali naravne vrednote (potek pretežno po robu enote)
- C2: novogradnja ali sprejet plan (DPN, OPPN) tangira varovana območja in/ali naravne vrednote (potek pretežno po robu enote)
- C3: vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij, tangiranje z odlokom zavarovane enote

- X: ni podatkov

Kulturna dediščina in krajina:

- A: rekonstrukcija ne tangira enot evidentirane KD in/ali krajin s prepoznavnimi značilnostmi ali izjemnih krajin
- B: novogradnja ali sprejet plan (DPN, OPPN) ne tangira enot evidentirane KD in/ali krajin s prepoznavnimi značilnostmi ali izjemnih krajin
- C1: rekonstrukcija tangira enote KD in/ali krajine s prepoznavnimi značilnostmi ali izjemne krajine (potek pretežno po robu enote)
- C2: novogradnja ali sprejet plan (DPN, OPPN) tangira enote KD in/ali krajine s prepoznavnimi značilnostmi ali izjemne krajine (potek pretežno po robu enote)
- C3: poseg tangira z odlokom zavarovano enoto KD in/ali v daljši potezi prečka krajino s prepoznavnimi značilnostmi ali izjemno krajino
- X: ni podatkov

Kakovost zraka

- A: rekonstrukcija ne vpliva na onesnaženost zunanjega zraka ali ima na obstoječe stanje onesnaženosti zunanjega zraka pozitiven vpliv
- B: novogradnja ali sprejet plan (DPN, OPPN) vpliva ne bistveno na obstoječe stanje onesnaženosti zunanjega zraka
- C1: rekonstrukcija vpliva na obstoječe stanje onesnaženosti zunanjega zraka na območju prekomerne onesnaženosti zunanjega zraka. Obstoječe stanje onesnaženosti zunanjega zraka se bo izboljšalo, ker se bo z rekonstrukcijo izboljšala pretočnost prometa
- C2: novogradnja ali sprejet plan (DPN, OPPN) vpliva na obstoječe stanje onesnaženosti zunanjega zraka na območju prekomerne onesnaženosti zunanjega zraka. Obstoječe stanje onesnaženosti zunanjega zraka se bo izboljšalo, ker se bo z novogradnjo oziroma sprejetim planom izboljšala pretočnost prometa
- C3: poseg bistveno vpliva na obstoječe stanje onesnaženosti zunanjega zraka na območju prekomerne onesnaženosti zunanjega zraka, pri čemer obstoji možnost, da se celotna emisija onesnaževal na tem območju ne bo zmanjšala
- X: ni podatkov

Obremenitev s hrupom

- A: rekonstrukcija poteka po območjih redke poselitve, novih konfliktnih območij ni pričakovati
- B: novogradnja ali sprejet plan (DPN, OPPN) poteka po območjih redke poselitve, število potencialnih konfliktnih območij se ne bo bistveno povečalo
- C1: rekonstrukcija poteka po območjih gostejše poselitve, število potencialno konfliktnih območij se ne bo bistveno povečalo ob upoštevanju omilitvenih ukrepov
- C2: novogradnja ali sprejet plan (DPN, OPPN) poteka po območjih gostejše poselitve, število potencialno konfliktnih območij se ne bo bistveno povečalo ob upoštevanju omilitvenih ukrepov
- C3: poseg poteka po območjih poselitve z veliko gostoto prebivalcev, število potencialno konfliktnih območij se bo povečalo, možne težave pri zagotavljanju zahtevanega varstva okolja pred hrupom
- X: ni podatkov

3. PRESOJA IN VREDNOTENJE UKREPOV

V tabeli 4 so zbrane ocene presoje posameznih ukrepov po relevantnih področjih. Podrobnejše tabele po posameznih področjih s kratko oznako vplivov in omilitvenimi ukrepi so v tekstualnih prilogah številka 1-7.

Tabela 4: Zbirna tabela ocen ukrepov

Št.	Ukrep	varianta	Naravni viri - KZ, gozd	Voda - VVO	Voda - poplave	Narava	Kulturna dediščina in krajina	Zrak onesnaženost s PM ₁₀	Hrup
1	navezava Bele Krajine na AC <i>cesta</i>	novogradnja Novo mesto-Maline (3. razvojna os)	B	B	B	C2	C2	C2	C2
2	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste Novo mesto- Metlika-Črnomelj	A	C1	A	C1	C1	C1	C1
3	Novo mesto <i>cesta</i>	obvoznica Novo mesto	C2	B	B	C2	C2	C2	C2
4	Zidani Most-Dobova (HR) <i>železnica</i>	nadgradnja V-M	C1	C1	C1	C1	C1	A	C1
5	Letališče Ljubljana <i>letališče</i>	preureditev in dograditev infrastrukture	C1	A	A	A	C1	A	A
6	Ljubljana-Jesenice (AT) <i>železnica</i>	izgradnja drugega tira	C2	C2	C2	C2	C2	B	C3
7	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M (v bistvu novogradnja)	B	C2	B2	C2	C2	A	C3
8	<i>železnica</i>	novogradnja IV-M	C3	C2	C2	C3	C3	A	C3
9	navezava Bled - Bohinj <i>cesta</i>	obvoznica Bleda (južna)	C2	B	B	C2	C2	B	C2

Št.	Ukrepi	varianta	Naravni viri - KZ, gozd	Voda - VVO	Voda - poplave	Narava	Kulturna dediščina in krajina	Zrak onesnaženost s PM ₁₀	Hrup
10	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Lesce-Bled	A	A	A	C1	A	A	C1
11	<i>cesta</i>	obvoznica Bleda (severna)	C2	B	B	C3	C2	B	C2
12	navezava Idrije, Cerčna Ljubljani <i>cesta</i>	novogradnja Cerčno-Hotavlje (4. razvojna os)	C2	C2	C2	C2	C3	B	C2
13	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste in obvoznice Cerčno-Hotavlje - Tolmin -Bovec	A	A	C1	C1	C1	A	C1
14	predor Karavanke <i>cesta</i>	izgradnja druge cevi	B	C2	B	C2	B	B	C2
15	Škofja Loka <i>cesta</i>	obvoznica Škofje Loke (poljanska)	C2	B	C2	C2	C2	B	C2
16	<i>cesta</i>	obvoznica Škofje Loke (selška)	B	B	B	C2	C3	B	C2
17	navezava Koroške na AC <i>cesta</i>	novogradnja Velenje-A1 (3. razvojna os)	C3	C2	C2	C2	C2	C2	C2
18	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Velenje-A1	A	A	C1	C1	C1	C1	C1
19	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Holmec-Dravograd-Slovenj Gradec	A	A	C1	C1	C1	A	C1
20	<i>cesta</i>	novogradnja Slovenj Gradec-Velenje (3. razvojna os)	C2	B	C2	C2	C2	B	C2
21	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Slovenj Gradec-Velenje	A	C1	A	C1	C1	A	C1
22	Hrastnik-Zidani Most <i>cesta</i>	novogradnja	C2	B	C2	C2	C2	B	C2
23	Kočevje/Grosuplje-	intenzivni javni promet (taktni	C2	C2	B	C2	C2	B	C2

Št.	Ukrep	varianta	Naravni viri - KZ, gozd	Voda - VVO	Voda - poplave	Narava	Kulturna dediščina in krajina	Zrak onesnaženost s PM ₁₀	Hrup
	Ljubljana <i>javni promet</i>	promet Kočevje-Ljubljana), izgradnja drugega tira Grosuplje-Ljubljana							
24	<i>cesta</i>	polni priključek Šmarje Sap	B	B	B	B	B	C2	C2
25	<i>cesta</i>	obvoznica Škofljica	C2	B	C2	C3	C2	B	C2
26	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste z obvoznicami (3A razvojna os)	A	C1	A	C1	C1	A	C1
27	Ljubljana	25 P+R	C2	C2	C2	C2	C2	B	B
28	<i>cesta</i>	novogradnja Vrhnika-Ljubljana	C2	B	C2	C2	C2	C2	C2
29	<i>cesta</i>	novogradnja priključka Brezovica	C2	B	B	C2	C2	C2	C2
30	<i>cesta</i>	novogradnja Ljubljana- Šentjakob	C2	C2	C2	C2	C2	C2	C2
31	<i>cesta</i>	širitev obvoznice	C2	C2	C2	C2	C2	C3	C2
32	<i>javni promet, železnica</i>	intenzivni javni promet (taktni promet), izgradnja drugega tira Kamnik-Ljubljana	C2	C2	C2	C2	C2	B	C2
33	<i>železnica</i>	Tivolski lok in preureditev glavne postaje	X	X	X	X	X	B	C2
34	<i>železnica</i>	obvozna proga in preureditev glavne postaje	X	X	X	X	X	B	C2
35	Ljubljana-Zidani Most <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	C3	C3	C2	C3	C3	B	C2
36	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	A	C1	C1	C1	A	A	C1
37	povezava Gorenjske in Štajerske <i>cesta</i>	novogradnja Želodnik-Vodice- Mengeš	C2	C2	C2	C2	C2	B	C2
38	povezava Ljubljane z	novogradnja proge Ljubljana-	C3	C2	C2	C2	C2	B	C2

Št.	Ukrep	varianta	Naravni viri - KZ, gozd	Voda - VVO	Voda - poplave	Narava	Kulturna dediščina in krajina	Zrak onesnaženost s PM ₁₀	Hrup
	letališčem <i>železnica</i>	letališče							
39	<i>javni promet</i>	avtobusni javni promet	A	A	A	A	A	A	A
40	povezava Štajerske in Dolenjske <i>cesta</i>	novogradnja/rekonstrukcija Celje-Novovo mesto (3. razvojna os)	C3	C2	C2	C2	C3	C2	C2
41	Škofja Loka/Medvode-Ljubljana <i>cesta</i>	novogradnja Jeprca-Stanežiče-Brod	C2	C2	C2	C2	C2	C2	C2
42	<i>javni promet, železnica</i>	intenzivni javni promet (taktni promet), izgradnja drugega tira Kranj-Ljubljana	X	X	X	X	X	B	C2
43	<i>cesta</i>	rekonstrukcija in širitev obstoječe ceste	A	C1	A	A	C1	C1	C1
44	Divača-Sežana (IT) <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	C2	C2	B	C2	C3	B	C2
45	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	A	A	A	C1	C1	A	C1
46	Koper <i>cesta</i>	obvoznica Koper (Šalara)	C3	B	C2	C2	B	B	C2
47	Koper-Ljubljana <i>železnica</i>	nadgradnja V-M Divača-Ljubljana	A	C1	C1	C1	C1	A	C1
48	<i>železnica</i>	novogradnja IV-M Divača-Ljubljana	C2	C2	C2	C3	C3	B	C2
49		APB (ETCS 2) Divača-Ljubljana	A	A	A	A	A	A	C1
50	<i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Koper-	C2	C2	C2	C2	C2	B	C2

Št.	Ukrep	varianta	Naravni viri - KZ, gozd	Voda - VVO	Voda - poplave	Narava	Kulturna dediščina in krajina	Zrak onesnaženost s PM ₁₀	Hrup
		Divča							
51	<i>cesta</i>	širitev AC Postojna-Ljubljana	C2	C2	B	C2	C2	B	C2
52	Letališče Portorož <i>letališče</i>	podaljšanje steze	C2	B	B	C3	C3	B	C3
53	Luka Koper <i>pristanišče</i>	podaljšanje pomolov 1 in 2	C2	B	C2	C2	C2	B	C2
54	<i>pristanišče</i>	izgradnja pomola 3							
55	<i>pristanišče</i>	preureditev pristaniške infrastrukture							
56	<i>pristanišče</i>	poglobitev vplovnih kanalov							
57	<i>pristanišče</i>	izgradnja omrežja za polnitev							
58	navezava Slovenske Istre <i>cesta</i>	novogradnja Jagodje-Lucija	C3	B	C2	B	C2	B	C2
59	<i>cesta</i>	novogradnja Koper-Dragonja	C2	B	C2	C2	C2	B	C2
60	Nova Gorica <i>cesta</i>	obvoznica Nova Gorica	B	B	C2	C2	C2	C2	C2
61	Postojna-Jelšane (HR) <i>železnica</i>	nosilnost proge Reka (HR)-Ilirska Bistrica - Pivka	A	C1	A	C1	A	A	C1
62	<i>cesta</i>	novogradnja Postojna/Divča-Jelšane (HR)	C2	C2	C2	C3	C2	B	C2
63	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste in obvoznice (Pivka, Il. Bistrica...)	A	A	C1	C1	C1	A	C1
76a	posodobitev regionalnih prog <i>železnica</i>	Sežana-Nova Gorica	A	C1	C1	C1	C1	A	C1
76b		Grosuplje-Novo mesto-Metlika	A	C1	C1	C1	C1	A	C1
76c		Prevalje-Maribor	A	C1	A	C1	C1	A	C1

Št.	Ukrep	varianta	Naravni viri - KZ, gozd	Voda - VVO	Voda - poplave	Narava	Kulturna dediščina in krajina	Zrak onesnaženost s PM ₁₀	Hrup
103	Celje <i>cesta</i>	obvoznica Celja	C2	B	C2	B	C2	C2	C2
104	Draženci-Gruškovje (HR) <i>cesta</i>	novogradnja Draženci-Gruškovje	C2	C2	C2	B	C2	B	C2
105	Maribor	6 P+R	C2	C2	C2	C2	C2	B	B
106	<i>železnica</i>	novogradnja proge Ptuj-Maribor	C3	C3	B	B	C3	B	C3
107	<i>cesta</i>	zahodna obvoznica Maribor	C3	C3	C2	B	C3	C2	C2
108	Maribor-Šentilj (AT) <i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Maribor-Šentilj	C2	B	C2	B	C2	B	C2
109	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M (v bistvu novogradnja)	C2	B	C2	B	C2	A	C2
110	Murska Sobota <i>cesta</i>	obvoznica Murska Sobota	C2	B	C2	B	C2	C2	C2
111	Pragersko-Hodoš (HU) <i>železnica</i>	nadgradnja (elektrifikacija, nosilnost, hitrost)	A	C1	C1	C1	A	A	C1
112	<i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Pragersko-Hodoš	C2	C2	C2	C2	C2	B	C2
113	Pragersko-Maribor <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	X	X	X	X	X	B	C2
114	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	A	C1	C1	C1	C1	A	C1
115	Ptuj <i>cesta</i>	obvoznica Ptuj	C3	C2	B	C3	B	B	C2

Št.	Ukrep	varianta	Naravni viri - KZ, gozd	Voda - VVO	Voda - poplave	Narava	Kulturna dediščina in krajina	Zrak onesnaženost s PM ₁₀	Hrup
116	Ptuj-Ormož (HR) <i>cesta</i>	novogradnja Ptuj-Ormož	C3	C2	C2	C3	C3	B	C2
117	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Ptuj-Ormož	A	C1	C1	A	C1	A	C1
118	Zidani Most-Pragersko <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	C2	C2	C2	C3	C2	B	C3
119	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	A	C1	C1	C1	C1	A	C1
120	<i>železnica</i>	nosilnost Zidani Most-Celje	A	A	A	C1	C1	A	C1
121	<i>železnica</i>	nadgradnja postaje Pragersko	A	C1	A	A	A	A	C1

4. Pregled horizontalnih ukrepov in predlogi za dopolnitev

Predlagani horizontalni ukrepi za načrtovanje infrastrukturnega omrežja so preverjeni z vidika upoštevanja okoljskih ciljev opredeljenih s TEN-T Uredbo (Uredba EU št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitve Sklepa št. 661/2010/EU, Uradni list EU z dne 20.12.2013). Primerjava okoljskih ciljev TEN-T Uredbe in horizontalnih ukrepov (tudi predlaganih dodatnih ukrepov) je v tabeli 6.

S TEN-T Uredbo so opredeljene smernice za razvoj vseevropskega prometnega omrežja z dvoplastno strukturo, sestavljeno iz celovitega omrežja in znotraj njega jedrnega omrežja. V smernicah so poleg prometnih zajete tudi okoljske zahteve, ki morajo biti izpolnjene pri upravljanju tega omrežja zaradi doseganja glavnih ciljev strategije Evropa 2020, kot sta omogočanje nemotene, varne in trajnostne mobilnosti oseb in blaga ter zagotavljanje dostopnosti in povezanosti vseh regij Unije.

Z vidika doseganja okoljskih ciljev Unije je pomembno, da smernice iz TEN-T Uredbe poudarjajo, naj se do leta 2030 v največji možni meri sprejmejo ukrepi za razvoj jedrnega omrežja. Jedrno omrežje je namreč temelj razvoja trajnostnega multimodalnega prometnega omrežja Unije, osredotočanje na manjkajoče povezave, multimodalne povezovalne točke in glavna ozka grla tega omrežja pa lahko do leta 2050 precej prispeva k zmanjšanju emisije toplogrednih plinov iz prometa za 60 odstotkov v primerjavi v ravni iz leta 1990 ter hkrati poveča varnost Unije glede preskrbe z gorivom.

Predlagani horizontalni ukrepi imajo z vidika okolja neposreden vpliv predvsem na trajnostno rabo naravnih virov, zdravje ljudi (obremenitev s hrupom, kvaliteta zraka) in prebivalstvo ter podnebne razmere. Med prejetimi horizontalnimi ukrepi ni takšnih, ki so namenjeni zaščiti biodiverzitete. Horizontalni ukrepi imajo zaporedne številke od 64 do 102 - tabela 5 (prejeto od PNZ d.o.o., 18.3.2014, po elektronski pošti).

Dodatno predlagane horizontalne ukrepe smo v nadaljevanju zapisali s krepkimi črkami in označili s podaljšanimi številkami (npr. 98.a).

Tabela 5: Predlagani horizontalni ukrepi (PNZ d.o.o., 2014)

Št. ukrepa	Infrastruktura	Vrsta ukrepa
64	cesta	elektronsko cestninjenje za vsa vozila
65	cesta	elektronsko cestninjenje za tovorna vozila
66	železnica	ETCS raven 2
67	železnica	GSM-R
68	cesta	internalizacija za tovorna vozila
69	cesta	internalizacija za vsa vozila
70	tovorni promet	razvoj logističnih središč (dostopna infrastruktura)
71	tovorni promet	uporabnina
72	tovorni promet	vozna sredstva
73	cesta in železnica	spodbujanje trajnostnih načinov prevoza
74	javni promet	IJPP
75	cesta	restriktivna parkirna politika

77	železnica	posodobitev postaj in postajališč
78	javni promet	preureditev javnega prometa
79	javni promet	taktni vozni red 15/30/60/120
80	javni promet	uvedba rumenih pasov v večjih mestih
81	javni promet	72 P+R
82	javni promet	taktni vozni red 20/45/60/DN
83	javni promet	večletna pogodba za javno službo
84	javni promet	vozna sredstva
85	cesta	uvedba ITS na AC in HC
86	cesta	uvedba ITS na parkiriščih za tovorna vozila
87	cesta	širitev parkirišč
88	cesta	novogradnja parkirišč
89	cesta in železnica	aktivna protihrupna zaščita
90	cesta	tihi asfalt
91	cesta in železnica	pasivna zaščita
92	cesta in železnica	namenski vir (ustrezni vir financiranja)
93	cesta	strateški načrt izgradnje obvoznic
94	kolesarski promet	strateški načrt ureditve državnih kolesarskih poti
95	kolesarski promet	izgradnja državnih kolesarskih poti
96	cesta in železnica	zakonodaja na področju načrtovanja
97	cesta in železnica	koncept vzdrževanja in obnove infrastrukture
98	železnica	elektrifikacija
99	cesta	izgradnja omrežja za polnitev
100	cesta	sanacija 100 križišč
101	cesta	sanacija 650 km nevarnih odsekov
102	železnica	zavarovanje 500 nivojskih prehodov

4.1 Trajnostna raba naravnih virov

Spodbujanje čistih in energetske učinkovitih vozil

Naravni viri zajemajo tudi nafto, ki je v Evropski uniji glavni vir energije, hkrati pa je tudi med glavnimi viri emisij onesnaževal. Z namenom izboljšanja rabe nafte kot naravnega vira so z Direktivo 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz opredeljeni v prometno politiko vključeni posebni ukrepi za doseganje energetske učinkovitosti in prihranka energije.

Predvideva se, da bodo z Direktivo 2009/33/ES predlagani ukrepi bistveno pripomogli k izpolnjevanju ciljev Evropske unije, da do leta 2020 dodatno izboljša energetske učinkovitost za 20 %, doseže 20-odstotni delež obnovljive energije in 10-odstotni delež obnovljive energije v prometu, kakor tudi izboljša varnost preskrbe z energijo z diverzifikacijo mešanice goriva.

Z Direktivo 2009/33/ES so dane pravne podlage za nadaljnje prizadevanje za razvoj trgov za čistejša, pametnejša, varnejša in energetske učinkovita vozila z javnimi naročili in ozaveščanjem uporabnikov motornih vozil. Ukrepi Direktive 2009/33/ES so ena od pravnih podlag Evropske unije za spodbujanje okolju prijazne inovativnosti, zlasti z sprejetjem

zaporednih standardov Euro za motorna vozila in pospeševanjem čistih vozil na podlagi javnega naročanja.

Uvedba čistih in energetske učinkovitih vozil na trg naj bi se v začetku pospešeno uvajala z zelenimi javnimi naročili. Kot možni pristop se predlaga zasnova javnega naročanja, ki temelji na internalizaciji zunanjih stroškov z uporabo stroškov za porabo energije, emisije CO₂ in onesnaževal, ki nastanejo med celotno življenjsko dobo uporabe vozila; ti stroški morajo biti poleg cene vozila, ki je predmet javnega naročila, merilo za dodelitev naročila. Poleg tega naj imajo pri javnih naročilih prednost vozila, ki spoštujejo nove standarde Euro.

S čim hitrejšim prehodom na uporabo energetske učinkovitejših in čistejših vozil se bi dodatno izboljšala tudi kakovost zraka v mestnih območjih.

Namen Direktive 2009/33/ES je spodbujati trg čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz, zlasti pa (zaradi občutnega vpliva na okolje) vplivati na trg standardiziranih vozil, ki se proizvajajo v večjih količinah, kot so osebni avtomobili, avtobusi in tovornjaki, z zagotavljanjem ravni povpraševanja po čistih in energetske učinkovitih vozilih za cestni prevoz, ki bo dovolj velika, da bo proizvajalce in industrijo spodbudila k naložbam v nadaljnji razvoj vozil z majhno porabo energije ter nizkimi emisijami CO₂ in onesnaževal.

V skladu z Direktivo 2009/33/ES morajo države članice nacionalne, regionalne ali lokalne pogodbene organe in naročnike ter operaterje, ki zagotavljajo storitve javnega potniškega prevoza, obvestiti o določbah v zvezi z nakupom čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz. Čista in energetske učinkovita vozila so sprva dražja od običajnih vozil. Če bi se pojavilo dovolj veliko povpraševanje po teh vozilih, bi bili lahko stroški zaradi ekonomije obsega nižji.

V Direktivi 2009/33/ES se obravnava potreba po zagotavljanju podpore državam članicam v obliki pospeševanja in strukturiranja izmenjave znanja in najboljših praks za spodbujanje nakupa čistih in energetske učinkovitih vozil. Prav tako se s to direktivo pogodbenim organom in naročnikom ne preprečuje, da dajo prednost najnovejšim standardom Euro glede emisij onesnaževal pri nakupu vozil za storitve javnega prevoza, še preden ti standardi postanejo obvezni. Ne preprečuje se tudi pogodbenim organom in naročnikom, da dajo prednost alternativnim gorivom, npr. vodik, utekočinjenemu zemeljskemu plinu (LPG), stisnjenemu zemeljskemu plinu (CNG) in biogorivom, če se upoštevajo energetske in okoljske vplivi v življenjski dobi motornega vozila.

V skladu z Uredbo (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja države članice zagotovijo v svojih politikah razvoja prometne infrastrukture take ukrepe, ki prispevajo k:

- ciljem energetske učinkovitega in čistega prometa z nizkimi izpusti toplogrednih plinov,
- varnosti preskrbe z gorivom, vključno z alternativnimi gorivi,
- zmanjšanju zunanjih okoljskih stroškov in emisij CO₂.

Zagotavljanje goriv iz obnovljivih virov

Čeprav so za vsako državo članico posebej določeni cilji za delež energije iz obnovljivih virov v končni bruto porabi energije v letu 2020 (Direktiva 2009/28/ES o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov), se 10-odstotni cilj za energijo iz obnovljivih virov v

prometu določi na enaki ravni za vsako državo članico z namenom, da se zagotovita usklajenost specifikacij za goriva, namenjena uporabi v prometu, in njihova razpoložljivost. Ker je trgovanje z gorivi, namenjenimi uporabi v prometu, enostavno, bodo lahko države članice, ki imajo manj ustreznih virov za proizvodnjo biogoriv (kar velja tudi za Slovenijo), zlahka dobile biogoriva za promet drugod. Čeprav bi bilo za Evropsko unijo v celoti tehnično možno, da izpolni svoj cilj za uporabo energije iz obnovljivih virov v prometu iz samo domače proizvodnje, je verjetno in zaželeno, da se cilj dejansko izpolni s kombinacijo domače proizvodnje in uvoza. Komisija bo spremljala ponudbo biogoriv na trgu Evropske unije in po potrebi predlagala ustrezne ukrepe, da bi dosegla uravnotežen pristop med domačo proizvodnjo in uvozom ter upoštevala med drugim razvoj več- in dvostranskih trgovinskih pogajanj ter vidikov, povezanih z okoljem, socialnimi in gospodarskimi vidiki in zanesljivostjo oskrbe z energijo.

Ukrepi zagotavljanja biogoriv za doseganje 10-odstotnega cilja za energijo iz obnovljivih virov v prometu ne štejejo za ukrepe politik razvoja prometne infrastrukture.

Kakovost goriv za pogon vozil in plovil

Direktiva 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva določa minimalne specifikacije za motorni bencin in dizelsko gorivo za uporabo v cestnem prometu, njena novela Direktiva 2009/30/ES pa tudi goriv za plovila.

Izgorevanje goriva za cestni promet je odgovorno za približno 20 % emisij toplogrednih plinov Skupnosti. Eden od pristopov za zmanjšanje teh emisij je zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v celotnem življenjskem ciklu goriv.

V skladu z Direktivo 2009/30/ES je vzpostavljen mehanizem, ki od dobaviteljev goriva zahteva, da poročajo o življenjskem ciklu emitiranih toplogrednih plinov goriva, ki ga dobavljajo, in da emisije od leta 2011 naprej zmanjšujejo. To je možno na številne načine, tudi z dajanjem na trg biogoriv, ki izpolnjujejo trajnostna merila določena s to Direktivo.

Dobavitelji goriv morajo do 31. decembra 2020 emisije toplogrednih plinov v življenjskem ciklu na enoto energije iz dobavljenega goriva ali energije zmanjšati do 10 %. To zmanjšanje mora do 31. decembra 2020 znašati najmanj 6 % v primerjavi s povprečno ravno EU emisij toplogrednih plinov v življenjskem ciklu na enoto energije iz fosilnih goriv v letu 2010, doseženo z uporabo biogoriv, alternativnih goriv in zmanjšanjem sežiga odpadnih plinov in izpuha pri proizvodnih obratih. Zmanjšanje za najmanj 2 % dobavitelji goriv dosežejo z uporabo okolju prijazne tehnologije za zajemanje in shranjevanje ogljika ter električnih vozil in za dodatna 2 % z nakupom dobropisov iz mehanizma čistega razvoja iz Kjotskega protokola.

Dobavitelji goriv morajo v skladu z Direktivo 2009/30/ES zagotoviti, da je proizvodnja biogoriv trajnostna. Biogoriva, uporabljena za izpolnjevanje ciljev zmanjševanja toplogrednih plinov iz te Direktive, morajo zato izpolnjevati trajnostna merila.

Da bi zagotovili skladen pristop energetske in okoljske politike ter da bi preprečili okoljsko škodo, ki bi nastala zaradi neusklajenega pristopa, so z Direktivo 2009/30/ES in Direktivo 2009/28/ES opredeljena trajnostna merila glede uporabe biogoriv s ciljem, da vse večje povpraševanje po pogonskih biogorivih in drugih tekočih biogorivih na svetovni ravni ter

spodbude, predvidene v tej Direktivi za biogoriva, ne bi povzročilo uničevanja biološko raznovrstnih zemljišč.

Ukrepi zagotavljanja kakovosti goriv in zmanjševanja emisije toplogrednih plinov v življenjskem ciklu goriv ne štejejo za ukrepe politik razvoja prometne infrastrukture, razen v delu, ki se nanaša na varno preskrbo goriv znotraj TEN-T omrežij.

Uporaba recikliranih materialov

EU je z novo krovno direktivo 2008/98/ES o odpadkih dopolnila okvir politike na področju ravnanja z odpadki. Direktiva vnaša tudi cilj na področju gradbenih odpadkov, za katere naj bi se do leta 2020 priprava za ponovno uporabo, recikliranje in materialno predelavo, povečala na najmanj 70 % skupne mase.

Gradbeništvo je idealna panoga za porabo gradbenih in industrijskih odpadkov, kjer se sinergijski efekt izraža v naslednjih dejstvih:

- na tem področju - zlasti v gradnji cest - je možno porabiti velike količine odpadkov,
- morebitne strupene snovi v odpadkih se ob ustrezni aplikaciji trajno mobilizirajo in
- novi kompoziti imajo pogosto boljše funkcionalne lastnosti v primerjavi s konvencionalnimi.

Evropska Komisija je 2008 pripravila sporočilo "Javno naročanje za boljše okolje", v katerem je zapisala, da naj bi do leta 2010 50 % vseh postopkov javnega naročanja na območju EU vključevalo zelena merila, ki so zapisana v temeljnih merilih EU o zelenem javnem naročanju. V zadnjem desetletju je delež sredstev namenjenih javnemu naročanju znašal približno 19,9 % EU bruto družbenega proizvoda, kar nakazuje, da bi vključevanje in upoštevanje okoljskih meril v postopkih javnega naročanja lahko pomembno spodbudilo proizvodnjo in prodajo proizvodov (izdelek in storitev), ki manj obremenjujejo okolje skozi svoj življenjski krog.

Vlada RS je decembra 2011 izdala Uredbo o zelenem javnem naročanju, ki določa:

- minimalne obvezne okoljske zahteve (t. i. temeljne okoljske zahteve),
- priporočila za doseganje višjih okoljskih standardov (t. i. dodatne okoljske zahteve),
- način vključevanja okoljskih zahtev v postopke javnega naročanja in
- način dokazovanja, da ponudnik oziroma blago, storitev ali gradnja izpolnjuje okoljske zahteve.

Gospodarno ravnanje z viri je možno podpreti z ukrepom, ki vzpodbuja zmanjšanje okoljskih obremenitev z uporabo recikliranih materialov pri gradnji in rekonstrukciji cest.

Horizontalni ukrepi- trajnostna raba naravnih virov

Značilni horizontalni ukrepi politike razvoja prometne infrastrukture v zvezi s trajnostno rabo naravnih virov so:

1. javni promet – vozna sredstva (ukrep št. 84): določitev minimalnih standardov čistih in energetsko učinkovitih vozil v javnem cestnem prometu ter dosledno izvajanje zelenih javnih naročil za izvajanje storitev javnega potniškega prometa;

2. potniški promet – vozna sredstva (predlagan dodatni ukrep št. 84. a): določitev minimalnih standardov čistih in energetsko učinkovitih osebnih vozil, ki imajo prost dostop

do parkirišč v mestnih središčih ter dosledno izvajanje zelenih javnih naročil za nakup osebnih vozil v javnem sektorju;

3. tovorni promet – vozna sredstva (ukrep št. 72): določitev minimalnih standardov čistih in energetske učinkovitih vozil v tovornem cestnem prometu na območju mestnih občin;

4. tovorni promet – vozna sredstva (predlagan dodatni ukrep št. 72.a): dosledno izvajanje zelenih javnih naročil za izvedbo storitev transporta blaga v javnem sektorju;

5. cesta – internalizacija za vsa vozila (ukrep št. 69): vključitev okoljskih stroškov glede na energetske učinkovitost in čistost vozil v ceno pristojbin za uporabo javnih cestnih površin in parkirnih površin, če so v mestnih središčih;

6. cesta – izgradnja omrežja za polnitev (ukrep št. 99): omrežje za polnitev mora zagotavljati preskrbo z alternativnimi gorivi in preskrbo z elektriko za polnitev električnih vozil.

7. cesta in železnica - vzpodbujati uporabo recikliranih materialov pri gradnji in rekonstrukciji cest (predlagan dodatni ukrep št. 97. a): ukrep upoštevati pri naročanju v skladu z Uredbo o zelenem javnem naročanju.

4.2 Obremenitev s hrupom

Obremenjenost okolja in prebivalcev s hrupom se v zadnjih letih zaradi naraščanja tranzitnega prometa in širjenja poselitvenih območij v splošnem povečuje. Najpomembnejši vir obremenjevanja okolja s hrupom v Sloveniji je cestni, v manjši meri železniški promet. Pri načrtovanju politike razvoja prometne infrastrukture je potrebno za zmanjšanje obremenjenosti okolja s hrupom v skladu z Uredbo (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja zagotoviti takšne ukrepe, ki prispevajo k:

- zmanjšanju zunanjih stroškov prometa in varstvu okolja,
- zmanjšanju izpostavljenosti urbanih območij negativnim učinkom tranzitnega cestnega in železniškega prometa.

Na ravni EU se obremenitev okolja s hrupom ureja na podlagi Direktive 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta o ocenjevanju in okoljskega hrupa (Direktiva). Osnovni cilj Direktive je določiti skupni pristop z namenom preprečevanja in zmanjševanja škodljivih učinkov obremenjevanja okolja s hrupom in zagotavljanje podlag za uvajanje ukrepov za zmanjšanje emisije hrupa cestnih in železniških vozil, cestne in železniške infrastrukture, zračnih plovil, opreme, ki se uporablja na prostem ter industrijske opreme ter premičnih strojev. Podlaga za doseganje ciljev Direktive so:

- priprava podatkov o obremenjenosti prebivalcev in površin s hrupom zaradi prometa po enotnih računskih metodah,
- informiranje javnosti o obremenjenosti okolja s hrupom in njenimi zdravstvenimi posledicami,
- priprava, sprejetje in izvedba operativnih programov varstva pred hrupom,
- spremljanje izvedbe in učinkovitosti operativnih programov.

Na podlagi Poročila Komisije 321 COM(2011) o izvajanju Direktive 2002/49/ES obsegajo usmeritve za nadaljnje ukrepe na področju okoljskega hrupa:

- dokončno oblikovanje usklajene metode ocenjevanja hrupa na ravni EU (Cnossos-EU). Implementacija usklajene metode je predvidena v tretjem krogu poročanja do leta 2017,
- oblikovanje podrobnejših enotnih izhodišč za izdelavo operativnih programov varstva pred hrupom ter za določevanje in zaščito mirnih območij poselitve in na prostem,
- povečanje sinergije med ukrepi za izboljšanje kakovosti zunanega zraka in ukrepi za zmanjšanje hrupa s celovitim načrtovanjem ukrepov na območju večjih prometnih vozlišč in strnjenih naselij,
- uskladitev in posodobitev zakonodaje, ki ureja emisijo virov hrupa. Cilj je zmanjšanje emisije hrupa motornih vozil in uporaba »nizkohrupnih« cestišč, omejitev emisije železniških vozil in infrastrukture, omejitve obratovanja na letališčih ter omejitev emisije strojev in opreme na prostem.

Med horizontalne ukrepe politike razvoja prometne infrastrukture, ki bodo vplivali na zmanjšanje obremenjenosti okolja s hrupom, je treba vključiti predvsem naslednje:

- priprava (novelacija), sprejetje, izvedba in spremljanje učinkovitosti operativnih programov varstva pred hrupom za vse oblike transporta (2002/49/ES),
- zmanjšanje emisije hrupa motornih vozil in infrastrukture na čim nižjo možno raven (COM (2011) 321),
- omejitev emisije tirnih vozil železniškega voznega parka (Direktiva 2008/57/ES, smernica TSI C(2011) 658),
- omejitev emisije hrupa letalskega prometa (Direktiva 2002/30/ES).

Operativni program varstva pred hrupom

V Sloveniji je bil Operativni program varstva pred hrupom, ki ga povzroča promet po pomembnih železniških progah in pomembnih cestah, sprejet v letu 2012. Program obravnava območja v okolici železniških prog z več kot 60.000 prevozov vlakov in območja v okolici cest z več kot 6 milijonov prevozov vozil v letu 2006, a le za območja zunaj MO Ljubljana. S programom so določeni ukrepi za zmanjšanje obremenjevanja okolja s hrupom v letih 2012–2017.

Operativni program vključuje izvedbo prednostnih ukrepov na državnem cestnem in železniškem omrežju, pri čemer se prvenstveno ščitijo območja, ki so v skladu z zakonodajo s področja varstva pred hrupom opredeljena kot degradirana območja. Program vključuje tudi dodatne ukrepe za zmanjševanje obstoječe in preprečevanje povečane obremenjenosti okolja, kot so upoštevanje varstva pred hrupom v postopkih prostorskega načrtovanja ter osnovna izhodišča pri načrtovanju ukrepov za zmanjšanje hrupa cestnega in železniškega prometa.

Bistvene pomanjkljivosti Operativnega programa (OP) so naslednje:

- OP za prvo fazo strateškega kartiranja hrupa je bil sprejel 4 leta po zahtevanem roku, zaradi česar prihaja tudi do zamude pri izvedbi omilitvenih ukrepov,
- operativni program za II. fazo strateškega kartiranja bi moral biti sprejet do konca leta 2013, a program še vedno ni v pripravi,
- program v izvedbenem delu ne opredeljuje načina ukrepanja na območjih poselitve, na katerih niso presežene kritične vrednosti hrupa,
- program ne opredeljuje splošnih izhodišč za načrtovanje protihrupnih ukrepov in pristop k reševanju problematike obremenitve s hrupom,
- program ne opredeljuje ukrepov za zmanjšanje emisije hrupa na viru, kar posebej velja za železniški promet.

Zmanjšanje emisije hrupa železniškega prometa in infrastrukture

Zmanjšanje emisije hrupa železniškega prometa je predpisano s Sklepom Komisije 2011/229/EU o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „železniški vozni park - hrup“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti.

Sklep pomeni revidirano različico tehnične specifikacije za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu „TSI“) podsistema „železniški vozni park - hrup“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti iz člena 6(1) Direktive 2008/57/ES, kot je določeno v prilogi Sklepa. TSI se uporablja za vozni park vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, kakor je opredeljeno v Prilogi I k Direktivi 2008/57/ES. TSI se uporabljajo za nove in obstoječe železniške vozne parke, kot je določeno v oddelku 7 priloge k Sklepu. S tehnično specifikacijo TSI se urejajo emisije železniškega voznega parka (vlečnih in vlečenih vozil).

Med horizontalne ukrepe politike razvoja prometne infrastrukture je potrebno v celoti vključiti implementacijo tehnične specifikacije TSI »železniški vozni park – hrup«, s katero se bo bistveno izboljšalo stanje okolja ob državnem železniškem omrežju.

Omejitev emisije hrupa cestnega prometa

Uredba (ES) št. 661/2009 o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila med drugim zahteva homologacijo na novo proizvedenih pnevmatik glede njihove varnosti, vrednosti kotalnega upora in emisije kotalnega hrupa.

Namen Uredbe (ES) št. 1222/2009 o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge bistvene parametre je povečati varnost ter gospodarsko in okoljsko učinkovitost v cestnem prometu s spodbujanjem varnih pnevmatik z velikim izkoristkom goriva z zmanjšano emisijo hrupa. Z implementacijo navedenih uredb se ureja kotalni hrup novih pnevmatik.

Med dodatnimi ukrepi za zmanjšanje emisije hrupa cestnega prometa štejejo še:

- uporaba poroznih obrabnih plasti vozišča,
- uporaba vozil z alternativnim pogonom,
- logistični ukrepi za zmanjšanje hitrosti vožnje ter delno preusmeritev tranzitnega prometa.

Omejitev emisije hrupa letalskega prometa

Cilj Direktive 2002/30/ES o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti je določiti predpise, s katerimi se bo omogočilo usklajeno uvedbo omejitev obratovanja na ravni letališč z namenom omejiti ali zmanjšati število ljudi, ki jih prizadenejo škodljivi vplivi hrupa.

Omejitev obratovanja pomeni ukrep, povezan s hrupom, ki omejuje ali zmanjšuje dostop civilnih podzvočnih reaktivnih letal do letališča, vključuje omejitve obratovanja, katerih cilj je na določenih letališčih izločiti iz prometa mejno ustrezne zrakoplove, pa tudi delne omejitve obratovanja, ki vplivajo na uporabo civilnih podzvočnih letal v določenem časovnem obdobju. Skladno s Poročilom COM(2011) 321 je predvidena revizija Direktive, ki bo pripeljala do sprejetja stroškovno učinkovitega ukrepa zmanjševanja hrupa, pri čemer se bodo

upoštevali mednarodno dogovorjeni standardi za izboljšanje razmerja med direktivo o hrupu na letališčih in direktivo o okoljskem hrupu.

Horizontalni ukrepi - za zmanjšanje obremenjenosti okolja s hrupom

Značilni horizontalni ukrepi politike razvoja prometne infrastrukture za zmanjšanje obremenjenosti okolja s hrupom zaradi prometa so:

1. cesta in železnica – aktivna protihrupna zaščita (ukrep št. 89): izhodišča za načrtovanje ukrepov za preprečevanje razširjanja hrupa v okolje (protihrupne ograje, nasipi) je treba natančneje opredeliti v novelaciji operativnega programa varstva pred hrupom;
2. cesta – tihi asfalt (ukrep št. 90): ukrep zagotavlja zmanjšanje emisije hrupa cestnega prometa na viru. Pripraviti je treba natančnejšo strategijo in tehnološke rešitve, ki bodo zagotavljale učinkovito zmanjšanje hrupa zaradi kotaljenja;
3. cesta in železnica – pasivna protihrupna zaščita (ukrep št. 91): izhodišča, pri katerih stavbah in na kakšen način se izvaja sanacija zvočne izolirnosti kritičnih fasadnih elementov, je treba natančneje opredeliti v novelaciji operativnega programa varstva pred hrupom;
4. tovorni promet – vozna sredstva (ukrep št. 72): določitev minimalnih standardov čim tišjih vozil v tovornem cestnem prometu;
5. **tovorni železniški promet – vozna sredstva (predlagan dodatni ukrep 72.b):** implementacija tehnične specifikacije TSI »železniški vozni park – hrup«, s čimer se urejajo emisije železniškega voznega parka (vlečnih in vlečenih vozil);
6. javni promet – vozna sredstva (ukrep št. 84): določitev minimalnih standardov čim tišjih vozil v javnem cestnem prometu ter dosledno izvajanje zelenih javnih naročil za izvajanje storitev javnega potniškega prometa;
7. **potniški promet – vozna sredstva (predlagan dodatni ukrep št. 84.b):** določitev minimalnih standardov čim tišjih vozil osebnih vozil, ki imajo prost dostop do parkirišč v mestnih središčih ter dosledno izvajanje zelenih javnih naročil za nakup osebnih vozil v javnem sektorju;
8. **cesta – strateški načrt izgradnje obvoznic (predlagan dodatni ukrep št. 93.c):** nadzor in upravljanje gostote tranzitnega prometa in hitrosti prometnega toka na obvoznicah v za hrup občutljivih obdobjih dneva. Ukrep je smiselno upoštevati tudi pri vseh ostalih pomembnejših prometnicah, ki potekajo po območjih gostejše poselitve;
9. cesta – izgradnja omrežja za polnitev (ukrep št. 99): omrežje za polnitev mora zagotavljati tudi preskrbo z elektriko za polnitev električnih vozil.

4.3 Kakovost zraka

Pri načrtovanju politike razvoja prometne infrastrukture je treba v zvezi z varstvom zraka pred onesaževanjem in skladu z Uredbo (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja zagotoviti take ukrepe, ki prispevajo k trajnosti, ki temelji na:

- razvoju vseh načinov prevoza na način, ki je skladen z zagotavljanjem dolgoročno trajnostnega in ekonomsko učinkovitega prometa;
- prispevanju k ciljem čistega prometa.

Trenutni način pretežne rabe fosilnih goriv za pogon motornih vozil ne zagotavlja dolgoročne trajnosti in ne prispeva k ciljem varstva zraka pred onesnaženjem. S horizontalnimi ukrepi je treba zmanjšati emisije onesnaževal iz motornih vozil do stopnje, ki zagotavlja omilitev posledic emisije onesnaževal iz prometa.

Za lažje načrtovanje ukrepov za omilitev posledic emisije onesnaževal iz prometa je treba upoštevati naslednje značilnosti teh posledic:

Značilnosti posledic emisije dušikovih oksidov

Visoke koncentracije dušikovih oksidov so omejene predvsem na ozek pas ob prometnih cestah in ulicah. Koncentracija dušikovega dioksida je v letu 2012 prekoračila mejno letno vrednost na prometnem merilnem mestu Ljubljana center. Zgornji ocenjevalni prag za varovanje zdravja je bil prekoračen na prav tako prometnem merilnem mestu Maribor center. Spodnji ocenjevalni prag je bil prekoračen na merilnih mestih Celje in Nova Gorica.

V izpušnih plinih znaša delež dušikovega monoksida med 80 in 90 %, v zraku pa dušikov monoksid oksidira v dušikov dioksid. Zato se podajajo skupne koncentracije dušikovih oksidov, ker so le tako med sabo primerljivi podatki z merilnih mest, ki so različno oddaljena od prometnih cest in je zaradi tega stopnja oksidacije različna. Stopnja oksidacije dušikovega monoksida, emitiranega iz prometa v višje okside, raste z oddaljenostjo od izvora (koncentracija zaradi razredčenja pada). Odvisna je tudi od meteoroloških razmer, predvsem sončnega sevanja in temperature, letnega obdobja in seveda lokacije.

Najvišje urne koncentracije dušikovega dioksida so v mestih skoraj povsod presegle vrednost 100 µg/m. Tudi v letu 2012 je bilo na prvem mestu merilno mesto Ljubljana Center (prekoračen zgornji ocenjevalni prag), na drugem mestu merilno mesto mestnega ozadja Ljubljana Bežigrad (prekoračen spodnji ocenjevalni prag) in na tretjem mestu prometno merilno mesto Maribor center (prekoračen spodnji ocenjevalni prag). Spodnji ocenjevalni prag je bil prekoračen še v Novi Gorici.

Povprečna letna koncentracija dušikovega dioksida je bila daleč najvišja na merilnem mestu Ljubljana center (prekoračena mejna vrednost), sledijo pa merilna mesta Maribor center (prekoračen zgornji ocenjevalni prag) ter Celje in Nova Gorica (prekoračen spodnji ocenjevalni prag).

Letne koncentracije na območjih, ki niso neposredno izpostavljena vplivu prometa, so dosegle do 40 % vrednosti spodnjega ocenjevalnega pragu, v naravnem okolju na lokaciji Iskrba pa le slabih 10 % spodnjega ocenjevalnega pragu.

Najvišje mesečne koncentracije dušikovega dioksida so bile skoraj povsod dosežene v zimskih mesecih, ko so pogoji za disperzijo zlasti ob stabilnem vremenu s temperaturnimi inverzijami najslabši in ostane onesnažen zrak na območju prometnih poti. Manjša onesnaženost zraka v notranjosti Slovenije poleti je tudi posledica manjšega prometa v juliju in avgustu zaradi dopustov oz. šolskih počitnic.

Prevladujoč vpliv emisij iz prometa se kaže v tem, da so bile koncentracije dušikovega dioksida najvišje na prometnih mestnih merilnih mestih in da so bile najvišje v jutranjih in večernih urah. Popoldanska prometna konica okrog 16. ure ne prinese maksimuma

koncentracij, ker so v tem dnevnem času najugodnejše vremenske razmere za razredčevanje (največ vetra, najvišje prizemne temperature), pač pa se maksimum pojavi šele okrog 20. ure.

Ker leži merilno mesto Maribor center v tako imenovanem cestnem koridorju (strnjene stavbe na obeh straneh ceste), minimuma koncentracije podnevi skoraj ni, saj je onemogočena cirkulacija zraka prečno na cesto. Na vpliv prometa kaže nadalje to, da so koncentracije izmerjene v delovnih dnevih precej višje kot ob sobotah, nedeljah in praznikih.

Značilnosti posledic emisije ogljikovega monoksida

Onesnaženost zraka z ogljikovim monoksidom tako kot v prejšnjih letih tudi ob najbolj prometnih cestah ni prekoračila spodnjega ocenjevalnega praga za varovanje zdravja.

Za ogljikov monoksid je predpisana le 8-urna mejna vrednost koncentracije za varovanje zdravja.

Meritve se izvajajo na štirih merilnih mestih državne merilne mreže kakovosti zraka. Zrak je bil z ogljikovim monoksidom tako kot vsa leta doslej tudi v letu 2012 malo onesnažen. 8-urna mejna koncentracija ni bila prekoračena na nobenem merilnem mestu. Najvišja maksimalna dnevna 8-urna koncentracija je dosegla največ 26 % mejne vrednosti 10 mg/m oziroma 50 % vrednosti spodnjega ocenjevalnega praga na merilnem mestu Maribor center.

Letni in dnevni hod koncentracij: tako kot pri dušikovih oksidih je tudi tu na mestnih lokacijah zelo izrazit letni hod z maksimumom pozimi in minimumom poleti. Močnejše sončno obsevanje poleti ugodno vpliva na mešanje zraka, medtem, ko pozimi ob stabilnem vremenu s temperaturnimi inverzijami ostane onesnažen zrak na ozkem območju prometnih poti.

Največji vir ogljikovega monoksida je v mestih promet. Dnevni hod koncentracij kaže jutranje in večerne maksimume ter precej višje koncentracije ob delovnih dnevih kot ob koncu tedna. V zadnjih letih se raven koncentracij ogljikovega monoksida bistveno ne spreminja.

Značilnosti pojava prizemnega ozona kot posledice emisije onesnaževal

V letu 2012 so bile koncentracije ozona višje kot v prejšnjem letu in so večkrat prekoračile urno opozorilno vrednost predvsem na Primorskem in Obali, nekajkrat pa po več letih tudi v notranjosti Slovenije. Opozorilno urno vrednost 180 µg/m so prekoračile na devetih merilnih mestih po Sloveniji, največ 18-krat v Novi Gorici, sledi Koper s 13 in Otlica z 12 prekoračitvami. Letno dovoljeno število prekoračitev ciljne 8-urne vrednosti koncentracije ozona 120 µg/m je bilo preseženo na vseh merilnih mestih v Sloveniji, izjema so le merilna mesta, ki so pod vplivom emisij iz prometa (Maribor center, Zagorje, Trbovlje ter Maribor Vrbanški plato).

Ozon v prizemnih plasteh zraka je onesnaževalo, ki ga avtomobilski motorji ali industrija ne izpuščajo neposredno, ampak nastaja s kemično reakcijo ob prisotnosti sončne svetlobe (fotokemična reakcija) iz dušikovih oksidov, ki jih pride največ v ozračje iz prometa (motorji z notranjim izgorevanjem), in iz lahkih organskih snovi, ki jih prispevajo industrija, promet, gospodinjstva, bencinske črpalke, kemične čistilnice itd. Snovem, iz katerih nastaja ozon, pravimo predhodniki ozona. Reakcije so tem intenzivnejše, čim višja je temperatura in čim močnejše je sončno obsevanje, zato je onesnaženost zraka z ozonom večja poleti in čez dan.

V troposferi je največ ozona na višini med 1800 in 2200 metrov. Od naših merilnih mest sega v ta pas Krvavec (nadmorska višina 1740 m), kjer je letna povprečna koncentracija ozona najvišja.

Na prometnih merilnih mestih (npr. Maribor center, Zagorje) pa so koncentracije ozona nižje, ker le-ta hitro reagira z dušikovim monoksidom iz izpušnih plinov in razpade nazaj v običajni kisik.

Značilnosti posledic emisije delcev

Onesnaženost zraka z delci je v Evropi pereč problem, še posebej zaradi delcev manjših od 10 mikronov. Sestava delcev je različna: sulfat (SO_4^{2-}), nitrat (NO_3^-), amonij (NH_4^+), različne kovine ter ogljik v organski in anorganski obliki.

Aerosol je disperzni sistem, ki vsebuje trdne ali tekoče delce, suspendirane v zraku. Delež delcev se emitira v atmosfero iz virov na površini (primarni delci), medtem ko so drugi posledica različnih pretvorb v onesnaženi atmosferi (sekundarni delci).

Delci so različnih oblik in velikosti, lahko so v tekoči ali trdni obliki. Delce ločimo po velikosti na večje in manjše delce. Večji delci so delci med 2.5 in 10 mikrometrov. Ti delci nosijo oznako PM_{10} (delci velikosti pod 10 mikrometrov). Manjši delci so delci pod 2.5 mikrometrov. Ti delci nosijo oznako $\text{PM}_{2.5}$ (pod 2.5 mikrometrov).

Manjši ko so delci, globlje prodrejo v dihalne poti. Delci večji od 10 μm se ustavijo v zgornjih dihalnih poteh (nos, obnosne votline), manjši od 10 μm pa potujejo v spodnje dihalne poti. Delci manjši od 2.5 μm prodrejo globoko v dihalne poti. Vnetna reakcija na mestu vstopa (pljuča), lahko dodatno poslabša obstoječo bolezen dihal.

Koncentracija delcev PM_{10} je v letu 2012 presegla letno mejno vrednost na prometnem merilnem mestu Ljubljana center. V letu 2012 je bilo dovoljeno število prekoračitev preseženo na manj merilnih mestih, kot v letu 2011.

Do prekoračitev je prišlo na merilnih mestih: Ljubljana center, Celje, Trbovlje, Zagorje, Murska Sobota Rakičan, Žerjav in Novo mesto.

Merilno mesto Ljubljana center je bilo po onesnaženosti zraka z delci PM_{10} s povprečno letno koncentracijo 45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in s 107 prekoračitvami mejne dnevne koncentracije tudi v letu 2012 na prvem mestu. Edino na tej lokaciji je bila prekoračena tudi povprečna letna mejna koncentracija. Na merilnih mestih Novo mesto, Celje, Trbovlje, Zagorje, Murska Sobota Rakičan, Žerjav in Ljubljana center je bilo preseženo letno dovoljeno število prekoračitev mejne dnevne koncentracije.

Poudariti je potrebno, da do povišanih koncentracij delcev in s tem do preseganj mejnih dnevnih koncentracij prihaja izključno v zimskih mesecih (oktober – marec).

Poleg prometa dodatno vplivajo na povečano onesnaženost zraka z delci tudi industrija in individualna kurišča. Do povišanih koncentracij delcev prihaja predvsem v zimskem času zaradi dodatnih emisij iz individualnih kurišč.

Precej manj kot v notranjosti Slovenije je zimski maksimum koncentracij izražen na Obali in na Primorskem, saj je tam malo temperaturnih inverzij in manj emisij iz kurišč zaradi manjše potrebe po ogrevanju. Zimski maksimum je neizrazit tudi na območjih, ki so daleč od virov emisij (npr. Iskrba).

Jutranji in večerni maksimum sta predvsem posledica prometnih konic, pri čemer je vpliv popoldanske premaknjen na večerni čas, ko se hitrost vetra zmanjšuje. Precej višje koncentracije se pojavljajo ob delovnih dnevih kot ob koncu tedna in ob praznikih.

Za merilno mesto Ljubljana Biotehniška fakulteta so bili ocenjeni viri delcev PM₁₀. Vzorčenje je potekalo od 13.1.2012 do 6.1.2013. Biotehniška fakulteta je nasproti Ljubljanskega živalskega vrta tik pod vzhodjem Rožnika. Stanovanjska naselja so oddaljena približno 400 metrov, zahodna ljubljanska obvoznica pa 1,5 kilometra. V bližnji okolici merilnega mesta ni drugih večjih virov.

Po končanem vzorčenju so bile iz razlik v masi filtra določene koncentracije delcev PM₁₀, nato pa je bil filter poslan v kemijsko analizo. Delci PM₁₀ so bili analizirani na naslednje parametre: težke kovine, PAH, ione, elementarni in organski ogljik ter levoglukozan. S pomočjo statističnega modela so bili določeni prispevki posameznih virov emisij delcev PM₁₀ za celotno obdobje merjenja.

Ugotovljeno je bilo, da na izbranem merilnem mestu štirje viri dokaj enakomerno prispevajo pri nastanku delcev PM₁₀:

- kurjenje lesa (29 %),
- sekundarni delci (28 %),
- promet (24 %) in
- resuspenzija (16 %).

Kurjenje lesa je prisotno v hladnejših mesecih in ima izrazite vrhove pozimi in jeseni, poleti pa ta vir ni prisoten. Promet je prisoten skozi celo leto in v večini v času delavnikov. Sekundarni delci pa se pojavljajo pozimi in jeseni, resuspenzija pa skoraj izključno v toplejših mesecih. Pri vsem tem igra zelo pomembno vlogo meteorologija, ki je v zimskem času neugodna (temperaturne inverzije) in je velik razlog za povišane koncentracije tako delcev, kot tudi drugih onesnaževal.

Horizontalni ukrepi - za omilitev posledic emisije onesnaževal iz prometa

Značilni horizontalni ukrepi politike razvoja prometne infrastrukture v zvezi z omilitvijo posledic emisije onesnaževal iz prometa so:

1. javni promet – vozna sredstva (ukrep št. 84): določitev minimalnih standardov čistih in energetsko učinkovitih vozil v javnem cestnem prometu ter dosledno izvajanje zelenih javnih naročil za izvajanje storitev javnega potniškega prometa;

2. potniški promet – vozna sredstva (predlagan dodatni ukrep št. 84.a): določitev minimalnih standardov čistih in energetsko učinkovitih osebnih vozil, ki imajo prost dostop do parkirišč v mestnih središčih ter dosledno izvajanje zelenih javnih naročil za nakup osebnih vozil v javnem sektorju;

3. tovorni promet – vozna sredstva (ukrep št. 72): določitev minimalnih standardov čistih in energetske učinkovitih vozil v tovornem cestnem prometu na območju mestnih občin;

4. tovorni promet – vozna sredstva (predlagan dodatni ukrep št. 72.a): dosledno izvajanje zelenih javnih naročil za izvedbo storitev transporta blaga v javnem sektorju;

5. cesta – internalizacija za vsa vozila (ukrep št. 69): vključitev okoljskih stroškov glede na energetske učinkovitost (količina CO₂/km) in čistost vozil (standard Euro) v ceno pristojbin za uporabo javnih cestnih površin in parkirnih površin, če so v mestnih središčih;

6. cesta – izgradnja omrežja za polnitev (ukrep št. 99): omrežje za polnitev mora zagotavljati preskrbo z alternativnimi gorivi in preskrbo z elektriko za polnitev električnih vozil;

7. cesta in železnica – spodbujanje trajnostnih načinov prevoza (ukrep št. 77);

8. cesta – strateški načrt izgradnje obvoznic (predlagan dodatni ukrep št. 93.a): nadzor in upravljanje povprečne hitrosti prometnega toka na obvoznicah v času neugodnih meteoroloških razmer;

9. cesta – promet v mestnih središčih (predlagan dodatni ukrep št. 93.b): preprečevanje resuspenzije na prometnih vpadnicah v mestna središča.

4.4 Podnebne spremembe

V analizo ukrepov za doseganje nizkoogljične družbe so vključeni številni scenariji z različnimi predpostavljenimi stopnjami tehnoloških inovacij in različnimi cenami fosilnih goriv. Stopnje zmanjšanja emisije toplogrednih plinov, ki naj bi jih posamezni sektorji morali doseči do leta 2030 oziroma 2050 glede na izhodiščno leto 1990, so prikazane v spodnji tabeli:

Sektor	2005	2030	2050
Skupaj	- 7 %	od – 40 do – 44 %	od – 79 do – 82 %
Proizvodnja elektrike	- 7 %	od – 54 do – 68 %	od – 93 do – 99 %
Industrija	- 20 %	od – 34 do – 40 %	od – 83 do – 87 %
Promet	+ 30 %	od + 20 do – 9 %	od – 54 do – 67 %
Stanovanjski in storitveni sektor	- 12 %	od – 37 do – 53 %	od – 88 do – 91 %
Kmetijstvo	- 20 %	od – 36 do – 37 %	od – 42 do – 49 %
Druge emisije TPG	- 30 %	od – 72 do – 73 %	od – 70 do – 78 %

Tehnološke inovacije lahko olajšajo prehod na učinkovitejši in bolj trajnosten prometni sistem prek treh dejavnikov:

- učinkovitost vozil na podlagi novih motorjev,
- materiali in zasnove, uporaba čistejše energije na podlagi novih goriv in pogonskih sistemov ter
- boljša izraba omrežij in varnejše obratovanje s pomočjo informacijskih in komunikacijskih sistemov.

Večja učinkovitost goriv naj bi vse do leta 2025 ostala najpomembnejši dejavnik pri obračanju trenda povečevanja emisij toplogrednih plinov. Emisije zaradi cestnega in železniškega prometa ter celinskih plovnih poti je do leta 2030 dejansko mogoče zmanjšati pod ravni iz leta 1990 s kombinacijo ukrepov, kot so:

- cenovne sheme za reševanje problemov preobremenjenosti in onesnaženosti zraka,
- uporabnine za uporabo infrastrukture,
- pametno načrtovanje mest in izboljšanje javni promet ob zagotavljanju vsem dostopne mobilnosti.

Večja učinkovitost in boljše uravnavanje povpraševanja na podlagi standardov za CO₂ in pametnih sistemov obdavčevanja lahko obenem spodbudita razvoj tehnologij hibridnih motorjev in olajšata postopno uvajanje okolju prijaznejših vozil v vseh oblikah prometa, vključno s hibridnimi in električnimi vozili na vtičnik (s pogonom na baterije ali gorivne celice) v kasnejših fazah.

Sinergijski učinki z drugimi cilji trajnostnega razvoja, kot so zmanjšanje odvisnosti od nafte, konkurenčnost evropske avtomobilske industrije in zdravstvene koristi, zlasti boljša kakovost zraka v mestih, utemeljeno dokazujejo, da je treba pospešiti svoja prizadevanja za hitrejši razvoj in čimprejšnjo uvedbo elektrifikacije, zlasti pa se mora pospešiti splošno uvedbo alternativnih goriv in vrst pogona v celoten prometni sistem.

Trajnostna biogoriva je kot alternativna goriva mogoče uporabljati zlasti v letalstvu in težkih gospodarskih vozilih, pri čemer se v teh dveh sektorjih po letu 2030 pričakuje močna rast. Brez obsežne uvedbe elektrifikacije bi morala biogoriva in druga alternativna goriva igrati večjo vlogo, da bi v prometnem sektorju dosegli isto raven zmanjšanja emisij. V primeru biogoriv bi to lahko posredno ali neposredno prineslo manjše neto koristi glede prihranka pri toplogrednih plinih in povzročilo večji pritisk na biotsko raznovrstnost, upravljanje voda in okolje na splošno. To le še potrjuje, da je treba napredovati na področju biogoriv druge in tretje generacije ter nadaljevati z delom, ki poteka na področju posrednih sprememb v rabi zemljišč in trajnosti.

Horizontalni ukrepi - za doseganje ciljev nizkoogljične družbe

Značilni ekonomsko upravičeni horizontalni ukrepi politike razvoja prometne infrastrukture v zvezi z doseganjem ciljev nizkoogljične družbe so identični ukrepom trajnostne rabe naravnih virov in tudi večjemu delu ukrepov za omilitev posledic emisije onesnaževal iz prometa:

1. javni promet – vozna sredstva (ukrep št. 84): določitev minimalnih standardov čistih in energetske učinkovitih vozil v javnem cestnem prometu ter dosledno izvajanje zelenih javnih naročil za izvajanje storitev javnega potniškega prometa;

2. potniški promet – vozna sredstva (predlagan dodatni ukrep št. 84.a): določitev minimalnih standardov čistih in energetske učinkovitih osebnih vozil, ki imajo prost dostop do parkirišč v mestnih središčih ter dosledno izvajanje zelenih javnih naročil za nakup osebnih vozil v javnem sektorju;

3. tovorni promet – vozna sredstva (ukrep št. 72): določitev minimalnih standardov čistih in energetske učinkovitih vozil v tovornem cestnem prometu na območju mestnih občin;

4. tovorni promet – vozna sredstva (predlagan dodatni ukrep št. 72.a): dosledno izvajanje zelenih javnih naročil za izvedbo storitev transporta blaga v javnem sektorju;

5. cesta – internalizacija za vsa vozila (ukrep št. 69): vključitev okoljskih stroškov glede na energetska učinkovitost (količina CO₂/km) in čistost vozil (standard Euro) v ceno pristojbin za uporabo javnih cestnih površin in parkirnih površin, če so v mestnih središčih;

6. cesta – izgradnja omrežja za polnitev (ukrep št. 99): omrežje za polnitev mora zagotavljati preskrbo z alternativnimi gorivi in preskrbo z elektriko za polnitev električnih vozil;

7. Dodati ukrep za pripravo Operativnega postopka zaščite prometne infrastrukture pred podnebnimi spremembami in naravnimi nesrečam (zaporedna številka ukrepa ni določena).

4.5 Prebivalstvo

Pri načrtovanju infrastrukturnega omrežja je potrebno v skladu z TEN-T Uredbo med horizontalne ukrepe uvrstiti tudi takšne, ki izboljšujejo kakovost infrastrukture z vidika varnosti in dostopnosti za vse uporabnike ter ukrepe, ki vzpodbujajo okoljsko učinkovitost in izboljšujejo kakovost storitev.

Osrednja pozornost prometne politike v Republiki Sloveniji je namenjena trajnostni mobilnosti, ki predstavlja tudi osrčje prometne politike Evropske unije. Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (skupaj za večjo varnost) ima cilj, da do konca leta 2022 število žrtev na slovenskih cestah letno ne bo preseglo števila 70 in da do konca leta 2022 število huje poškodovanih na slovenskih cestah letno ne bo preseglo števila 460. Za zagotovitev večje varnosti na slovenskem infrastrukturnem omrežju je predvidena sanacija nevarnih križišč in cestnih odsekov ter zavarovanje nivojskih železniških prehodov.

Posredno na varnost udeležencev v prometu in na zagotavljanje večje kakovosti storitev vplivata tudi ukrepa, ki predvidevata načrtovanje in izgradnjo državnih kolesarskih poti. Alternativne oblike mobilnosti kot je kolesarjenje prispeva k aktivnejšemu življenjskemu slogu, ki ima številne pozitivne učinke na zdravje, hkrati pa prispeva k trajnostnemu prometu.

Boljša kakovost bivanja v večjih mestih bo zagotovljena z zmanjšanjem gostote prometa v mestih, saj je predvidena preureditev javnega potniškega prometa kar bo zagotavljalo večjo kakovost storitev.

Pri načrtovanju infrastrukturnega omrežja je potrebno v skladu z TEN-T Uredbo načrtovati infrastrukturo za izboljšanje dostopnosti za vse uporabnike, vključno s starejšimi, osebami z omejeno mobilnostjo in invalidnim potnikom. Za zagotovitev skladnosti predlagamo dodaten horizontalen ukrep: "Izboljšati dostopnost za vse uporabnike". Ukrep naj bi vzpodbujal aktivnejše delovanje v smeri prilagajanja infrastrukture, da bi bila bolj dostopna za manj mobilne kot na primer: ureditev dostopov iz pločnikov na cesto, uporaba invalidom prijaznih javnih prevoznih sredstev, ureditev javnih električnih polnilnic, prilagojenih za uporabo invalidom na vozičkih in podobno.

Prebivalci Slovenije se zavedajo problema naraščajočega prometa in njegovih posledic za okolje. Večina vidi rešitev okoljskih problemov prometa v boljšem javnem prevozu ter povečanju površin za pešce in kolesarje. Pomembna pa je ugotovitev, da zavedanje ljudi o okoljskih problemih ne vodi samodejno v spreminjanje mobilnostnih navad (vir: Okolje in promet, Korak naprej v ravnanju z okoljem, 2008). Zaradi tega predlagamo horizontalen ukrep, ki bo z zagotavljanjem informacij in ozaveščanjem pripomogel k spreminjanju navad vzorcev trajnostne mobilnosti: "Krepitev okoljske zavesti". Okoljsko ozaveščanje oziroma krepitev zavesti o skupni odgovornosti za stanje v okolju in spodbujanju pripravljenosti za spreminjanje sistema vrednot in življenjskega sloga vseh prebivalcev Slovenije sta opredeljena kot eden izmed ukrepov z doseganje ciljev trajnostnega razvoja v Nacionalnem programu varstva okolja. S pomočjo različnih komunikacijskih orodij in dejavnosti je potrebno krepiti okoljsko in etično zavest ter razvoj vrednot in spremembe navad (npr: uvedba programov izobraževanja o trajnostni mobilnosti v osnovne in srednje šole).

Horizontalni ukrepi - za boljšo varnost in dostopnost za vse uporabnike

1. cesta - sanacija 100 križišč (ukrep št. 100): zagotovitev večje varnosti;
2. cesta - sanacija 650 km nevarnih odsekov (ukrep št. 101): zagotovitev večje varnosti;
3. železnica - zavarovanje 500 nivojskih prehodov (ukrep št. 102): zagotovitev večje varnosti;
4. kolesarski promet - strateški načrt ureditve državnih kolesarskih poti (ukrep št. 94): prispevek k aktivnejšemu življenjskemu slogu;
5. kolesarski promet - izgradnja državnih kolesarskih poti (ukrep št. 95) : prispevek k aktivnejšemu življenjskemu slogu;
6. javni potniški promet - preureditev javnega prometa in uporabniku prijaznejši vozni redi so predvideni z ukrepi št. 78, 79, 80, 81 in 82;
- 7. cesta in železnica - izboljšati dostopnost za vse uporabnike (predlagan dodatni ukrep št. 97.b):** ukrep naj bi vzpodbujal aktivnejše delovanje v smeri prilagajanja infrastrukture, da bi bila bolj dostopna za manj mobilne kot na primer: ureditev dostopov iz pločnikov na ceste, uporaba invalidom prijaznih javnih prevoznih sredstev, ureditev javnih električnih polnilnic, prilagojene za uporabo invalidom na vozičkih in podobno;
- 8. cesta in železnica - krepitev okoljske zavesti (predlagan dodatni ukrep št. 96.a):** s pomočjo različnih komunikacijskih orodij in dejavnosti je potrebno krepiti okoljsko in etično zavest ter razvoj vrednot in spremembe navad.

4.6 Narava

Pri načrtovanju infrastrukturnega omrežja je potrebno v skladu z TEN-T Uredbo zaščititi biotsko raznovrstnost. Med predlaganimi horizontalnimi ukrepi ni nobenega, ki bi zmanjšal vpliv prometa na prostoživeče živali in posledično na biotske raznovrstnosti. Med horizontalne ukrepe je potrebno uvrstiti tudi take, ki bodo zagotavljali ohranjanje migracijskih koridorjev prostoživečih živali in s tem tudi doseganje ciljev Strategije za ohranjanje biotske raznovrstnosti in podpirali VII. Okoljski akcijski program unije, katerega podcilj je: "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."

Na ozemlju Slovenije se problemi migracije nakazujejo predvsem na starejših odsekih avtocest, kjer je podhodov za divjadi malo, zelenih mostov pa ni. Celovite študije, ki bi preučila fragmentacijo habitatov zaradi infrastrukturnih objektov, ni na razpolago. Potreba po izgradnji ekodukta na avtocesti Ljubljana– Koper, na odseku Vrhnika–Postojna, je bila že izražena zaradi risa in medveda. Na številnih odsekih regionalnih in lokalnih cest ostaja nerešeno prehajanje dvoživk, kar v času njihove spomladanske selitve na mrestišča povzroča veliko smrtnost.

Trki vozil z velikimi vrstami prostoživečih živali (zlasti s parkljarji) predstavljajo pomembno tveganje za varnost udeležencev v cestnem prometu. Pomenijo tudi veliko ekonomsko izgubo (škode na vozilih, izguba divjačine in trofej, stroški zdravljenja ter socialnega varstva poškodovanih oseb) in predstavljajo pomemben dejavnik smrtnosti živalskih populacij. Po podatkih so tovrstne nesreče v Sloveniji res pogoste, saj je v letu 2010 bilo povoženih 5902 srn, 135 jelenov, 101 divjih prašičev in 4 medvedi (vir: <http://www.poravnavna.si/odgovornost-pri-povozenju-divjih-zivali/>).

Horizontalni ukrepi - za zaščito biotske raznovrstnosti

1. cesta in železnica - zagotoviti migracijske koridorje prostoživečim živalim (predlagan dodatni ukrep št. 97.c):

Znotraj predlaganega ukrepa se izvede sledeče:

- Ugotovi vpliv obstoječih infrastrukturnih objektov na fragmentacijo habitatov in evidentira kritične točke (študija).
- Zmanjša fragmentiranost habitatov vrst z vzpostavitvijo prehodov za prostoživeče živali (veliki sesalci, dvoživke) na obstoječih infrastrukturnih koridorjih (na podlagi študije).
- Pri novo načrtovanih infrastrukturnih koridorjih zagotoviti ohranitev migracijskih poti z izgradnjo ustreznih prehodov za prostoživeče živali.

2. cesta in železnica - zagotoviti boljšo varnost pred trki prostoživečih živali z vozili na neograjenih prometnicah (predlagan dodatni ukrep št. 97.d): Za zagotovitev boljše varnosti v prometu je, odvisno od lokacije in gostote prometa, na neograjenih prometnicah možna postavitev kemičnih odvrtačal, zvočnih opozorilnih naprav, svetlobnih odsevnikov ali kombiniranih naprav.

Tabela 6: Primerjava okoljskih ciljev TEN-T Uredbe in predlaganih horizontalnih ukrepov

<u>Okoljski cilji Ten-T uredbe (1315/2013)</u>	Način doseganja ciljev opredeljen v TEN-T uredbi	Številka predvidenega horizontalnega ukrepa	Predlagan dodatni horizontalni ukrep s strani izdelovalca OP
Splošni cilji			
Člen 4: Cilji vseevropskega prometnega omrežja	(c) trajnost, ki temelji na:		
	(i) razvoju vseh načinov prevoza na način, ki je skladen z zagotavljanjem dolgoročno trajnostnega in ekonomsko učinkovitega prometa	70,73, 78, 79, 80, 86	
	(ii) prispevanju k ciljem nizkoogljičnega in čistega prometa z nizkimi izpusti toplogrednih plinov, varnosti preskrbe z gorivom, zmanjšanja zunanjih stroškov in varstva okolja	69, 72, 77, 84, 93, 98,99	<i>Dodatni ukrepi: 72.a, 72.b, 84.a</i>
	(iii) spodbujanju nizkoogljičnega prometa, s ciljem doseči znatno zmanjšanje emisij CO2 do leta 2050, v skladu z ustreznimi cilji Unije za zmanjšanje emisij CO2	98, 99, 78	
Člen 5: Omrežje, gospodarno z viri	1. Vseevropsko prometno omrežje se načrtuje, razvija in upravlja na način, gospodaren z viri, in sicer z:		
	a) razvojem, izboljševanjem in vzdrževanjem obstoječe prometne infrastrukture	94, 95, 97	
	(e) presojo strateških vplivov na okolje s pripravo ustreznih načrtov in programov ter presojo vpliva k blažitvi učinkov podnebnih sprememb	96	
	(g) ustreznim preučevanjem izpostavljenosti prometne infrastrukture podnebnim spremembam ter naravnim nesrečam ali nesrečam, ki jih povzroči človek, da bi se spoprijeli s temi izzivi	<i>manjka</i>	<i>Dodatni ukrep: operativni postopek zaščite prometne infrastrukture pred podnebnimi spremembami in naravnimi nesrečami</i>
Člen 10: Splošne prednostne naloge	1. Pri razvoju celovitega omrežja se splošna prednost nameni ukrepom, potrebnim za:		
	(e) izboljšanje ali vzdrževanje kakovosti infrastrukture z vidika varnosti, varovanja, učinkovitosti, sposobnosti obvladovanja podnebnih sprememb in po potrebi nesreč, z vidika okoljske učinkovitosti, socialnih razmer, dostopnosti za vse uporabnike, vključno s starejšimi, osebami z omejeno mobilnostjo in invalidnimi potniki, ter kakovosti storitev in neprekinjenosti prometnih tokov	94, 95, 97, 100,101, 102	Dodatni ukrepi: 97a, 97.b, 97.c, 97.d
	2. Da bi dopolnili ukrepe iz odstavka 1, je treba posebno pozornost nameniti		

	ukrepom, potrebnim za:		
	(a) zagotavljanje energetske varnosti z večjo energetsko učinkovitostjo ter spodbujanje uporabe alternativnih in predvsem nizko- ali brezogljicnih energetskih virov in pogonskih sistemov	72, 73, 98, 99	<i>Dodatni ukrepi: 72.a, 72.b, 84.a, 93.a, 93.b, 93.c</i>
	(b) ublažitev izpostavljenosti urbanih območij negativnim učinkom tranzitnega železniškega in cestnega prometa	23, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 38, 39, 42, 72, 77, 84, 93, 98, 99, 105	<i>Dodatni ukrepi: 72.a, 72.b, 84.b, 93.a, 93.b, 93.c</i>
Poglavje IV: Vzpostavljanje jedrnega omrežja s koridorji jedrnega omrežja, Člen 47: Delovni načrt	Delovni načrt vključuje zlasti opis značilnosti, čezmejnih odsekov in ciljev koridorja jedrnega omrežja, pri čemer se uporabljajo cilji in prednostne naloge iz členov 4 in 10. Delovni načrt vključuje zlasti analizo:		
	(d) možnih vplivov podnebnih sprememb na infrastrukturo in po potrebi predlaganih ukrepov za krepitev odpornosti na podnebne spremembe	<i>manjka</i>	<i>Dodatni ukrep: operativni postopek zaščite prometne infrastrukture pred podnebnimi spremembami in naravnimi nesrečami</i>
	(e) ukrepov, ki jih je treba sprejeti za ublažitev emisij toplogrednih plinov, hrupa in po potrebi drugih negativnih vplivov na okolje	90, 98	
Oddelek 1: Infrastruktura za železniški promet			
Člen 13: Prednostne naloge za razvoj železniške infrastrukture	<i>Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na železniško infrastrukturo, se poleg splošnih prednostnih nalog iz člena 10 prednost nameni naslednjim vidikom:</i>		
	<i>(c) ublažitvi vpliva hrupa in vibracij, ki jih povzročata železniški promet, zlasti z ukrepi, usmerjenimi v vozni park in infrastrukturo, vključno s protihrupnimi ograjami</i>	89,91	<i>Dodatni ukrepi 72.b</i>
Oddelek 3: Infrastruktura za cestni promet			
Člen 17: Sestavni deli infrastrukture	<i>4. Oprema, ki je povezana s cestami, lahko obsega zlasti opremo za upravljanje prometa, obveščanje in navigacijo, zaračunavanje pristojbin uporabnikom, varnost, zmanjšanje negativnih vplivov na okolje, točenje goriva ali polnjenje vozil z alternativnim pogonom ter za varne parkirne površine za gospodarska vozila.</i>	64, 65, 71,75, 87, 88, 90, 99	
Člen 19: Prednostne naloge za razvoj cestne infrastrukture	<i>Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na cestno infrastrukturo, se poleg splošnih prednostnih nalog iz člena 10 prednost nameni naslednjim vidikom:</i>		

	<i>(c) uvajanju novih tehnologij in inovacij za spodbujanje nizkoogljičnega prometa</i>	73, 99	
Oddelek 4: Infrastruktura za pomorski promet			
Člen 20: Sestavni deli infrastrukture	<i>3. Oprema, povezana z infrastrukturo za pomorski promet, lahko vključuje zlasti naprave za upravljanje prometa in tovora, za zmanjšanje negativnih vplivov, vključno z negativnimi vplivi na okolje, in za uporabo alternativnih goriv, ter opremo, ki omogoča celoletno plovbo, vključno z lomljenjem ledu, hidrološke raziskave, ter opremo za poglobljanje dna in vzdrževanje ter varovanje pristanišča in dostopnih poti do pristanišča</i>	57	
Člen 23: Prednostne naloge za razvoj pomorske infrastrukture	<i>Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na pomorsko infrastrukturo, se poleg splošnih prednostnih nalog iz člena 10 prednost nameni naslednjim vidikom:</i>		
	<i>(d) uvajanju novih tehnologij in inovacij za spodbujanje alternativnih goriv in energetske učinkovitega pomorskega prometa, vključno z utekočinjenim zemeljskim plinom</i>	57	
Oddelek 5: Infrastruktura za zračni promet			
Člen 26: Prednostne naloge za razvoj infrastrukture za zračni promet	<i>Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na infrastrukturo za zračni promet, se poleg splošnih prednostnih nalog iz člena 10 prednost nameni naslednjim vidikom:</i>		
	<i>(d) izboljšanju trajnosti in ublažitvi vpliva letalstva na okolje</i>	-	
Oddelek 7: Skupne določbe			
Člen 30: Urbana vozlišča	<i>Države članice si, kadar je to izvedljivo, pri razvijanju celovitega omrežja v urbanih vozliščih prizadevajo za naslednje:</i>		
	<i>(e) ublažitev izpostavljenosti urbanih območij negativnim učinkom tranzitnega železniškega in cestnega prometa, kar lahko vključuje usmerjanje prometa mimo urbanih območij</i>	23, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 38, 39, 42, 105	<i>Dodatni ukrepi 93.a, 93.b, 93.c</i>
	<i>(f) spodbujanje učinkovite dostave tovora v urbanih območjih, ki povzroča malo hrupa in emisij ogljika</i>	72, 98, 99	<i>Dodatni ukrepi 72.a, 72.b, 84.a, 84.b</i>
Člen 32: Trajnostne storitve tovornega prometa	<i>Države članice so zlasti pozorne na projekte skupnega interesa, ki zagotavljajo učinkovite storitve tovornega prometa, ki uporabljajo infrastrukturo celovitega omrežja, in hkrati prispevajo k zmanjšanju emisij ogljikovega dioksida in drugih negativnih vplivov na okolje ter katerih cilj je:</i>		
	<i>(a) izboljšanje trajnostne uporabe prometne infrastrukture, vključno z njenim učinkovitim upravljanjem</i>	73	
	<i>(b) spodbujanje uvajanja inovativnih prometnih storitev, tudi s pomorskimi avtocestami, telematskimi aplikacijami in razvojem pomožne infrastrukture, ki je potrebna predvsem za uresničevanje ciljev za te storitve, ki so povezani z okoljem</i>	98, 99	

	<i>in varnostjo, pa tudi z vzpostavljanjem ustreznih struktur za upravljanje</i>		
	<i>(d) spodbujanje gospodarnega ravnanja z viri in učinkovitosti glede emisij ogljika, zlasti na področju vleke vozil, vožnje/premikanja s paro, načrtovanja sistemov in obratovanja</i>	98, 99	
	<i>(e) analiza in zagotavljanje informacij o značilnostih flot in njihovi učinkovitosti, upravnih zahtevah in človeških virih</i>	manjka	Dodatni ukrepi: 72.b
Člen 33: Nove tehnologije in inovacije	Da bi se celovito omrežje nenehno prilagajalo razvoju in uvajanju inovativnih tehnologij, je cilj zlasti:		
	<i>(a) podpirati in spodbujati dekarbonizacijo prometa s preходом na inovativne in trajnostne prometne tehnologije</i>	73, 99	
	<i>(b) omogočiti dekarbonizacijo vseh načinov prevoza s spodbujanjem energetske učinkovitosti, uvajati alternativne pogonske sisteme in sisteme za oskrbo z električno energijo ter zagotavljati ustrezno infrastrukturo. Takšna infrastruktura lahko obsega omrežja in druge zmogljivosti, potrebne za oskrbo z energijo, lahko upošteva vmesnik infrastruktura–vozilo in lahko vključuje telematske aplikacije</i>	73, 99	
	<i>(f) spodbujati ukrepe za zmanjšanje zunanjih stroškov, kot so zastoji, okvare zdravja in vse vrste onesnaževanja, vključno s hrupom in emisijami</i>	89, 90, 91	Dodatni ukrepi: 93.a, 93.b, 93.c
	<i>(h) izboljšati odpornost na podnebne spremembe</i>	manjka	Dodatni ukrep: operativni postopek zaščite prometne infrastrukture pred podnebnimi spremembami in naravnimi nesrečami
Člen 35: Odpornost infrastrukture na podnebne spremembe in okoljske nesreče	Države članice pri načrtovanju infrastrukture ustrezno upoštevajo potrebo po izboljšanju odpornosti na podnebne spremembe in okoljske nesreče	manjka	Dodatni ukrep: operativni postopek zaščite prometne infrastrukture pred podnebnimi spremembami in naravnimi nesrečami
Člen 36: Varstvo okolja	Okoljska presoja načrtov in projektov se izvede v skladu s pravom Unije o okolju, vključno z direktivami 92/43/EGS, 2000/60/ES, 2001/42/ES, 2009/147/ES in 2011/92/EU	96	Dodatni ukrepi: 96. a

5. TEKSTUALNE PRILOGE

Tabela 1: Presoja vplivov na področje naravnih virov

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kmetijska zemljišča in gozd	Ocena	Omilitveni ukrepi
1	navezava Bele Krajine na AC <i>cesta</i>	novogradnja Novo mesto-Maline (3. razvojna os)	- ne posega v varovalni gozd in gozdni rezervat - ne posega na KZ z zelo velikim ali velikim pridelovalnim potencialom	B	/
2	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste Novo mesto-Metlika-Črnomelj	- ne posega v varovalni gozd in gozdni rezervat - ob obstoječi cesti se pojavljajo kmetijska zemljišča z velikim ali zelo velikim pridelovalnim potencialom, ker gre za rekonstrukcijo poseganja vanje ne bo	A	/
3	Novo mesto <i>cesta</i>	obvoznica Novo mesto	- ne posega v varovalni gozd in gozdni rezervat - na dveh krajših odsekih posega v KZ z zelo velikim pridelovalnim potencialom - neposreden, trajen vpliv	C2	Pri projektiranju upoštevati usmeritve iz Uredbe o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana-Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (Uradni list RS, št. 102/12).
4	Zidani Most-Dobova (HR) <i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- med Krškimi in Brežicami in južno od Radeč so KZ z zelo visokim in visokim pridelovalnim potencialom. Nadgradnja proge predvidena v obstoječem koridorju, nove degradacije prostora ne bo. - okrog Radeč in Brestanice so ob trasi varovalni gozdovi, a je nadgradnja predvidena v obstoječem koridorju - neposreden, trajen vpliv	C1	Izogibati se poseganju v KZ z zelo velikim in velikim pridelovalnim potencialom. Izogibati se poseganju v varovalni gozd oz. predvideti ustrezne ukrepe.
5	Letališče Ljubljana <i>letališče</i>	preureditev in dograditev infrastrukture	- ob letališki stezi so KZ z velikim pridelovalnim potencialom - neposreden, trajen vpliv - ne posega v varovalni gozd in gozdni rezervat	C1	Izogibati se poseganju v KZ z velikim pridelovalnim potencialom.
6	Ljubljana-Jesenice (AT) <i>železnica</i>	izgradnja drugega tira	- potek v obstoječem koridorju - obsežna KZ z velikim pridelovalnim potencialom so južno od Žirovnice in južno od Zg. Bitnje. - neposreden, trajen vpliv	C2	Izogibati se poseganju v KZ z velikim pridelovalnim potencialom.
7	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M (v bistvu novogradnja)	- nadgradnja obstoječega tira, zelo verjetni novi posegi v prostor - neposreden, trajen vpliv	B	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kmetijska zemljišča in gozd	Ocena	Omilitveni ukrepi
8	<i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- trasa prečka obsežne površine KZ z zelo velikim in velikim pridelovalnim potencialom (neposredni, trajni vpliv): S od Ljubljane, J od Vodice, v okolici Britofa, J od Retnja, J od Žirovnice - trasa prečka varovalni gozd (neposredni, trajni vpliv): S od Koroške Bele, S od Žirovnice - neposreden, trajen vpliv	C3	Izogibati se poseganju v KZ z zelo velikim in velikim pridelovalnim potencialom. Izogibati se poseganju v varovalni gozd oz. predvideti ustrezne ukrepe.
9	navezava Bled – Bohinj <i>cesta</i>	obvoznica Bleda (južna)	- poseže v strnjen gozdni kompleks in prečka kmetijska zemljišča z velikim pridelovalnim potencialom (neposreden, trajen vpliv)	C2	Pri projektiranju upoštevati določila Odloka o OPPN za južno razbremenilno cesto na Bledu (Uradni list RS, št. 27/12)
10	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Lesce-Bled	- rekonstrukcija je predvidena po obstoječi cesti, nove degradacije prostora ne bo	A	/
11	<i>cesta</i>	obvoznica Bleda (severna)	- ne posega v varovalni gozd ali gozdne rezervate ali strnjene gozdne komplekse - posega v kmetijska zemljišča z velikim pridelovalnim potencialom - neposreden, trajen vpliv	C2	Izogibati se poseganju v KZ z velikim pridelovalnim potencialom.
12	navezava Idrije, Cerkna proti Ljubljani <i>cesta</i>	novogradnja Cerkno-Hotavlje (4. razvojna os)	- poseg v varovalni gozd in v manjši meri tudi na kmetijsko zemljišče z visokim pridelovalnim potencialom (neposreden, trajen vpliv)	C2	Izogibati se poseganju v varovalni gozd in KZ z velikim pridelovalnim potencialom.
13	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste in obvoznice Cerkno-Hotavlje -Tolmin-Bovec	- varovalni gozd in KZ z velikim/zelo velikim potencialom so v neposredni bližini obstoječe trase - rekonstrukcija po obstoječi cesti, negativnih vplivov na KZ in gozd ni pričakovati	A	/
14	predor Karavanke <i>cesta</i>	izgradnja druge cevi	- trasa poteka v predoru, negativnih vplivov na gozdove in KZ ne bo	B	/
15	Škofja Loka <i>cesta</i>	obvoznica Škofje Loke (poljanska)	- ne posega v varovalni gozd ali gozdni rezervat - v daljši potezi posega na KZ z velikim pridelovalnim potencialom - neposreden, trajen vpliv	C2	Upoštevati določila Odloka o lokacijskem načrtu za izgradnjo Poljanske obvoznice Škofje Loke, Uradni list RS, št. 48/2002

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kmetijska zemljišča in gozd	Ocena	Omilitveni ukrepi
16	cesta	obvoznica Škofje Loke (selška)	- ne posega v varovalni gozd ali gozdni rezervat - ne posega na KZ z zelo velikim pridelovalnim potencialom	B	/
17	navezava Koroške na AC cesta	novogradnja Velenje-A1 (3. razvojna os)	- južna polovica trase posega v območja KZ z veliki pridelovalnim potencialom, mestoma tudi z zelo velikim pridelovalnim potencialom (neposreden, trajen vpliv) - ne posega v varovalni gozd ali gozdni rezervat	C3	Izogibati se poseganju na KZ z velikim in zelo velikim pridelovalnim potencialom.
18	cesta	rekonstrukcija Velenje-A1	- rekonstrukcija po obstoječi cesti, negativnih vplivov na KZ ni pričakovati - obstoječa cesta poteka ob robu treh območij varovalnih gozdov in v osrednjem delu poteka v neposredni bližini KZ z velikim pridelovalnim potencialom	A	/
19	cesta	rekonstrukcija Holmec-Dravograd-Slovenj Gradec	- rekonstrukcija po obstoječi cesti, negativnih vplivov na KZ ni pričakovati - velik del obstoječe ceste poteka ob KZ z velikim ali zelo velikim pridelovalnim potencialom - mestoma se ob obstoječi trasi pojavlja tudi varovalni gozd	A	/
20	cesta	novogradnja Slovenj Gradec-Velenje (3. razvojna os)	- trasa v severnem delu na krajši potezi poseže na območja KZ z zelo velikim ali velikim pridelovalnim potencialom (neposreden, trajen vpliv) - poseganja v varovalni gozd ali gozdne rezervate ni	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (Uradni list RS, št. 72/13)
21	cesta	rekonstrukcija Slovenj Gradec-Velenje	- rekonstrukcija po obstoječi cesti, negativnih vplivov na KZ ni pričakovati - severna polovica trase poteka v neposredni bližini KZ z velikim pridelovalnim potencialom - južni del trase poteka v neposredni bližini dveh varovalnih gozdov	A	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kmetijska zemljišča in gozd	Ocena	Omilitveni ukrepi
22	Hrastnik-Zidani Most <i>cesta</i>	novogradnja	- trasa ceste Hrastnik – Zidani Most poteka v neposredni bližini območja varovalnih gozdov, na območju Suhadola se močno približa tudi KZ z velikim pridelovalnim potencialom (neposreden, trajen vpliv) - trasa ceste Hrastnik – Rimske toplice poteka v neposredni bližini območja varovalnih gozdov (daljinski vpliv)	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem prostorskem načrtu za cesto G2-108 Hrastnik–Zidani Most in G1-5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče (Uradni list RS, št. 76/12)
23	Kočevje/Grosuplje-Ljubljana <i>javni promet</i>	intenzivni javni promet (takti promet Kočevje-Ljubljana), izgradnja drugega tira Grosuplje-Ljubljana	- v neposredni bližini se nahajajo KZ z velikim pridelovalnim potencialom (neposreden, trajen vpliv)	C2	Izogibati se poseganju na KZ z velikim pridelovalnim potencialom.
24	<i>cesta</i>	polni priključek Šmarje Sap	- v neposredni bližini načrtovanega priključka se nahajajo KZ z velikim pridelovalnim potencialom (neposreden, trajen vpliv) - gozdovi ne bodo tangirani	B	/
25	<i>cesta</i>	obvoznica Škofljica	- na območju Jelšja pri Škofljici se v neposredni bližini načrtovanega priključka nahajajo KZ z velikim pridelovalnim potencialom, obstaja možnost poseganja vanje (neposreden, trajen vpliv) - gozdovi ne bodo tangirani	C2	Izogibati se poseganju na KZ z velikim pridelovalnim potencialom.
26	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste z obvoznicami (3A razvojna os)	- obstoječa cesta mestoma poteka v neposredni bližini KZ z velikim in zelo velikim pridelovalnim potencialom - varovalni gozdovi ali gozdni rezervati se ne nahajajo v bližini - negativnih vplivov na KZ ni pričakovati	A	/
27	Ljubljana	25 P+R	- objekti niso prostorsko umeščeni - možen: trajen, neposreden	C2	Izogibati se poseganju na KZ z velikim ali zelo velikim pridelovalnim potencialom. Izogibati se poseganju v varovalni gozd in gozdne rezervate.
28	<i>cesta</i>	novogradnja Vrhnika-Ljubljana	- na območju Griča pri Vrhniki obstaja možnost poseganja na KZ z velikim pridelovalnim potencialom (neposreden, trajen vpliv)	C2	Izogibati se poseganju na KZ z velikim pridelovalnim potencialom.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kmetijska zemljišča in gozd	Ocena	Omilitveni ukrepi
29	cesta	novogradnja priključka Brezovica	S severnim delom priključka se bo posegalo na KZ z velikim pridelovalnim potencialom. (trajen, neposreden vpliv)	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem prostorskem načrtu za priključek Brezovica na avtocestnem odseku Ljubljana–Vrhnika, Uradni list RS, št. 102/2010)
30	cesta	novogradnja Ljubljana-Šentjakob	- poseganje na KZ z velikim pridelovalnim potencialom (trajen, neposreden vpliv)	C2	Izogibati se poseganju na KZ z velikim pridelovalnim potencialom.
31	cesta	širitev obvoznice	- predvsem na območju v smeri proti Domžalam obvoznica poteka v neposredni bližini KZ z velikim ali zelo velikim pridelovalnim potencialom - ob širitvi so možni posegi na KZ z velikim ali zelo velikim pridelovalnim potencialom (trajen, neposreden vpliv)	C2	Na zahodnem delu velja Uredba o državnem lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Koseze–Kozarje, Uradni list RS, št. 71/2009 Izogibati se poseganju na KZ z velikim ali zelo velikim pridelovalnim potencialom.
32	javni promet, železnica	intenzivni javni promet (taktni promet), izgradnja drugega tira Kamnik-Ljubljana	- proga poteka v neposredni bližini KZ z velikim, mestoma tudi zelo velikim pridelovalnim potencialom (trajen, neposreden vpliv)	C2	V najmanjši možni meri posegati na KZ z velikim ali zelo velikim pridelovalnim potencialom.
33	železnica	Tivolski lok in preureditev glavne postaje	- natančne prostorske umestitve projekta nismo prejeli - gre za območje centra mesta, vplivov ne pričakujemo	X	/
34	železnica	obvozna proga in preureditev glavne postaje	- natančne prostorske umestitve projekta nismo prejeli - gre za območje centra mesta, vplivov ne pričakujemo	X	/
35	Ljubljana-Zidani Most železnica	novogradnja IV-M	-poseže v območje gozdnega rezervata Pekel in v številna območja varovalnih gozdov - mestoma poseže tudi na KZ z velikim pridelovalnim potencialom - neposreden, trajen vpliv	C3	Umakniti traso iz gozdnega rezervata. Izogibati se poseganju v varovalni gozd. Izogibati se poseganju na KZ z velikim pridelovalnim potencialom.
36	železnica	nadgradnja V-M	- obstoječa trasa poteka v neposredni bližini varovalnih gozdov in ponekod tudi KZ z velikim pridelovalnim potencialom, negativnih vplivov na KZ ni pričakovati - pričakovati je nadgradnjo na isti trasi	A	/
37	povezava	novogradnja Želodnik-	- na območju Prevoj pri Šentvidu trasa poteka v	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kmetijska zemljišča in gozd	Ocena	Omilitveni ukrepi
	Gorenjske in Štajerske <i>cesta</i>	Vodice-Mengeš	neposredni bližini varovalnega gozda, možno je poseganje vanj (neposredni trajni vpliv) - trasa ponekod posega na KZ z velikim pridelovalnim potencialom, na območju pri Vodicach posega tudi na KZ z zelo velikim pridelovalnim potencialom - neposreden, trajen vpliv		lokacijskem načrtu za glavno cesto Želodnik–Mengeš–Vodice na odseku Žeje–Vodice (Uradni list RS, št. 53/07) Upoštevati določila Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za glavno cesto Želodnik–Mengeš–Vodice na odseku Mengeš–Žeje (Uradni list RS, št. 94/06)
38	povezava Ljubljane letališčem <i>železnica</i>	novogradnja proge Ljubljana-letališče	- samostojne grafike za ta ukrep ni (presojan v sklopu ukrepa št. 8) - trasa v daljši potezi prečka obsežne površine KZ z velikim pridelovalnim potencialom (neposredni, trajni vpliv)	C3	Izogibati se poseganju na KZ z velikim pridelovalnim potencialom.
39	<i>javni promet</i>	avtobusni javni promet	- po obstoječi infrastrukturi	A	/
40	povezava Štajerske in Dolenjske <i>cesta</i>	novogradnja/rekonstrukcija Celje-Novo mesto (3. razvojna os)	- na več mestih posega tako v varovalni gozd, kot tudi na območja KZ z velikim ali zelo velikim pridelovalnim potencialom - neposreden, trajen vpliv	C3	Izogibati se poseganju na KZ z velikim in zelo velikim pridelovalnim potencialom. V čim manjši možni meri posegati v varovalni gozd.
41	Škofja Loka/Medvode-Ljubljana <i>cesta</i>	novogradnja Jeprca-Stanežiče-Brod	- mestoma posega na KZ z velikim pridelovalnim potencialom - neposreden, trajen vpliv	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem prostorskem načrtu za navezovalno cesto Jeprca–Stanežiče–Brod (Uradni list RS, št. 10/11)
42	<i>javni promet, železnica</i>	intenzivni javni promet (taktni promet), izgradnja drugega tira Kranj-Ljubljana	- grafike za ta ukrep ni - obstoječa proga v večjem delu poteka ob KZ z velikim pridelovalnim potencialom, ob širitvi koridorja so možni trajni neposredni in trajni vplivi na KZ	X	Izogibati se poseganju na KZ z velikim pridelovalnim potencialom.
43	<i>cesta</i>	rekonstrukcija in širitev obstoječe ceste	- v bližini ni KZ z velikim/zelo velikim pridelovalnim potencialom ali gozda, negativnih vplivov na KZ ni pričakovati	A	/
44	Divča-Sežana (IT) <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- severni del proge mestoma posega na KZ z velikim pridelovalnim potencialom - neposreden, trajen vpliv	C2	Izogibati se poseganju na KZ z velikim pridelovalnim potencialom.
45	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- predvidena je nadgradnja obstoječe proge	A	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kmetijska zemljišča in gozd	Ocena	Omilitveni ukrepi
			- v bližini ni KZ z velikim/zelo velikim pridelovalnim potencialom ali varovalnega gozda oz. gozdnih rezervatov		
46	Koper <i>cesta</i>	obvoznica Koper (Šalara)	- več kot pol trase posega na KZ z zelo velikim pridelovalnim potencialom - neposreden, trajen vpliv	C3	Izogibati se poseganju na KZ z zelo velikim pridelovalnim potencialom.
47	Koper-Ljubljana <i>železnica</i>	nadgradnja V-M Divača-Ljubljana	- predvidena je nadgradnja obstoječe proge, v neposredni bližini proge so mestoma KZ z velikim pridelovalnim potencialom, vpliv na KZ bo majhen	A	/
48	<i>železnica</i>	novogradnja IV-M Divača-Ljubljana	- v manjši meri poseže na KZ z velikim pridelovalnim potencialom - poteka tudi preko varovalnega gozda pri Vnanjih Goricah - neposreden, trajen vpliv	C2	Izogibati se poseganju na KZ z velikim pridelovalnim potencialom in poseganju v varovalne gozdove.
49		APB (ETCS 2) Divača-Ljubljana	- ni vpliva	A	/
50	<i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Koper-Divača	- poteka preko roba varovalnega gozda pri Dekanih - na širšem območju Kopra poteka preko KZ z zelo velikim pridelovalnim potencialom, pri Kozini in Črnem Kalu tudi na KZ z velikim pridelovalnim potencialom - potek je predviden pretežno v tunelu, s čimer bodo vplivi zmanjšani - neposreden, trajen vpliv	C2	Uredba o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku Divača-Koper (Uradni list RS, št. 43/05) V pripravi je dopolnitev uredbe.
51	<i>cesta</i>	širitev AC Postojna-Ljubljana	- potek obstoječe avtoceste v neposredni bližini varovalnih gozdov in KZ z velikim pridelovalnim potencialom - ob širitvi velika verjetnost posega v ta območja - neposreden, trajen vpliv	C2	Izogibati se poseganju na KZ z velikim pridelovalnim potencialom in poseganju v varovalne gozdove.
52	Letališče Portorož <i>letališče</i>	podaljšanje steze (novogradnja)	- na širšem območju letališča so KZ z zelo velikim pridelovalnim potencialom - neposreden, trajen vpliv	C2	Izogibati se poseganju na KZ z zelo velikim pridelovalnim potencialom.
			- znotraj DPN so KZ na Bonifiki, ki nimajo visokega ali zelo visokega pridelovalnega	C2	Upoštevanje določil Uredbe o državnem prostorskem načrtu za celovito prostorsko

53 **Luka Koper** podaljšanje pomolov 1 in 2

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kmetijska zemljišča in gozd	Ocena	Omilitveni ukrepi
	<i>pristanišče</i>		potenciala, ob Rižani, ob kateri so predvidene ureditve so KZ z zelo velikim pridelovalnim potencialom - neposreden, trajen vpliv		ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru (Uradni list RS, št. 48/11).
54	<i>pristanišče</i>	izgradnja pomola 3			
55	<i>pristanišče</i>	preureditev pristaniške infrastrukture			
56	<i>pristanišče</i>	poglobitev vplovnih kanalov			
57	<i>pristanišče</i>	izgradnja omrežja za polnitev			
58	navezava Slovenske Istre <i>cesta</i>	novogradnja Jagodje-Lucija	- v večjem delu trasa poteka preko KZ z zelo velikim pridelovalnim potencialom - neposreden, trajen vpliv	C3	Izogibati se poseganju na KZ z zelo velikim pridelovalnim potencialom.
59	<i>cesta</i>	novogradnja Koper-Dragonja	- pri poteku čez KZ z zelo velikim pridelovalnim potencialom trasa sledi obstoječi cesta, tukaj vpliva ne bo oz. bo manjši - občasno pa posega na KZ z zelo velikim pridelovalnim potencialom - neposreden, trajen vpliv	C2	Izogibati se poseganju na KZ z zelo velikim pridelovalnim potencialom.
60	Nova Gorica <i>cesta</i>	obvoznica Nova Gorica	- ni poseganja na KZ z zelo velikim ali velikim pridelovalnim potencialom ali varovalni gozd	B	/
61	Postojna-Jelšane (HR) <i>železnica</i>	nosilnost proge Reka (HR)- Ilirska Bistrica - Pivka	- predvidena je nadgradnja obstoječe proge, negativnih vplivov na KZ ni pričakovati	A	/
62	<i>cesta</i>	novogradnja Postojna/Divača-Jelšane (HR)	- v manjši meri poseže na KZ z velikim pridelovalnim potencialom - neposreden, trajen vpliv	C2	Izogibati se poseganju na KZ z velikim pridelovalnim potencialom.
63	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste in obvoznice (Pivka, Il. Bistrica...)	- v neposredni bližini ceste so KZ z velikim pridelovalnim potencialom - predvidena je rekonstrukcija obstoječe ceste, negativnih vplivov na KZ ni pričakovati	A	/
	Posodobitev regionalnih prog		- obstoječa proga poteka v neposredni bližini KZ z velikim ali zelo velikim pridelovalnim potencialom, v bližini gozdnega rezervata in	A	/

76a

Sežana-Nova Gorica

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kmetijska zemljišča in gozd	Ocena	Omilitveni ukrepi
			varovalnega gozda - predvidena je rekonstrukcija obstoječe proge, negativnih vplivov ni pričakovati		
76b		Grosuplje-Nov mesto-Metlika	- obstoječa proga poteka v neposredni bližini KZ z velikim ali zelo velikim pridelovalnim potencialom in v bližini varovalnega gozda - predvidena je rekonstrukcija obstoječe proge, negativnih vplivov ni pričakovati	A	/
76c	železnica	Prevalje-Maribor	- obstoječa proga poteka v neposredni bližini KZ z velikim ali zelo velikim pridelovalnim potencialom, v bližini dveh gozdnih rezervatov in varovalnega gozda - predvidena je rekonstrukcija obstoječe proge, negativnih vplivov ni pričakovati	A	/
103	Celje cesta	obvoznica Celja	- na južnem delu krajši potek po KZ z velikim pridelovalnim potencialom (trajen, neposreden vpliv)	C2	Izogibati se poseganju v KZ z zelo velikim in velikim pridelovalnim potencialom.
104	Draženci-Gruškovje (HR) cesta	novogradnja Draženci-Gruškovje	- tangira KZ z zelo velikim pridelovalnim potencialom (trajen, neposreden vpliv)	C2	Cesta je že v gradnji, upoštevati ukrepe podane v PVO.
105	Maribor	6 P+R	- objekti niso prostorsko umeščeni - možen: trajen, neposreden	C2	Izogibati se umeščanju na KZ z velikim in zelo velikim pridelovalnim potencialom ter na območja varovalnih gozdov in gozdnih rezervatov.
106	železnica	novogradnja proge Ptuj-Maribor	- skoraj celotna trasa poteka po območjih KZ z velikim pridelovalnim potencialom (trajen, neposreden vpliv)	C3	Izogibati se poseganju v KZ z zelo velikim in velikim pridelovalnim potencialom.
107	cesta	zahodna obvoznica Maribor	- daljši potek po območjih KZ z velikim pridelovalnim potencialom (trajen, neposreden vpliv)	C3	Izogibati se poseganju v KZ z velikim pridelovalnim potencialom.
108	Maribor-Šentilj (AT) železnica	izgradnja drugega tira Maribor-Šentilj	- trasa poteka vzporedno z obstoječo progo, zato ne prečka strnjenih kompleksov KZ - občasni potek po KZ z velikim pridelovalnim potencialom (trajen, neposreden vpliv)	C2	Izogibati se poseganju v KZ z velikim pridelovalnim potencialom.
109	železnica	nadgradnja V-M (v bistvu novogradnja)	- možen občasni potek po KZ z velikim pridelovalnim potencialom (trajen, neposreden	C2	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kmetijska zemljišča in gozd	Ocena	Oमितveni ukrepi
			vpliv)		
110	Murska Sobota <i>cesta</i>	obvoznica Murska Sobota	- južno je predviden potek po območjih KZ z zelo velikim in velikim pridelovalnim potencialom (trajen, neposreden vpliv)	C2	Izogibati se poseganju v KZ z zelo velikim in velikim pridelovalnim potencialom.
111	Pragersko-Hodoš (HU) <i>železnica</i>	nadgradnja (elektrifikacija, nosilnost, hitrost)	- predvidena je nadgradnja obstoječe proge, vpliv na KZ bo majhen	A	/
112	<i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Pragersko-Hodoš	- načrtovana vzporedno ob že obstoječi progi, ki tangira KZ z zelo velikim in velikim pridelovalnim potencialom in varovalni gozd pri prečkanju Mure - neposreden, trajen vpliv	C2	Izogibati se poseganju v KZ z zelo velikim in velikim pridelovalnim potencialom in poseganju v varovalni gozd..
113	Pragersko-Maribor <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- grafično potek trase ni določen	X	Izogibati se poseganju v KZ z zelo velikim in velikim pridelovalnim potencialom.
114	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- predvidena je nadgradnja obstoječe proge, negativnih vplivov na KZ ni pričakovati	A	/
115	Ptuj <i>cesta</i>	obvoznica Ptuj	- daljši potek po območjih KZ z zelo velikim in velikim pridelovalnim potencialom (trajen, neposreden vpliv)	C3	Izogibati se poseganju v KZ z zelo velikim in velikim pridelovalnim potencialom.
116	Ptuj-Ormož (HR) <i>cesta</i>	novogradnja Ptuj-Ormož	- skoraj v celoti poteka po območjih KZ z zelo velikim in velikim pridelovalnim potencialom (trajen, neposreden vpliv)	C3	Izogibati se poseganju v KZ z zelo velikim in velikim pridelovalnim potencialom.
117	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Ptuj-Ormož	- predvidena je nadgradnja obstoječe proge, negativnih vplivov na KZ ni pričakovati	A	/
118	Zidani Most-Pragersko <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- med Radečami in Celjem tangira nekaj varovalnih gozdov (neposreden vpliv) - krajši potek preko KZ z velikim pridelovalnim potencialom (trajen, neposreden vpliv)	C2	Izogibati se poseganju v KZ z zelo velikim in velikim pridelovalnim potencialom in v varovalni gozd.
119	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- predvidena je nadgradnja obstoječe proge, negativnih vplivov na KZ ni pričakovati	A	/
120	<i>železnica</i>	nosilnost Zidani Most-Celje	- predvidena je nadgradnja obstoječe proge, negativnih vplivov na KZ ni pričakovati	A	/
121	<i>železnica</i>	nadgradnja postaje Pragersko	- predvidena je nadgradnja obstoječe postaje, negativnih vplivov na KZ ni pričakovati	A	/

Tabela 2: Presoja vplivov na področje voda (poplavna varnost)

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - poplavna varnost	Ocena	Omilitveni ukrepi
1	navezava Bele Krajine na AC <i>cesta</i>	novogradnja Novo mesto-Maline (3. razvojna os)	- ni poteka po poplavno ogroženem območju	B	/
2	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste Novo mesto-Metlika-Črnomelj	- ni poteka po poplavno ogroženem območju	A	/
3	Novo mesto <i>cesta</i>	obvoznica Novo mesto	- nov potek trase - ni poteka po poplavno ogroženem območju	B	/
4	Zidani Most-Dobova (HR) <i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- pogosta območja poplav se nahajajo v okolici Dobove - katastrofalna in redka območja poplav so ob Savi - neposreden, trajen, daljinski vpliv	C1	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
5	Letališče Ljubljana <i>letališče</i>	preureditev in dograditev infrastrukture	- območje ni poplavno ogroženo	A	/
6	Ljubljana-Jesenice (AT) <i>železnica</i>	izgradnja drugega tira	- tangira območje katastrofalnih poplav le pri prečkanju Save - neposreden, trajen, daljinski vpliv	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
7	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- nadgradnja obstoječega tira, zelo verjetni novi posegi v prostor - potek v bližini poplavno ogroženega območja ob Savi pri Jesenicah (posreden, trajen, daljinski vpliv)	B2	/
8	<i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- tangira območja redkih in katastrofalnih poplav pri prečkanju Save, južno od Vodice in v okolici Mlake pri Kranju (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	C2	Traso optimizirati na način, da poplavna območja prečka po najkrajši možni poti. Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
9	navezava Bled – Bohinj	obvoznica Bleda (južna)	- območje ni poplavno ogroženo	B	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - poplavna varnost	Ocena	Omilitveni ukrepi
	<i>cesta</i>				
10	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Lesce-Bled	- območje ni poplavno ogroženo	A	/
11	<i>cesta</i>	obvoznica Bleda (severna)	- območje ni poplavno ogroženo	B	/
12	navezava Idrije, Cerčna Ljubljani <i>cesta</i>	novogradnja Cerčno-Hotavlje (4. razvojna os)	- trasa v manjši meri tangira poplavno območje potoka Cerknica (območje katastrofalnih poplav) (neposreden, trajen, daljinski vpliv).	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
13	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste in obvoznice Cerčno-Hotavlje -Tolmin-Bovec	- rekonstrukcija v manjši meri tangira poplavno območje Idrije, Cerknice in Hobovščice (območje redkih in katastrofalnih poplav) (neposreden, trajen, daljinski vpliv).	C1	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
14	predor Karavanke <i>cesta</i>	izgradnja druge cevi	- območje ni poplavno ogroženo	B	/
15	Škofja Loka <i>cesta</i>	obvoznica Škofje Loke (poljanska)	- trasa tangira poplavna območja Poljanske Sore (redko območje poplavljanja) in prečka tudi poplavno območje Sore (območje katastrofalnih poplav) (neposreden, trajen, daljinski vpliv).	C2	Upoštevati določila Odloka o lokacijskem načrtu za izgradnjo Poljanske obvoznice Škofje Loke, Uradni list RS, št. 48/2002
16	<i>cesta</i>	obvoznica Škofje Loke (selška)	- območje ni poplavno ogroženo	B	/
17	navezava Koroške na AC <i>cesta</i>	novogradnja Velenje-A1 (3. razvojna os)	- trasa prečka poplavno območje Savinje (območje katastrofalnih poplav) (neposreden, trajen, daljinski vpliv).	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
18	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Velenje-A1	- trasa poseže v rob območja redkih poplav ob Pirešici.	C1	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
19	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Holmec-Dravograd-Slovenj Gradec	-vzhodni del trase poteka ob Mislinji in poseže v območja katastrofalnih poplav	C1	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
20	<i>cesta</i>	novogradnja Slovenj Gradec-Velenje (3. razvojna os)	- trasa pri Podgorju poseže v rob območja katastrofalnih poplav na območju potoka Suhodolnica -trasa severno od Gaberk poseže v območje redkih poplav ob Velunji. (neposreden, trajen, daljinski vpliv).	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (Uradni list RS, št. 72/13)

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - poplavna varnost	Ocena	Omilitveni ukrepi
21	cesta	rekonstrukcija Slovenj Gradec-Velenje	- v neposredni bližini osrednjega dela trase so poplavna območja Mislinje, vendar jih obstoječa trasa ne tangira	A	/
22	cesta	Hrastnik-Zidani Most novogradnja	- trasa ceste Hrastnik – Zidani Most v večjem delu poteka po območju katastrofalnih poplav ob Savi (neposreden, daljinski vpliv) - trasa ceste Hrastnik – Rimske toplice poseže na skrajnem vzhodnem robu v območje katastrofalnih poplav ob Savinji (neposreden, trajen, daljinski vpliv).	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem prostorskem načrtu za cesto G2-108 Hrastnik–Zidani Most in G1-5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče (Uradni list RS, št. 76/12)
23	javni promet	Kočevje/Grosuplje-Ljubljana intenzivni javni promet (taktni promet Kočevje-Ljubljana), izgradnja drugega tira Grosuplje-Ljubljana	- trasa ne posega v poplavna območja, so pa ta v neposredni bližini (na območju prečkanja južne ljubljanske obvoznice in Grosuplja)	B	/
24	cesta	polni priključek Šmarje Sap	- ni poteka po poplavno ogroženem območju	B	/
25	cesta	obvoznica Škofljica	- na območju Lavrice potek po območju redkih in katastrofalnih poplav - pri Škofljici poseg v območje katastrofalnih poplav - v obeh primerih gre za poseganje v poplavne vode Ljubljanskega barja, možni so neposredni, trajni in daljinski vplivi	C2	V čim večji možni meri se izogniti poplavnim območjem. Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
26	cesta	rekonstrukcija obstoječe ceste z obvoznicami (3A razvojna os)	- obstoječa trasa ne potek po poplavno ogroženih območjih, se pa ta nahajajo v neposredni bližini	A	/
27	Ljubljana	25 P+R	- objekti niso prostorsko umeščeni - možen: trajen, neposreden, posreden, daljinski vpliv	C2	Ne umeščati na poplavna območja.
28	cesta	novogradnja Vrhnika-Ljubljana	- vzhodni del obvoznice prečka poplavno območje Podlipščice in Lahovke (območje redkih in katastrofalnih poplav) (neposreden, trajni in daljinski vpliv)	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
29	cesta	novogradnja priključka Brezovica	- ni poteka po poplavno ogroženem območju	B	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - poplavna varnost	Ocena	Omilitveni ukrepi
30	cesta	novogradnja Ljubljana-Šentjakob	- prečka poplavno območje Save (območje redkih in katastrofalnih poplav) (neposreden, trajen, daljinski vpliv).	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
31	cesta	širitev obvoznice	- v neposredni bližini obstoječe obvoznice je več območij katastrofalnih in redkih poplav, na območju Vrhovcev ter Slap tudi v bližini območij pogostih poplav. - obstaja znatna možnost širitve v poplavna območja (neposreden, trajen, daljinski vpliv).	C2	Za zahodni del velja Uredba o državnem lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Koseze–Kozarje, Uradni list RS, št. 71/2009 Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
32	javni promet, železnica	intenzivni javni promet (takti promet), izgradnja drugega tira Kamnik-Ljubljana	- prečka območje katastrofalnih poplav kanala Pšata in Save - neposreden, trajen, daljinski vpliv	C2	Po potrebi zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti na območju.
33	železnica	Tivolski lok in preureditev glavne postaje	- natančne prostorske umestitve nismo prejeli, glede na obstoječo lokacijo sklepamo, da posegov v poplavna območja ne bo	X	/
34	železnica	obvozna proga in preureditev glavne postaje	- natančne prostorske umestitve nismo prejeli, glede na obstoječo lokacijo sklepamo, da posegov v poplavna območja ne bo	X	/
35	Ljubljana-Zidani Most železnica	novogradnja IV-M	- prečka poplavno območje Save (območje katastrofalnih poplav) - možni so trajni neposredni in daljinski vplivi	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
36	železnica	nadgradnja V-M	- obstoječi koridor v celoti poteka ob in mestoma posega v območje katastrofalnih poplav ob Savi	C1	Po potrebi zagotoviti dodatne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
37	povezava Gorenjske Štajerske cesta	novogradnja Želodnik-Vodice-Mengeš	- prečka dve območij redkih poplav (pri Komendi in pri Radomljah) in eno območje katastrofalnih poplav - možni so trajni neposredni in daljinski vplivi	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za glavno cesto Želodnik–Mengeš–Vodice na odseku Žeje–Vodice (Uradni list RS, št. 53/07) Upoštevati določila Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za glavno cesto Želodnik–Mengeš–Vodice na odseku Mengeš–Žeje (Uradni list RS, št. 94/06)
38	povezava Ljubljane letališčem	novogradnja proge Ljubljana-letališče	- samostojne grafike za ta ukrep ni (presojan v sklopu ukrepa št. 8) - tangira območja redkih in katastrofalnih poplav	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - poplavna varnost	Ocena	Omilitveni ukrepi
	<i>železnica</i>		pri prečkanju Save in južno od Vodice (neposreden, trajen, daljinski vpliv).		
39	<i>javni promet</i>	avtobusni javni promet	- po obstoječi infrastrukturi	A	/
40	povezava Štajerske in Dolenjske <i>cesta</i>	novogradnja/rekonstrukcija Celje-Novo mesto (3. razvojna os)	- potek preko območij katastrofalnih poplav Savinje in Save, ter prečenja območja katastrofalnih poplav Mirne - možni so trajni neposredni in daljinski vplivi	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
41	Škofja Loka/Medvode-Ljubljana <i>cesta</i>	novogradnja Jeprca-Stanežiče-Brod	- potek po poplavnem območju Sore (katastrofalne in redke poplave) - možni so trajni neposredni in daljinski vplivi	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem prostorskem načrtu za navezovalno cesto Jeprca-Stanežiče-Brod (Uradni list RS, št. 10/11)
42	<i>javni promet, železnica</i>	intenzivni javni promet (taktni promet), izgradnja drugega tira Kranj-Ljubljana	- prostorske umestitve trase nismo prejeli - verjeten potek v neposredni bližini poplavnega območja Sore, ob izgradnji II. tira možni posegi v območje katastrofalnih poplav - možni so trajni neposredni in daljinski vplivi	X	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
43	<i>cesta</i>	rekonstrukcija in širitev obstoječe ceste	- območje ni poplavno ogroženo	A	/
44	Divjača-Sežana (IT) <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- območje ni poplavno ogroženo	B	/
45	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- območje ni poplavno ogroženo	A	/
46	Koper <i>cesta</i>	obvoznica Koper (Šalara)	- potek po območju katastrofalnih poplav pri Šalari - možni so trajni neposredni in daljinski vplivi	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
47	Koper-Ljubljana <i>železnica</i>	nadgradnja V-M Divjača-Ljubljana	- potek po poplavnih območjih Ljubljanskega barja (pogoste, katastrofalne poplave) in poplavnih območjih pri Postojni (katastrofalne poplave) - možni so trajni neposredni in daljinski vplivi	C1	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
48	<i>železnica</i>	novogradnja IV-M Divjača-Ljubljana	- potek po poplavnih območjih Ljubljanskega barja (pogoste, katastrofalne in redke poplave) in	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - poplavna varnost	Ocena	Omilitveni ukrepi
			poplavnih območjih pri Postojni (katastrofalne poplave) - možni so trajni neposredni in daljinski vplivi		
49		APB (ETCS 2) Divača-Ljubljana	- ni vpliva	A	/
50	železnica	izgradnja drugega tira Koper-Divača	- pri Srminu potek po poplavnem območju (pogoste, katastrofalne in redke poplave) - možni so trajni neposredni in daljinski vplivi	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
51	cesta	širitev AC Postojna-Ljubljana	- območje ni poplavno ogroženo	B	/
52	Letališče Portorož letališče	podaljšanje steze	- območje ni poplavno ogroženo	B	/
53	Luka Koper pristanišče	podaljšanje pomolov 1 in 2	- na območju so DPN prisotna poplavna območja (pogoste, katastrofalne in redke poplave) - možni so trajni neposredni in daljinski vplivi	C2	Uredba o državnem prostorskem načrtu za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru (Uradni list RS, št. 48/11)
54	pristanišče	izgradnja pomola 3			
55	pristanišče	preureditev pristaniške infrastrukture			
56	pristanišče	poglobitev vplovnih kanalov			
57	pristanišče	izgradnja omrežja za polnitev			
58	navezava Slovenske Istre cesta	novogradnja Jagodje-Lucija	- južno od Lucije poseg v območje katastrofalnih poplav - možni so trajni neposredni in daljinski vplivi	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
59	cesta	novogradnja Koper-Dragonja	- pri Kortah potek po robu poplavnega območja (katastrofalne poplave) - možni so trajni neposredni in daljinski vplivi	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
60	Nova Gorica cesta	obvoznica Nova Gorica	- na vzhodni strani obstoječe obvoznice je poplavno območje (katastrofalne poplave)	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
61	Postojna-Jelšane	nosilnost proge Reka	- pri Postojni in Ilirski Bistrici potek v	A	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - poplavna varnost	Ocena	Omilitveni ukrepi
	(HR) <i>železnica</i>	(HR)- Ilirska Bistrica - Pivka	neposredni bližini poplavnega območja (katastrofalne, redke poplave), vplivov ne bo		
62	<i>cesta</i>	novogradnja Postojna/Divača-Jelšane (HR)	- potek po območju katastrofalnih poplav med Postojno in Pivko - potek po poplavnem območju reke Reke (mestoma poseganje tudi v območje pogostih poplav). - možni so trajni neposredni in daljinski vplivi	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
63	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste in obvoznice (Pivka, Il. Bistrica...)	- potek po območju katastrofalnih poplav med Postojno in Pivko - potek po poplavnem območju reke Reke (mestoma poseganje tudi v območje pogostih poplav). - možni so trajni neposredni in daljinski vplivi	C1	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti območja. Upoštevati določila Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za preložitev glavne ceste G1-6 in regionalne ceste R2-404 na območju Ilirske Bistrice, Uradni list RS, št. 83/ 2006.
76a	posodobitev regionalnih prog <i>železnica</i>	Sežana-Nova Gorica	-tangira območje katastrofalnih poplav - možni so trajni neposredni in daljinski vplivi	C1	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti območja.
76b		Grosuplje-Novo mesto-Metlika	-tangira območje katastrofalnih, redkih in pogostih poplav - možni so trajni neposredni in daljinski vplivi	C1	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti območja.
76c		Prevalje-Maribor	- ne tangira poplavnih območij	A	/
103	Celje <i>cesta</i>	obvoznica Celja	- prečkanje Savinje tangira območje katastrofalnih poplav, prečkanje Voglajne pa redka območja poplav - trajen, neposreden, daljinski vpliv	C2	Traso optimizirati na način, da poplavna območja prečka po najkrajši možni poti. Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
104	Draženci-Gruškovje (HR) <i>cesta</i>	novogradnja Draženci-Gruškovje	- trasa tangira katastrofalna območja poplav - trajen, neposreden, daljinski vpliv	C2	Cesta je že v gradnji, upoštevati ukrepe podane v PVO.
105	Maribor	6 P+R	- objekti niso prostorsko umeščeni - možen: trajen, neposreden, posreden, daljinski vpliv	C2	Ne umeščati na poplavno ogrožena območja.
106	<i>železnica</i>	novogradnja proge Ptuj-Maribor	- ne tangira poplavnih območij	B	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - poplavna varnost	Ocena	Omilitveni ukrepi
107	<i>cesta</i>	zahodna obvoznica Maribor	- zelo kratek odsek tangira območje redkih poplav - trajen, neposreden, daljinski vpliv	C2	Traso optimizirati na način, da poplavna območja prečka po najkrajši možni poti. Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
108	Maribor-Šentilj (AT) <i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Maribor-Šentilj	- tangira območje katastrofalni in redkih poplav (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C2	Traso optimizirati na način, da poplavna območja prečka po najkrajši možni poti. Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
109	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M (v bistvu novogradnja)	- že obstoječa proga tangira območje katastrofalni poplav (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti .
110	Murska Sobota <i>cesta</i>	obvoznica Murska Sobota	- severni del tangira območje katastrofalni poplav (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C2	Traso optimizirati na način, da poplavna območja prečka po najkrajši možni poti. Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
111	Pragersko-Hodoš (HU) <i>železnica</i>	nadgradnja (elektrifikacija, nosilnost, hitrost)	- tangira območje katastrofalni in redkih poplav (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C1	Gradnja že poteka, upoštevati pogoje iz OVS.
112	<i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Pragersko-Hodoš	- potek II. tira načrtovan ob obstoječem, tangira območje katastrofalni in redkih poplav (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C2	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
113	Pragersko-Maribor <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- grafično potek trase ni določen	X	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
114	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- predvidena rekonstrukcija obstoječe proge, tangira območje katastrofalnih poplav (trajen, daljinski vpliv)	C1	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
115	Ptuj <i>cesta</i>	obvoznica Ptuj	- ni poteka po poplavno ogroženem območju	B	/
116	Ptuj-Ormož (HR) <i>cesta</i>	novogradnja Ptuj-Ormož	- vzdolž Drave potek po območjih redkih in katastrofalnih poplav (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C2	Traso optimizirati na način, da poplavna območja prečka po najkrajši možni poti. Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - poplavna varnost	Ocena	Omilitveni ukrepi
117	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Ptuj-Ormož	- dvakrat prečka območja katastrofalnih poplav (trajen, daljinski vpliv)	C1	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
118	Zidani Most-Pragersko <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- potek po območjih redkih in katastrofalnih poplav (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C2	Traso optimizirati na način, da poplavna območja prečka po najkrajši možni poti. Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
119	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- prečka območja katastrofalnih in redkih poplav (trajen, neposredni, daljinski vpliv)	C1	Zagotoviti ustrezne protipoplavne ukrepe in ne slabšati poplavne varnosti.
120	<i>železnica</i>	nosilnost Zidani Most-Celje	- ni poteka po poplavno ogroženem območju	A	/
121	<i>železnica</i>	nadgradnja postaje Pragersko	- ni poteka po poplavno ogroženem območju	A	/

Tabela 3: Presoja vplivov na področje vode (vodovarstvena območja)

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - vodovarstvena območja	Ocena	Omilitveni ukrepi
1	navezava Bele Krajine na AC <i>cesta</i>	novogradnja Novo mesto-Maline (3. razvojna os)	- potek po kraškem območju in v bližini III. VVO (posreden in daljinski vpliv)	B	/
2	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste Novo mesto-Metlika-Črnomelj	- tangira III. vodovarstveno območje (neposreden in daljinski vpliv)	C1	Upoštevati varstveni režim odloka s katerim je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
3	Novo mesto <i>cesta</i>	obvoznica Novo mesto	- ne poteka po VVO	B	/
4	Zidani Most-Dobova (HR) <i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- prečka dva VVO (II. in III.)	C1	Upoštevati varstveni režim odloka s katerim je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
5	Letališče Ljubljana <i>letališče</i>	preureditev in dograditev infrastrukture	- poseg ne tangira vodotokov in vodovarstvenega območja	A	/
6	Ljubljana-Jesenice (AT) <i>železnica</i>	izgradnja drugega tira	- dvakrat tangira II. VVO (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerim je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - vodovarstvena območja	Ocena	Omilitveni ukrepi
7	železnica	nadgradnja V-M	- dvakrat tangira II. VVO (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
8	železnica	novogradnja IV-M	- dvakrat tangira II. VVO in dvakrat III. VVO (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
9	navezava Bled – Bohinj cesta	obvoznica Bleda (južna)	- ne tangira vodovarstvenih območij	B	/
10	cesta	rekonstrukcija Lesce-Bled	- ne tangira vodovarstvenih območij	A	/
11	cesta	obvoznica Bleda (severna)	- ne tangira vodovarstvenih območij	B	/
12	navezava Idrije, Cerčna proti Ljubljani cesta	novogradnja Cerčno-Hotavlje (4. razvojna os)	- Poseže v III. in rob II. VVO vrtine Cerčno in v III. Varstveni pas še enega VVO (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
13	cesta	rekonstrukcija obstoječe ceste in obvoznice Cerčno-Hotavlje -Tolmin-Bovec	poteka v bližini dveh VVO, vanju ne poseže	A	/
14	predor Karavanke cesta	izgradnja druge cevi	Poteka po II in III. varstvenem pasu vodnega zajetja Julijana (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
15	Škofja Loka cesta	obvoznica Škofje Loke (poljanska)	- ne tangira vodovarstvenih območij	B	/
16	cesta	obvoznica Škofje Loke (selška)	- ne tangira vodovarstvenih območij	B	/
17	navezava Koroške na AC cesta	novogradnja Velenje-A1 (3. razvojna os)	- poteka ob robu VVO zajetja Podvin in seka III. pas VVO zajetij Rečica, poteka v neposredni bližini I pasu VVO RP-2/2000 (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	C2	Traso v največji možni meri umakniti iz bližine I.VVO. Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - vodovarstvena območja	Ocena	Omilitveni ukrepi
					skladu z zakonodajo.
18	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Velenje-A1	- ne tangira vodovarstvenih območij	A	/
19	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Holmec-Dravograd-Slovenj Gradec	- ne tangira vodovarstvenih območij	A	/
20	<i>cesta</i>	novogradnja Slovenj Gradec-Velenje (3. razvojna os)	- ne tangira vodovarstvenih območij	B	/
21	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Slovenj Gradec-Velenje	- obstoječa trasa poteka v neposredni bližini VVO zajetja Toplice-Huda Luknja - obstoječa trasa poteka v neposredni bližini I. pasu VVO zajetij Lampret 1 in Lampret 2 (neposredni in daljinski vpliv) - obstoječa trasa poteka po robu III. pasu VVO zajetja Čujež in poseže tudi v II. pasu navedenega VVO (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	C1	Traso v največji možni meri umakniti iz bližine I.VVO. Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
22	Hrastnik-Zidani Most <i>cesta</i>	novogradnja	- ne tangira vodovarstvenih območij	B	/
23	Kočevje/Grosuplje-Ljubljana <i>javni promet</i>	intenzivni javni promet (takti promet Kočevje-Ljubljana), izgradnja drugega tira Grosuplje-Ljubljana	- Na območju Ljubljane poseže v III. pas VVO zajetij, s katerimi se oskrbuje vodovodno omrežje MOL (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
24	<i>cesta</i>	polni priključek Šmarje Sap	- ne tangira vodovarstvenih območij	B	/
25	<i>cesta</i>	obvoznica Škofljica	- ne tangira vodovarstvenih območij	B	/
26	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste z obvoznicami (3A razvojna os)	- obstoječa trasa poseže v II in III. pas vodovarstvenega območja pri Pijavi Gorici (neposreden, trajen, daljinski vpliv) - obstoječa trasa poteka ob robu VVO zajetja Turjak (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	C1	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
27	Ljubljana	25 P+R	- objekti niso prostorsko umeščeni - možen: trajen, neposreden, posreden, daljinski vpliv	C2	Ne umeščati na vodovarstveno območje.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - vodovarstvena območja	Ocena	Omilitveni ukrepi
28	<i>cesta</i>	novogradnja Vrhnika-Ljubljana	- ne tangira vodovarstvenih območij	B	/
29	<i>cesta</i>	novogradnja priključka Brezovica	- ne tangira vodovarstvenih območij	B	/
30	<i>cesta</i>	novogradnja Ljubljana-Šentjakob	- v celotni dolžini poteka po II. pasu VVO zajetij, s katerimi se oskrbuje vodovodno omrežje MOL (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
31	<i>cesta</i>	širitev obvoznice	obvoznica se nahaja v II. in III. pasu VVO zajetij, s katerimi se oskrbuje vodovodno omrežje MOL (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Koseze-Kozarje, Uradni list RS, št. 71/2009 Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
32	<i>javni promet, železnica</i>	intenzivni javni promet (taktni promet), izgradnja drugega tira Kamnik-Ljubljana	- trasa poteka po II. in III. pasu VVO zajetij, s katerimi se oskrbuje vodovodno omrežje MOL, in po II. in III. pasu VVO zajetij na območju med Mengšem in Kamnikom (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
33	<i>železnica</i>	Tivolski lok in preureditev glavne postaje	- natančne prostorske umestitve nismo prejeli, glede na okvirno lokacijo sklepamo, da bo projekt umeščen na območje III. pasu VVO zajetij, s katerimi se oskrbuje vodovodno omrežje MOL. (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	X	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
34	<i>železnica</i>	obvozna proga in preureditev glavne postaje	- natančne prostorske umestitve nismo prejeli, glede na okvirno lokacijo sklepamo, da bo projekt umeščen na območje III. pasu VVO zajetij, s katerimi se oskrbuje vodovodno omrežje MOL. (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	X	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
35	Ljubljana-Zidani Most <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- posega v I. pas VVO zajetja Marklovc, tudi zajetja V-1/95 in Pod Krulcem - Posega tudi v II ali III. varstveni pas več VVO - pri Semniku prečka dve zajetji (Semnik 2 in 3) - neposreden, trajen, daljinski vpliv	C3	Traso umaknit iz zajetij ali I. varstvenih pasov VVO zajetij. Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - vodovarstvena območja	Ocena	Omilitveni ukrepi
					skladu z zakonodajo.
36	železnica	nadgradnja V-M	- V Ljubljani posega v III. pas VVO zajetij, s katerimi se oskrbuje vodovodno omrežje MOL - poseže v II. pas VVO pri Litiji - v Zagorju pri Savi je v neposredni bližini obstoječe proge vodno zajetje - neposreden, trajen, daljinski vpliv	C1	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
37	povezava Gorenjske in Štajerske cesta	novogradnja Želodnik-Vodice-Mengeš	- poseg v II pas več vodovarstvenih območij - neposreden, trajen, daljinski vpliv	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za glavno cesto Želodnik–Mengeš–Vodice na odseku Žeje–Vodice (Uradni list RS, št. 53/07) Upoštevati določila Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za glavno cesto Želodnik–Mengeš–Vodice na odseku Mengeš–Žeje (Uradni list RS, št. 94/06)
38	povezava Ljubljane letališčem železnica	novogradnja proge Ljubljana-letališče	- samostojne grafike za ta ukrep ni (presojan v sklopu ukrepa št. 8) - prečkanje II. in III. VVO	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
39	javni promet	avtobusni javni promet	- po obstoječi infrastrukturi, ki sicer prečka tudi VVO, bistvenih vplivov ne pričakujemo	A	/
40	povezava Štajerske in Dolenjske cesta	novogradnja/rekonstrukcija Celje-Novo mesto (3. razvojna os)	- posega v II. in III. pas VVO (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
41	Škofja Loka/Medvode-Ljubljana cesta	novogradnja Jeprca-Stanežiče-Brod	- posega v II. in III. pas VVO (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C2	Uredba o državnem prostorskem načrtu za navezovalno cesto Jeprca–Stanežiče–Brod (Uradni list RS, št. 10/11)
42	javni promet, železnica	intenzivni javni promet (taktni promet), izgradnja drugega tira Kranj-Ljubljana	- grafike za ta ukrep ni - obstoječa trasa posega v II. in III. pas VVO (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	X	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
43	cesta	rekonstrukcija in širitev	Obstoječa trasa posega v II.. pas VVO (trajen,	C1	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - vodovarstvena območja	Ocena	Omilitveni ukrepi
		obstoječe ceste	neposreden, daljinski vpliv)		zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
44	Divača-Sežana (IT) <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	Posega v III. pas VVO (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
45	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- ne tangira vodovarstvenih območij	A	/
46	Koper <i>cesta</i>	obvoznica Koper (Šalara)	- ne tangira vodovarstvenih območij	B	/
47	Koper-Ljubljana <i>železnica</i>	nadgradnja V-M Divača-Ljubljana	Obstoječa trasa posega v II. in III. pas VVO (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C1	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
48	<i>železnica</i>	novogradnja IV-M Divača-Ljubljana	Načrtovana trasa posega v II. in III. pas VVO (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
49		APB (ETCS 2) Divača-Ljubljana	- ni vpliva	A	/
50	<i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Koper-Divača	Načrtovana trasa posega v III. pas VVO (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
51	<i>cesta</i>	širitev AC Postojna-Ljubljana	Trasa poteka preko II. pasu VVO (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
52	Letališče Portorož <i>letališče</i>	podaljšanje steze	- ne tangira vodovarstvenih območij	B	/
53	Luka Koper <i>pristanišče</i>	podaljšanje pomolov 1 in 2	- ne tangira vodovarstvenih območij	B	/
54	<i>pristanišče</i>	izgradnja pomola 3			

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - vodovarstvena območja	Ocena	Omitveni ukrepi
55	<i>pristanišče</i>	preureditev pristaniške infrastrukture			
56	<i>pristanišče</i>	poglobitev vplovnih kanalov			
57	<i>pristanišče</i>	izgradnja omrežja za polnitev			
58	navezava Slovenske Istre <i>cesta</i>	novogradnja Jagodje-Lucija	- ne tangira vodovarstvenih območij	B	/
59	<i>cesta</i>	novogradnja Koper-Dragonja	- ne tangira vodovarstvenih območij	B	/
60	Nova Gorica <i>cesta</i>	obvoznica Nova Gorica	- ne tangira vodovarstvenih območij	B	/
61	Postojna-Jelšane (HR) <i>železnica</i>	nosilnost proge Reka (HR)- Ilirska Bistrica - Pivka	Proga poteka preko II. pasu VVO (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C1	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
62	<i>cesta</i>	novogradnja Postojna/Divača-Jelšane (HR)	- posega v III. pas VVO (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
63	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste in obvoznice (Pivka, Il. Bistrica...)	- ne tangira vodovarstvenih območij	A	/
76a	posodobitev regionalnih prog <i>železnica</i>	Sežana-Nova Gorica	- tangira IV. vodovarstveni pas več zajetij	C1	Upoštevati varstveni režim odlokov s katerimi so zavarovana zajetja.
76b		Grosuplje-Novo mesto-Metlika	- obstoječa proga posega v II. in III. vodovarstveni pas VVO	C1	Upoštevati varstveni režim odloka s katerim je zavarovano zajetje.
76c		Prevalje-Maribor	- obstoječa proga posega v I, II in III. vodovarstveni pas VVO	C1	Upoštevati varstveni režim odlokov s katerimi so zavarovana zajetja.
103	Celje	obvoznica Celja	- ni poteka po VVO	B	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - vodovarstvena območja	Ocena	Omilitveni ukrepi
	<i>cesta</i>				
104	Draženci-Gruškovje (HR) <i>cesta</i>	novogradnja Draženci-Gruškovje	- severni del tangira III. VVO - trajen, neposreden, daljinski vpliv	C2	Cesta je že v gradnji, upoštevati ukrepe podane v PVO.
105	Maribor	6 P+R	- objekti niso prostorsko umeščeni - možen: trajen, neposreden, posreden, daljinski vpliv	C2	Izogibati se umeščanju na vodovarstvena območja.
106	<i>železnica</i>	novogradnja proge Ptuj-Maribor	- tangiranje I, II. in III. VVO - trajen, neposreden, daljinski vpliv	C3	Umik iz I.VVO. Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
107	<i>cesta</i>	zahodna obvoznica Maribor	- tangiranje I, II. in III. VVO - trajen, neposreden, daljinski vpliv	C3	Umik iz I.VVO. Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
108	Maribor-Šentilj (AT) <i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Maribor-Šentilj	- ni poteka po VVO	B	/
109	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- ni poteka po VVO	B	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
110	Murska Sobota <i>cesta</i>	obvoznica Murska Sobota	- ni poteka po VVO	B	/
111	Pragersko-Hodoš (HU) <i>železnica</i>	nadgradnja (elektrifikacija, nosilnost, hitrost)	- že obstoječa proga tangira II. in III. VVO (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C1	Gradnja že poteka, upoštevati pogoje iz OVS.
112	<i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Pragersko-Hodoš	- načrtovana vzporedno ob že obstoječi progi, ki tangira II. in III. VVO (trajen, neposreden,	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - vodovarstvena območja	Ocena	Omilitveni ukrepi
			daljinski vpliv)		Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
113	Pragersko-Maribor <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- grafično potek trase ni določen	X	Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
114	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- nadgradnja obstoječe proge, ki tangira II. in III. VVO (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C1	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
115	Ptuj <i>cesta</i>	obvoznica Ptuj	- tangiranje III. VVO (trajen, neposreden, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
116	Ptuj-Ormož (HR) <i>cesta</i>	novogradnja Ptuj-Ormož	- tangiranje III. VVO - trajen, neposreden, daljinski vpliv	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
117	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Ptuj-Ormož	- tangiranje III. VVO - trajen, neposreden, daljinski vpliv	C1	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
118	Zidani Most-Pragersko <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- tangiranje III. VVO - trajen, neposreden, daljinski vpliv	C2	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
119	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- nadgradnja obstoječe proge tangiranje III. VVO - trajen, neposreden, daljinski vpliv	C1	Upoštevati varstveni režim odloka s katerimi je zavarovano zajetje. Načrtovati odvajanje odpadnih voda s cestišč v skladu z zakonodajo.
120	<i>železnica</i>	nosilnost Zidani Most-Celje	- ni poteka po VVO	A	/
121	<i>železnica</i>	nadgradnja postaje Pragersko	- predvidena je nadgradnja obstoječe postaje, ki stoji na III. VVO	C1	Uredba o državnem prostorskem načrtu za preureditev železniške postaje Pragersko, Uradni list RS, št. 12/2014

Tabela 4: Presoja vplivov na področje narave

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - narava	Ocena	Omilitveni ukrepi
1	navezava Bele Krajine na AC <i>cesta</i>	novogradnja Novo mesto-Maline (3. razvojna os)	- trasa tangira dve Natura območji in več naravnih vrednot - vodotokov (neposreden in trajen vpliv) - vpliv na fragmentacijo habitata velikih sesalcev in zveri ne bo bistven, ker bo trasa potekala v predoru pod Gorjanci v dolžini ca 2.300m (daljinski vpliv)	C2	Pri projektiranju upoštevati usmeritve iz Uredbe o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (Uradni list RS, št. 102/12).
2	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste Novo mesto-Metlika-Črnomelj	- trasa tangira štiri Natura območja in več naravnih vrednot - vodotokov (neposreden in trajen vpliv) - cesta ni ograjena, zato je zaradi gostejšega prometa pričakovati večje število povozov divjadi (neposreden vpliv)	C1	Preprečiti trke vozil z divjadjo z ustreznimi odvrtačalnimi napravami. Na območje Natura 2000 posegati v čim manjši možni meri.
3	Novo mesto <i>cesta</i>	obvoznica Novo mesto	- prečka Natura območje (Krka) (neposreden vpliv)	C2	Pri projektiranju upoštevati usmeritve iz Uredbe o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (Uradni list RS, št. 102/12).
4	Zidani Most-Dobova (HR) <i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- trasa poteka po robu 3 Natura območij, prečka več naravnih vrednot - vodotokov - že obstoječa trasa je trajen vir hrupa, po elektrifikaciji bo hrup v naravno okolje zmanjšan - nadgradnja z elektrifikacijo ima zaradi električnih vodov trajen in daljinski vpliv na ptice, predvsem ujede in črno štokljo, ki so kvalifikacijske za Posavsko hribovje - neposreden, daljinski vpliv	C1	Na območje Natura 2000 posegati v čim manjši možni meri. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti naravne vrednote. Preprečiti negativen vpliv elektrifikacije na ptice.
5	Letališče Ljubljana <i>letališče</i>	preureditev in dograditev infrastrukture	- poseg ne tangira območij z naravovarstvenim statusom - daljinski vpliv zaradi hrupa	A	/
6	Ljubljana-Jesenice (AT)	izgradnja drugega tira	- tangira 3 Natura območja. Potek ob robnem delu, en krat prečenje (neposreden vpliv)	C2	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - narava	Ocena	Omilitveni ukrepi
	<i>železnica</i>		- daljši potek ob vodotokih, ki so NV (posreden, trajen)		Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti naravne vrednote.
7	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M (v bistvu novogradnja)	- nadgradnja obstoječega tira, zelo verjetni novi posegi v prostor - tangira 3 Natura območja. Potek ob robnem delu, en krat prečenje (neposreden vpliv) - daljši potek ob vodotokih, ki so NV (posreden, trajen)	C2	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti naravne vrednote.
8	<i>železnica</i>	novogradnja IV-M	-tangira vsaj 4 Natura 2000 območja (Rašiča, Sava-Medvode-Kresnice, Dacarjevo brezno, Breznica in 2 ZO (prečka Spominski park Udin Boršt in poteka ob robu NS Jezerci z okolico v Bobovku pri Kranju) ter več NV (neposreden, trajen, daljinski vpliv) - glede na varstveni režim je neprimeren predvsem potek preko Spominskega parka Udin Boršt, saj ga trasa razdeli na dve polovici (neposreden vpliv na celovitost)	C3	Na območje Natura 2000 posegati v čim manjši možni meri. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti naravne vrednote. Upoštevati odlok o zavarovanju. Umik trase iz Spominskega parka Udin Boršt ali potek v tunelu.
9	navezava Bled – Bohinj <i>cesta</i>	obvoznica Bleda (južna)	- trasa poseže v južni rob zavarovanega območja naravni spomenik, ki je opredeljeno tudi kot naravna vrednota in v rob še ene naravne vrednote (neposreden vpliv)	C2	Pri projektiranju upoštevati določila Odloka o OPPN za južno razbremenilno cesto na Bledu (Uradni list RS, št. 27/2012)
10	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Lesce-Bled	- trasa preči območje ene naravne vrednote, v bližini je zavarovano območje (neposreden vpliv) - ne odpira nov infrastrukturni koridor	C1	Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti naravne vrednote.
11	<i>cesta</i>	obvoznica Bleda (severna)	- trasa preči dve naravovarstveno pomembni območji, eno je opredeljeno kot območje Natura 2000, ZO in NV, drugo kot naravna vrednota -po severnem delu prečka Močvirje pri Podhому, razglašeno za naravni spomenik - neposreden, daljinski vpliv	C3	Umik trase iz Močvirja pri Podhому. V pripravi je OPPN za obravnavano cesto. Pri pripravi OPPN upoštevati varstvene režime (odlok o zavarovanju) in omejiti poseganje na ostala območja z naravovarstvenim statusom.
12	navezava Idrije, Cerkna proti Ljubljani	novogradnja Cerkno-Hotavlje (4. razvojna os)	-trasa poteka po robnem delu Natura 2000 in na dveh mestih preči hidrološko naravno vrednoto (neposreden vpliv)	C2	Na območje Natura 2000 posegati v čim manjši možni meri. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - narava	Ocena	Omilitveni ukrepi
	<i>cesta</i>				lastnosti naravne vrednote. Načrtovati ustrezno infrastrukturo za prehod prostoživečih živali. Preprečiti trke vozil z divjadjo z ustreznimi odvrtačnimi napravami.
13	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste in obvoznice Cerkno-Hotavlje -Tolmin-Bovec	- trasa prečka več območij Natura 2000, nekatere od teh so sočasno tudi zavarovane z odloki ali opredeljene kot naravne vrednote – gre predvsem za vodotoke: Soča, Idrijca (neposreden vpliv)	C1	Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti naravnih vrednot. Načrtovati ustrezno infrastrukturo za prehod prostoživečih živali. Preprečiti trke vozil z divjadjo z ustreznimi odvrtačnimi napravami. Ob morebitni širitvi cestišča se izogniti poseganju v vitalne dele območij Natura 2000 Upoštevati režime varovanja ZO predpisane z zakonodajo.
14	<i>cesta</i>	predor Karavanke izgradnja druge cevi	- trasa prečka območje Natura 2000 Karavanke ter levi povirni krak Save, ki je opredeljen kot naravna vrednota. - potek v predoru, možni so vplivi na hidrološke lastnosti NV (sprememba podzemnih vodnih tokov – trajen daljinski vpliv) - možen daljinski vpliv zaradi odlaganja izkopenega materiala	C2	Na območja z naravovarstvenim statusom ne odlagati izkopenega materiala. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti naravne vrednote.
15	<i>cesta</i>	Škofja Loka obvoznica Škofje Loke (poljanska)	- prečka dve naravovarstveno pomembni območji (Poljanska Sora in Sora), ki sta na mestih prečkanj obe opredeljeni kot naravni vrednoti in Natura 2000 (neposreden, daljinski vpliv)	C2	Upoštevati določila Odloka o lokacijskem načrtu za izgradnjo Poljanske obvoznice Škofje Loke, Uradni list RS, št. 48/2002
16	<i>cesta</i>	obvoznica Škofje Loke (selška)	- poseže v robno območje dveh NV (neposreden, daljinski vpliv)	C2	Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti naravnih vrednot.
17	<i>cesta</i>	navezava Koroške na AC novogradnja Velenje-A1 (3. razvojna os)	- prečkanje Savinje, ki je opredeljena kot Natura 2000 in naravna vrednota (neposreden, daljinski vpliv)	C2	Na območje Natura 2000 posegati v čim manjši možni meri. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti naravne vrednote. Načrtovati ustrezno infrastrukturo za prehod

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - narava	Ocena	Omilitveni ukrepi
					prostoživečih živali. Preprečiti trke vozil z divjadjo z ustreznimi odvrtačnimi napravami.
18	cesta	rekonstrukcija Velenje-A1	- poteka ob robu Ponikovskega Krasa, ki je zavarovan kot krajinski park in naravna vrednota (daljinski vpliv) - v primeru širitve ceste je možen poseg v območje krajinskega parka	C1	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Upoštevati varstvene režime odloka o zavarovanju. Načrtovati ustrezno infrastrukturo za prehod prostoživečih živali. Preprečiti trke vozil z divjadjo z ustreznimi odvrtačnimi napravami.
19	cesta	rekonstrukcija Holmec-Dravograd-Slovenj Gradec	- potek ob robu dveh Natura območij - obstoječa trasa poteka v neposredni bližini več točkovnih naravnih vrednot in enega območja NV - v primeru širitve obstoječe trase možni vplivi na Natura 2000 in NV - neposreden, daljinski vpliv	C1	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti območij naravnih vrednot. Načrtovati ustrezno infrastrukturo za prehod prostoživečih živali. Preprečiti trke vozil z divjadjo z ustreznimi odvrtačnimi napravami.
20	cesta	novogradnja Slovenj Gradec-Velenje (3. razvojna os)	- poseže v eno Natura območje (neposredenvpliv)	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (Uradni list RS, št. 72/13)
21	cesta	rekonstrukcija Slovenj Gradec-Velenje	- poteka preko osrednjega območja Natura POO Huda Luknja - poseže tudi na več območij naravnih vrednot - neposreden vpliv	C3	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti območij naravnih vrednot. Načrtovati ustrezno infrastrukturo za prehod prostoživečih živali. Preprečiti trke vozil z divjadjo z ustreznimi odvrtačnimi napravami.
22	cesta	Hrastnik-Zidani Most novogradnja	- trasa ceste Hrastnik – Zidani Most poteka po robu POV Posavsko hribovje - trasa ceste Hrastnik – Rimske toplice poteka v neposredni bližini Natura območja Kum in poseže v območje NV Zidani Most - spodmoli - neposreden, daljinski vpliv	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem prostorskem načrtu za cesto G2-108 Hrastnik–Zidani Most in G1-5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče (Uradni list RS, št. 76/12)
23	Kočevje/Grosuplje-	intenzivni javni promet	- osrednji del trase poteka ob robu KP in Natura	C2	Omejiti poseganje na območja z

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - narava	Ocena	Omilitveni ukrepi
	Ljubljana <i>javni promet</i>	(taktni promet Kočevje-Ljubljana), izgradnja drugega tira Grosuplje-Ljubljana	območja Ljubljansko barje (neposreden, daljinski, trajni vpliv)		naravovarstvenim statusom. Upoštevati režime varovanja KP predpisane z zakonodajo.
24	<i>cesta</i>	polni priključek Šmarje Sap	- trasa ne tangira območij z naravovarstvenim statusom	B	/
25	<i>cesta</i>	obvoznica Škofljica	- trasa poseže v območje Krajinskega parka Barje in Natura območje Ljubljansko barje, možen vpliv na varstven režim ter celovitost in funkcionalnost Natura območja - trasa prav tako poteka po robu NV Jelšje (neposreden, daljinski vplivi)	C3	Izoginiti se poseganju na varovana območja. Upoštevati režime varovanja predpisane z zakonodajo. Preprečiti trke vozil z divjadjo z ustreznimi odvrtačnimi napravami.
26	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste z obvoznicami (3A razvojna os)	- obstoječa trasa poseže v robno območje Ljubljanskega barja (KP, Natura 2000), poteka tudi ob robnem predelu dveh Natura območij (Mišja dolina in Ribniška dolina) - obstoječa trasa prečka območje Natura Bajdine - obstoječa trasa seka tudi več območij naravnih vrednot, v bližini so tudi točkovne naravne vrednote - ob širitvi cestišča v naravovarstveno pomembna območja lahko pride do neposrednih, daljinskih in trajnih vplivov)	C1	Ob morebitni širitvi cestišča se izogniti poseganju v vitalne dele območij Natura 2000 Upoštevati režime varovanja KP predpisane z zakonodajo. Preprečiti trke vozil z divjadjo z ustreznimi odvrtačnimi napravami.
27	Ljubljana	25 P+R	- objekti niso prostorsko umeščeni - možen: trajen, neposreden, posreden, daljinski vpliv	C2	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom.
28	<i>cesta</i>	novogradnja Vrhnika-Ljubljana	- poseže v robno območje KP in Natura Ljubljansko barje (ne bo vpliva na celovitost) - poteka preko osrednjega dela območja NV Podlipske doline - neposreden, daljinski vpliv	C2	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Izoginiti se poseganju v vitalne dele območij Natura 2000. Upoštevati režime varovanja KP predpisane z zakonodajo. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV.
29	<i>cesta</i>	novogradnja priključka Brezovica	- poseže v robno območje KP in Natura Ljubljansko barje	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem prostorskem načrtu za priključek Brezovica na

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - narava	Ocena	Omilitveni ukrepi
			- neposreden, daljinski vpliv		avtocestnem odseku Ljubljana–Vrhnika, Uradni list RS, št. 102/2010)
30	cesta	novogradnja Ljubljana-Šentjakob	- poseže v robno območje Natura 2000 Sava-Medvode-Kresnice (daljinski vpliv)	C2	Izoginiti se poseganju v vitalne dele območja Natura 2000. Načrtovati ustrezno infrastrukturo za prehod prostoživečih živali.
31	cesta	širitev obvoznice	- tangira robne dela več območij Natura 2000, tudi robnega območja KP Ljubljansko barje - prečka več območij NV - ob širitvi obvoznice so možni neposredni, daljinski in trajni vplivi na naravovarstveno pomembna območja - neposreden, daljinski vpliv	C2	Za zahodnem odesku upoštevati določila Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Koseze–Kozarje, Uradni list RS, št. 71/2009 Upoštevati režime varovanja KP predpisane z zakonodajo. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV ter Natura 2000. Načrtovati ustrezno infrastrukturo za prehod prostoživečih živali.
32	javni promet, železnica	intenzivni javni promet (taktni promet), izgradnja drugega tira Kamnik-Ljubljana	- proga prečka območje Natura 2000 Sava-Medvode-Kresnice in poseže v rob NV Sava – od sotočja Save Bohinjke in Save Dolinke navzdol - možni so neposredni, daljinski in trajni vplivi na naravovarstveno pomembna območja	C2	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Preprečiti negativne vplive na celovitost in povezanost območij Natura 2000. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV.
33	železnica	Tivolski lok in preureditev glavne postaje	- grafike za ta ukrep ni - ob preureditvi glavne postaje neposrednih negativnih vplivov ne pričakujemo - v bližini je območje Tivolskega parka, ki je zavarovan kot krajinski park (in opredeljen tudi kot NV) (možni so daljinski vplivi)	X	Upoštevati režime varovanja KP predpisane z zakonodajo. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV.
34	železnica	obvozna proga in preureditev glavne postaje	- grafike za ta ukrep ni - ob preureditvi glavne postaje neposrednih negativnih vplivov ne pričakujemo - v bližini je območje Tivolskega parka, ki je zavarovan kot krajinski park (in opredeljen tudi kot NV)	X	Upoštevati režime varovanja KP predpisane z zakonodajo. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV.
35	Ljubljana-Zidani Most	novogradnja IV-M	- Tangira več območij Natura 2000, preko pPOO Dolsko poteka po osrednjem delu (vpliv na celovitost in funkcionalnost)	C3	Umik izven ZO. Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - narava	Ocena	Omilitveni ukrepi
	<i>železnica</i>		- poseže tudi v rob KP Zajčja Dobrava - možni so neposredni, daljinski in trajni vplivi - poteka tudi preko dveh območij NV, v neposredni bližini trase je tudi več točkovnih NV		Preprečiti negativne vplive na celovitost in povezanost območij Natura 2000. Upoštevati režime varovanja KP predpisane z zakonodajo. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV.
36	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- obstoječa trasa poteka v neposredni bližini dveh KP (Kum in Zajčja Dobrava) - tangira robne dele več Natura 2000 in - poteka po robovih ali v neposredni bližini več NV - pri elektrifikaciji vpliv na ptice (neposreden, daljinski)	C1	Upoštevati režime varovanja KP predpisane z zakonodajo. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV. V primeru poseganja na območja Natura 2000 preprečiti negativne vplive na celovitost in povezanost območij.
37	povezava Gorenjske in Štajerske <i>cesta</i>	novogradnja Želodnik-Vodice-Mengeš	- pri Mengšu in Radomljah poseganje v robna območja Natura 2000 in v robna območja naravnih vrednot - neposredni, daljinski in trajni vplivi	C2	Uredba o državnem lokacijskem načrtu za glavno cesto Želodnik–Mengeš–Vodice na odseku Žeje–Vodice (Uradni list RS, št. 53/07) Uredba o državnem lokacijskem načrtu za glavno cesto Želodnik–Mengeš–Vodice na odseku Mengeš–Žeje (Uradni list RS, št. 94/06)
38	povezava Ljubljane z letališčem <i>železnica</i>	novogradnja proge Ljubljana-letališče	- samostojne grafike za ta ukrep ni (presojan v sklopu ukrepa št. 8) -tangira 2 Natura 2000 območja (Rašica, Sava-Medvode-Kresnice), ki sta tudi NV - neposreden, trajen, daljinski vpliv	C2	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV. Preprečiti negativne vplive na celovitost in povezanost območij Natura 2000.
39	<i>javni promet</i>	avtobusni javni promet	- po obstoječi infrastrukturi	A	/
40	povezava Štajerske in Dolenjske <i>cesta</i>	novogradnja/rekonstrukcija Celje-Novo mesto (3. razvojna os)	- tangira robne dele več Natura 2000, poseže v osrednji del POO Veliko Kozje in - poteka po robovih ali v neposredni bližini več NV - neposredni, daljinski vplivi	C2	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV. Preprečiti negativne vplive na celovitost in povezanost območij Natura 2000. Načrtovati ustrezno infrastrukturo za prehod prostoživečih živali.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - narava	Ocena	Omilitveni ukrepi
					Preprečiti trke vozil z divjadjo z ustreznimi odvrtačnimi napravami.
41	Škofja Loka/Medvode-Ljubljana <i>cesta</i>	novogradnja Jeprca-Stanežiče-Brod	- načrtovana cesta prečka območje Natura 2000 Sava-Medvode-Kresnice in poseže v rob NV Sava – od sotočja Save Bohinjke in Save Dolinke navzdol - možni so neposredni, daljinski in trajni vplivi	C2	Uredba o državnem prostorskem načrtu za navezovalno cesto Jeprca–Stanežiče–Brod (Uradni list RS, št. 10/11)
42	<i>javni promet, železnica</i>	intenzivni javni promet (taktni promet), izgradnja drugega tira Kranj-Ljubljana	- grafike za ta ukrep ni - obstoječa železnica prečka območje Natura 2000 Sava-Medvode-Kresnice in poseže v rob NV Sava – od sotočja Save Bohinjke in Save Dolinke navzdol	X	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV. Preprečiti negativne vplive na celovitost in povezanost območij Natura 2000.
43	<i>cesta</i>	rekonstrukcija in širitev obstoječe ceste	- ni poseganja v naravovarstveno pomembna območja	A	/
44	Divača-Sežana (IT) <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- potek preko Natura 2000 Kras - poseže v osrednje območje NV Brestoviški dol - neposredni, daljinski in trajni vplivi	C2	Preprečiti negativne vplive na kvalifikacijske vrste in HT območij Natura 2000. Preprečiti negativne vplive na celovitost in povezanost območij Natura 2000. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV.
45	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- potek preko osrednjega dela Natura 2000 Kras. Gre za nadgradnjo obstoječe železnice, ne odpira se nov koridor, zato ne pričakujemo bistvenih vplivov, ki jih ne bi bilo mogoče omiliti. - neposredni, daljinski in trajni vplivi	C1	Preprečiti negativne vplive na kvalifikacijske vrste in HT območij Natura 2000. Preprečiti negativne vplive na celovitost in povezanost območij Natura 2000.
46	Koper <i>cesta</i>	obvoznica Koper (Šalara)	- potek ob Škocjanskem zatoku , ki je NV, ZO, Natura 2000 (navezava na obstoječo cesto) - neposredni, daljinski vplivi	C2	Upoštevati režime varovanja zavarovanega območja. Preprečiti negativne vplive na kvalifikacijske vrste in HT območij Natura 2000. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV.
47	Koper-Ljubljana <i>železnica</i>	nadgradnja V-M Divača-Ljubljana	- poseg v naravne vrednote, ZO in Natura 2000 - prečka vplivno območje Škocjanskih jam (UNESCO): daljinski vpliv na ZO - gre za nadgradnjo, ne odpira se nov koridor,	C1	Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV. Preprečiti negativne vplive na kvalifikacijske vrste in HT območij Natura 2000.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - narava	Ocena	Omilitveni ukrepi
			zato ne pričakujemo bistvenih vplivov, ki jih ne bi bilo mogoče omiliti - možni neposredni, daljinski in trajni vplivi		Upoštevati režime varovanja ZO.
48	železnica	novogradnja IV-M Divača-Ljubljana	- poseg v naravne vrednote, ZO in Natura 2000 - prečka KP Ljubljansko barje in Notranjski regijski park in Natura Krimsko hribovje (vpliv na varstvene režime) - možni vplivi na celovitost in povezanost območij Natura - neposredni, daljinski in trajni vplivi	C3	Premik izven KP Ljubljansko barje. Preprečiti negativne vplive na kvalifikacijske vrste in HT območij Natura 2000. Preprečiti negativne vplive na celovitost in povezanost območij Natura 2000 in ZO. Upoštevati režime varovanja. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV.
49		APB (ETCS 2) Divača-Ljubljana	- ni vpliva	A	/
50	železnica	izgradnja drugega tira Koper-Divača	- poseg v naravne vrednote, ZO in Natura 2000 (neposreden, daljinski vpliv) - vpliv na celovitost in funkcionalnost Natura območij - potek je predviden pretežno v tunelu, s čimer bodo vplivi zmanjšani	C2	Uredba o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper (Uradni list RS, št. 43/05) Dopolnitev uredbe v pripravi. Upoštevati režime varovanja Notranjskega regijskega parka. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV. Preprečiti negativne vplive na kvalifikacijske vrste in HT območij Natura 2000.
51	cesta	širitev AC Postojna-Ljubljana	- poteka skozi Notranjski regijski park (ZO) in v neposredni bližini Natura 2000, točkovnih naravnih vrednot in tudi območij NV - ob širitvi cestišča je možen poseg v navedena območja - pričakovani so trajni, neposredni in daljinski vplivi	C2	Upoštevati režime varovanja Notranjskega regijskega parka. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV. Preprečiti negativne vplive na kvalifikacijske vrste in HT območij Natura 2000. Načrtovati ustrezno infrastrukturo za prehod prostoživečih živali.
52	Letališče Portorož letališče	podaljšanje steze	- obstoječe letališče leži tik ob Sečoveljskih solinah, ki so opredeljene kot Natura 2000, ZO (krajinski park) in NV - podatkov o širitvi ni, lahko pa se ugotovi, da bodo v primeru gostejšega zračnega prometa trajni in daljinski vplivi na ptice (vpliv na	C3	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Upoštevati režime varovanja ZO predpisane z zakonodajo. Preprečiti negativne vplive na kvalifikacijske vrste in HT območij Natura 2000. Preprečiti

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - narava	Ocena	Omilitveni ukrepi
			funkcionalnost varovanega območja)		negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV.
53	Luka Koper <i>pristanišče</i>	podaljšanje pomolov 1 in 2	- v okviru obstoječih objektov - bližina NR in Natura Škocjanski zatok in NV Bonifika - možen posredni vpliv zaradi odlaganja izkopnega materiala	C2	Preprečiti negativne vplive na kvalifikacijske vrste in HT območij Natura 2000. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV. Uredba o državnem prostorskem načrtu za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru (Uradni list RS, št. 48/11)
54	<i>pristanišče</i>	izgradnja pomola 3			
55	<i>pristanišče</i>	preureditev pristaniške infrastrukture			
56	<i>pristanišče</i>	poglobitev vplivnih kanalov			
57	<i>pristanišče</i>	izgradnja omrežja za polnitev			
58	navezava Slovenske Istre <i>cesta</i>	novogradnja Jagodje-Lucija	- ne posega na območja z naravovarstvenim statusom	B	/
59	<i>cesta</i>	novogradnja Koper-Dragonja	- poteka ob robu Natura območja Slovenska Istra - možni neposredni, daljinski in trajni vplivi.	C2	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Preprečiti negativne vplive na kvalifikacijske vrste in HT območij Natura 2000. Načrtovati ustrezno infrastrukturo za prehod prostoživečih živali.
60	Nova Gorica <i>cesta</i>	obvoznica Nova Gorica	- poseže v rob Natura 2000 - poteka tudi po območju NV in ZO (NS Gozd Panovec) - širitev bo posegala v NS in NVGozd Panovec, a ker ga obvoznica prečka že v obstoječem stanju je območje na tej lokaciji že degradirano - možni neposredni, daljinski in trajni vplivi.	C2	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Upoštevati režime varovanja NS predpisane z zakonodajo. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV. Preprečiti negativne vplive na kvalifikacijske vrste in HT območij Natura 2000.
61	Postojna-Jelšane (HR) <i>železnica</i>	nosilnost proge Reka (HR)- Ilirska Bistrica - Pivka	- tangira območja Natura 2000 in naravne vrednote - prečka vplivno območje Škocjanskih jam (UNESCO): daljinski vpliv na ZO	C1	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Upoštevati režime varovanja Škocjanskih jam. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - narava	Ocena	Omilitveni ukrepi
			- gre za rekonstrukcijo, novega poseganja v prostor ne bo - možni daljinski in trajni vplivi		lastnosti NV. Preprečiti negativne vplive na kvalifikacijske vrste in HT območij Natura 2000.
62	cesta	novogradnja Postojna/Divjača-Jelšane (HR)	- tangira več območij Natura 2000 in naravne vrednote (neposreden, daljinski vpliv) - zahodni krak ceste posega v osrednje dele območij Natura 2000 Dolina Reke - prečka vplivno območje Škocjanskih jam (UNESCO): daljinski vpliv na ZO - možni neposredni, daljinski in trajni vplivi	C3	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Upoštevati režime varovanja Škocjanskih jam. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV. Preprečiti negativne vplive na kvalifikacijske vrste in HT območij Natura 2000. Načrtovati ustrezno infrastrukturo za prehod prostoživečih živali. Preprečiti trke vozil z divjadjo z ustreznimi odvrtačnimi napravami.
63	cesta	rekonstrukcija obstoječe ceste in obvoznice (Pivka, Il. Bistrica...)	- tangira območja Natura 2000 in naravne vrednote - zahodni krak ceste posega v osrednje dele območij Natura 2000 Dolina Reke - prečka vplivno območje Škocjanskih jam (UNESCO): daljinski vpliv na ZO - gre za rekonstrukcijo, novega poseganja v prostor ne bo - možni daljinski in trajni vplivi	C1	Upoštevati določila Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za preložitev glavne ceste G1-6 in regionalne ceste R2-404 na območju Ilirske Bistrice, Uradni list RS, št. 83/ 2006 Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Upoštevati režime varovanja Škocjanskih jam. Načrtovati ustrezno infrastrukturo za prehod prostoživečih živali. Preprečiti trke vozil z divjadjo z ustreznimi odvrtačnimi napravami.
76a	posodobitev regionalnih prog		- obstoječa trasa poteka po območjih Natura 2000, tangira tudi dve zavarovani območji - gre za rekonstrukcijo, novega poseganja v prostor ne bo - možni daljinski in trajni vplivi	C1	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Preprečiti negativne vplive na kvalifikacijske vrste in HT območij Natura 2000. Preprečiti negativne vplive na celovitost in povezanost območij Natura 2000. Upoštevati varstveni režim zavarovanih območij.
	železnica	Sežana-Nova Gorica	- tangira območja Natura 2000 in naravne vrednote - gre za rekonstrukcijo, novega poseganja v prostor ne bo	C1	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Preprečiti negativne vplive na kvalifikacijske vrste in HT območij Natura 2000.

76b

Grosuplje-Novo mesto-
Metlika

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - narava	Ocena	Omilitveni ukrepi
			- možni daljinski in trajni vplivi		Preprečiti negativne vplive na celovitost in povezanost območij Natura 2000.
76c		Prevalje-Maribor	- tangira območja Natura 2000 in naravne vrednote, posega v osrednje dele POO Zgornja Drava s pritoki - gre za rekonstrukcijo, novega poseganja v prostor ne bo - možni daljinski in trajni vplivi	C1	Omejiti poseganje na območja z naravovarstvenim statusom. Preprečiti negativne vplive na kvalifikacijske vrste in HT območij Natura 2000. Preprečiti negativne vplive na celovitost in povezanost območij Natura 2000.
103	Celje <i>cesta</i>	obvoznica Celja	- ni poteka po območjih z naravovarstvenim statusom	B	/
104	Draženci-Gruškovje (HR) <i>cesta</i>	novogradnja Draženci-Gruškovje	- ni poteka po območjih z naravovarstvenim statusom	B	/
105	Maribor	6 P+R	- objekti niso prostorsko umeščeni - možen: trajen, neposreden, posreden, daljinski vpliv	C2	Izogibati se umeščanju objektov na območja z naravovarstvenim statusom in njihovo neposredno bližino.
106	<i>železnica</i>	novogradnja proge Ptuj-Maribor	- ni poteka po območjih z naravovarstvenim statusom	B	/
107	<i>cesta</i>	zahodna obvoznica Maribor	- ni poteka po območjih z naravovarstvenim statusom	B	/
108	Maribor-Šentilj (AT) <i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Maribor-Šentilj	- ni poteka po območjih z naravovarstvenim statusom	B	/
109	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- ni poteka po območjih z naravovarstvenim statusom	B	Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV.
110	Murska Sobota <i>cesta</i>	obvoznica Murska Sobota	- ni poteka po območjih z naravovarstvenim statusom	B	/
111	Pragersko-Hodoš (HU)	nadgradnja (elektrifikacija, nosilnost, hitrost)	- predvidena je nadgradnja obstoječe proge, nadgradnja se bo izvajala tudi preko območij z	C1	Gradnja že poteka, upoštevati pogoje iz OVS.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - narava	Ocena	Omilitveni ukrepi
	<i>železnica</i>		naravovarstvenim statusom (neposreden vpliv)		
112	<i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Pragersko-Hodoš	- potek II. tira ob obstoječem, preko več območij z naravovarstvenim statusom (neposreden, daljinski vpliv)	C2	Omejiti vplive in poseganje na območja z naravovarstvenim statusom.
113	Pragersko-Maribor <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- grafično potek trase ni določen	X	Omejiti vplive na območja z naravovarstvenim statusom.
114	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- nadgradnja obstoječe proge, ki poteka tudi preko območij z naravovarstvenim statusom (neposreden, daljinski vpliv)	C1	Omejiti vplive na območja z naravovarstvenim statusom.
115	Ptuj <i>cesta</i>	obvoznica Ptuj	- tangira spomenik oblikovane narave Zeleni pas mesta Ptuj (odlok) in Natura območje (neposreden, daljinski vpliv) - neposreden vpliv na ZO	C3	Umik iz ZO in upoštevati odlok o zavarovanju. Omejiti vplive in poseganje na območja z naravovarstvenim statusom.
116	Ptuj-Ormož (HR) <i>cesta</i>	novogradnja Ptuj-Ormož	- tretjina trase poteka ob Dravi v Natura območju POV Drava pomembnemu za ptice (neposreden in daljinski vpliv na celovitost in funkcionalnost Natura območja) - trasa poteka ob robu NV Drava-rečna loka 2 (neposredni vpliv)	C3	Premik trase izven območja Natura ali na njen skrajni robni del Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV. Načrtovati ustrezno infrastrukturo za prehod prostoživečih živali.
117	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Ptuj-Ormož	- ni poteka po območjih z naravovarstvenim statusom	A	/
118	Zidani Most-Pragersko <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- tangira več območij z naravovarstvenim statusom - prečka več vodotokov NV (neposreden vpliv) - prečka Natura območje Ličenca pri Poljčanah in Dravinjska dolina (neposredni in daljinski vpliv na ptice (električni vodi)) - možen neposreden vpliv na celovitost in funkcionalnost Natura območja	C3	Premik trase izven območja Natura ali na njen skrajni robni del Omejiti vplive na območja z naravovarstvenim statusom. Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV.
119	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- nadgradnja obstoječe proge, ki poteka tudi preko območij z naravovarstvenim statusom - potek po Natura območju POV Dravinjska dolina: negativen vpliv elektrifikacije na ptice	C1	Omejiti vplive na območja z naravovarstvenim statusom. V primeru elektrifikacije proge omejiti potek skozi Natura območje POV Dravinjska dolina.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - narava	Ocena	Omilitveni ukrepi
			- trajen, neposreden, daljinski vpliv		Preprečiti negativne vplive na vitalne dele in lastnosti NV.
120	<i>železnica</i>	nosilnost Zidani Most-Celje	- nadgradnja obstoječe proge, ki poteka tudi preko območij z naravovarstvenim statusom (neposreden, daljinski vpliv)	C1	Omejiti vplive na območja z naravovarstvenim statusom.
121	<i>železnica</i>	nadgradnja postaje Pragersko	- postaja ne leži na območju z naravovarstvenim statusom	A	/

Tabela 5: Presoja vplivov na področje kulturne dediščine in krajine

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kulturna dediščina in krajina	Ocena	Omilitveni ukrepi
1	navezava Bele Krajine na AC <i>cesta</i>	novogradnja Novo mesto-Maline (3. razvojna os)	- trasa tangira več arheoloških najdišč (neposredni vpliv) - trasa ne tangira krajin s prepoznanimi značilnostmi ali izjemne krajine	C2	Pri projektiranju upoštevati usmeritve iz Uredbe o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (Uradni list RS, št. 102/12).
2	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste Novo mesto-Metlika-Črnomelj	- trasa tangira več arheoloških najdišč (neposredni vpliv) Trasa poteka ob robu treh kulturnih spomenikov, v enega do njih tudi poseže - trasa ne tangira krajin s prepoznanimi značilnostmi ali izjemne krajine	C1	Širitev trase se ne predvidi v območje KD Mehovo - območje gradu ali v vplivno območje KD gradu Gradac. Poseg naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
3	Novo mesto <i>cesta</i>	obvoznica Novo mesto	- trasa tangira več arheoloških najdišč (neposredni vpliv) - trasa ne tangira krajin s prepoznanimi značilnostmi ali izjemne krajine	C2	Pri projektiranju upoštevati usmeritve iz Uredbe o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (Uradni list RS, št. 102/12).
4	Zidani Most-Dobova (HR) <i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- trasa prečka več enot KD, predvsem kulturne krajine (trajen, daljinski, neposreden vpliv) in arheološke dediščine (neposreden vpliv)	C1	Poseg naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
5	Letališče Ljubljana <i>letališče</i>	preureditev in dograditev infrastrukture	- poseg tangira vplivno območje KD Šenčur vas in Cerklje na Gorenjskem in arheološko območje Letališče (trajen, daljinski vpliv) - poseg ne tangira krajin s prepoznanimi značilnostmi ali izjemne krajine	C1	Poseg naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
6	Ljubljana-Jesenice (AT) <i>železnica</i>	izgradnja drugega tira	- obstoječa proga tangira dve krajini s prepoznanimi značilnostmi in eno izjemno krajino, od tega eno celo prečka po sredini (neposreden, trajen, daljinski vpliv) - posega v rob naselbinske dediščine Radovljica (odlok) (neposreden vpliv) - prečka več območij KD, predvsem naselbinske in krajinske dediščine	C2	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Trasa naj se načrtuje na način, da ima čim manjši vizualni vpliv.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kulturna dediščina in krajina	Ocena	Omilitveni ukrepi
			(neposreden, trajen, daljinski vpliv) - poteka v neposredni bližini več enot KD (posreden vpliv)		
7	železnica	nadgradnja V-M	- nadgradnja obstoječega tira, zelo verjetni novi posegi v prostor - potek po robu enot KD (neposreden vpliv) - prečka linijski objekt KD	C2	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
8	železnica	novogradnja IV-M	- potek po robu KS Brdo pri Kranju - Posestvo gradu Brdo in prečka spominski park Udin Boršt (odlok) (neposreden, trajen vpliv) - prečka več območij KD, predvsem naselbinske, krajinske in arheološke dediščine (neposreden, daljinski vpliv) - potek po robu izjemne krajine Dobrave, in krajine s prepoznanimi značilnostmi Brdo pri Kranju (neposreden, daljinski vpliv) - poteka v neposredni bližini več enot KD (posreden vplivi) - zaradi odpiranja novega koridorja bo degradacija kulturne krajine obsežna	C3	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Trasa naj se načrtuje na način, da ima čim manjši vizualni vpliv. Upoštevati odloke o zavarovanju.
9	navezava Bled – Bohinj cesta	obvoznica Bleda (južna)	-posega v dve enoti KD - Bled-Parkovni gozd Straža je zavarovan kot kulturni spomenik (neposreden vpliv) -potek ob Blejskem jezeru, ki je opredeljeno kot izjemna krajina (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	C2	Pri projektiranju upoštevati določila Odloka o OPPN za južno razbremenilno cesto na Bledu, Uradni list RS, št. 27/2012.
10	cesta	rekonstrukcija Lesce-Bled	- ni poteka po območjih KD, pri Lescah se trasa močno približa KD (vplivno območje kulturne krajine Studenčice) (daljinski vpliv) - trasa ne tangira krajin s prepoznanimi značilnostmi ali izjemne krajine - rekonstrukcija je predvidena v obstoječem koridorju, nove degradacije	A	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kulturna dediščina in krajina	Ocena	Omilitveni ukrepi
			krajine ne bo.		
11	<i>cesta</i>	obvoznica Bleda (severna)	- trasa tangira rob dveh enot KD in poteka v neposredni bližini tretje enote KD	C2	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
12	navezava Idrije, Cerčna proti Ljubljani <i>cesta</i>	novogradnja Cerčno-Hotavlje (4. razvojna os)	- v daljši potezi seka izjemno krajino Labinje (neposreden, trajen, daljinski vpliv) - poseže v rob dveh območij memorialne KD (neposreden in daljinski vpliv), obe sta zavarovani z odlokom	C3	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Trasa naj se načrtuje na način, da ima čim manjši vizualni vpliv (predor). Upoštevati odloke o zavarovanju.
13	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste in obvoznice Cerčno-Hotavlje -Tolmin-Bovec	-poseže v rob izjemne krajine Labinje (daljinski, trajen vpliv) - poseže v območja več enot KD, nekatere od teh so zavarovane kot naravni spomeniki (neposreden, daljinski vpliv)	C1	Trasa naj se v čim večji možni meri izogne območjem KD in izjemni krajini. Trasa naj se umesti na način, da vplivi na režime varstva naravnih spomenikov ne bodo bistveni. Trasa naj se načrtuje na način, da ima čim manjši vizualni vpliv.
14	predor Karavanke <i>cesta</i>	izgradnja druge cevi	- trasa ne tangira krajin s prepoznavnimi značilnostmi ali izjemne krajine ali KD	B	/
15	Škofja Loka <i>cesta</i>	obvoznica Škofje Loke (poljanska)	- v večjem delu dolžine trasa posega v območja KD, pri tem poseže tudi v osrednji del mestnega jedra Škofje Loke, ki je zavarovano z odlokom kot kulturni spomenik - neposreden, trajen, daljinski vpliv	C2	Upoštevati določila Odloka o lokacijskem načrtu za izgradnjo Poljanske obvoznice Škofje Loke, Uradni list RS, št. 48/2002
16	<i>cesta</i>	obvoznica Škofje Loke (selška)	- v večjem delu dolžine trasa posega v območja KD, pri tem poseže tudi v rob kulturne krajine Kamnitnik, ki je zavarovana z odlokom - neposreden, trajen, daljinski vpliv	C3	Trasa naj se v čim večji možni meri izogne območjem KD. Trasa naj se umesti na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Upoštevati odlok o zavarovanju.
17	navezava Koroške na AC <i>cesta</i>	novogradnja Velenje-A1 (3. razvojna os)	- trasa prečka več območij KD (v večini gre za arheološka najdišča) - neposreden vpliv	C2	Trasa naj se v čim večji možni meri izogne območjem KD. Trasa naj se umesti na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
18	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Velenje-A1	- obstoječa trasa poseže v dve območji KD in poteka po robu območja kulturnega spomenika Velenje-Vila Herberstein	C1	V primeru širitve v območja KD naj se ta izvede na način, da ne bo vpliva na varstveni režim, ključne značilnosti in prepoznavnost KD.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kulturna dediščina in krajina	Ocena	Omilitveni ukrepi
			(daljinski vpliv) - neposreden, daljinski vpliv		Rekonstrukcijo izvesti ob upoštevanju določil odloka o zavarovanju kulturnega spomenika.
19	cesta	rekonstrukcija Holmec-Dravograd-Slovenj Gradec	- obstoječa trasa poseže v več območij KD, nekatera izmed njih so varovana z odloki - v primeru širitve cestišča ob rekonstrukciji lahko pride do neposrednih in daljinskih vplivov na KD - neposreden, daljinski vpliv	C1	V primeru širitve v območja KD naj se ta izvede na način, da ne bo vpliva na ključne značilnosti in prepoznavnost KD. Rekonstrukcijo izvesti ob upoštevanju določil odlokov o zavarovanju KD.
20	cesta	novogradnja Slovenj Gradec-Velenje (3. razvojna os)	- trasa poseže v 8 enot KD, ena od teh (Vodriž-razvaline gradu) je zavarovana z odlokom (daljinski in neposredni vpliv)	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (Uradni list RS, št. 72/13).
21	cesta	rekonstrukcija Slovenj Gradec-Velenje	- obstoječa trasa poteka v neposredni bližini, oz poseže v rob 9 enot KD, 3 izmed teh so zavarovane z odloki - neposreden, daljinski vpliv	C1	V primeru širitve v območja KD naj se ta izvede na način, da ne bo vpliva na ključne značilnosti in prepoznavnost KD. Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Rekonstrukcijo izvesti ob upoštevanju določil odlokov o zavarovanju KD.
22	cesta	Hrastnik-Zidani Most novogradnja	- poseže v rob treh enot KD in dodatno poteka v neposredni bližini še treh enot KD - neposreden, daljinski vpliv	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem prostorskem načrtu za cesto G2-108 Hrastnik-Zidani Most in G1-5 Rimske Toplice-Zidani Most-Radeče (Uradni list RS, št. 76/12).
23	javni promet	intenzivni javni promet (taktni promet Kočevje-Ljubljana), izgradnja drugega tira Grosuplje-Ljubljana	- trasa prečka oz. poseže v rob številnih enot KD, od teh so štiri zavarovane z odlokom. - neposreden, daljinski vpliv	C2	V primeru širitve v območja KD naj se ta izvede na način, da ne bo vpliva na varstven režim, ključne značilnosti in prepoznavnost KD. Rekonstrukcijo izvesti ob upoštevanju določil odlokov o zavarovanju KD.
24	cesta	polni priključek Šmarje Sap	- trasa ne tangira krajin s prepoznavnimi značilnostmi ali izjemne krajine ali KD	B	/
25	cesta	obvoznica Škofljica	- trasa je v celoti znotraj arheološkega območja Ljubljansko barje in kulturne krajine ljubljansko barje - in hkrati v celoti znotraj območja	C2	Traso načrtovati na način, da ni negativnega vpliva na prepoznavne značilnosti krajine. Trasa naj se umesti na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kulturna dediščina in krajina	Ocena	Omilitveni ukrepi
			prepoznavnih značilnosti Ljubljanskega barja - neposreden, trajen, daljinski vpliv		
26	cesta	rekonstrukcija obstoječe ceste z obvoznici (3A razvojna os)	- obstoječa trasa prečka oz. poseže v rob številnih enot KD, od teh jih je 6 zavarovanih z odlokom (neposreden vpliv) - v krajšem odseku poteka ob robu območja prepoznavnih značilnosti Ljubljanskega barja (neposreden, trajen, daljinski vpliv) - izgradnja je predvidena v obstoječem koridorju, nove degradacije prostora ne bo	C1	V primeru širitve cestišča v območja KD naj se ta izvede na način, da ne bo vpliva na varstveni režim, ključne značilnosti in prepoznavnost KD. Rekonstrukcijo izvesti ob upoštevanju določil odlokov o zavarovanju KD.
27	Ljubljana	25 P+R	- objekti niso prostorsko umeščeni - možen: trajen, neposreden, posreden, daljinski vpliv	C2	Ne umeščati v območja KD in na območja izjemne krajine ter krajine s prepoznavnimi značilnostmi.
28	cesta	novogradnja Vrhnika-Ljubljana	- načrtovana cesta posega v več območij KD, nobeno izmed njih ni zavarovano z odlokom - posega tudi v rob krajinskega območja prepoznavnih značilnosti Ljubljansko barje - neposreden, trajen, daljinski vpliv	C2	Načrtovati na način, da se ohranjajo prepoznavne značilnosti KD in krajine na območju. Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
29	cesta	novogradnja priključka Brezovica	- priključek posega v območje arheološkega najdišča in kulturne krajine Ljubljanskega barja, navedeno območje je opredeljeno tudi kot krajinsko območje prepoznavnih značilnosti - neposreden, trajen, daljinski vpliv	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem prostorskem načrtu za priključek Brezovica na avtocestnem odseku Ljubljana–Vrhnika, Uradni list RS, št. 102/2010).
30	cesta	novogradnja Ljubljana-Šentjakob	- načrtovana cesta poseže v rob dveh območij KD - neposreden, daljinski vpliv	C2	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
31	cesta	širitev obvoznice	- obstoječa obvoznica posega v robna območja več eno/območij KD, ob širitvi so možni neposredni ali daljinski vplivi na ta območja - obvoznica poteka tudi po robu Ljubljanskega barja, ki je opredeljeno kot	C2	Na zahodnem odseku upoštevati določila Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Koseze–Kozarje, Uradni list RS, št. 71/2009 Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kulturna dediščina in krajina	Ocena	Omilitveni ukrepi
			krajinsko območje prepoznavnih značilnosti - pri tem seka tudi pot spominov in tovarništva, ki je zavarovana z odlokom - neposreden, trajen, daljinski vpliv		Trasa naj se načrtuje na način, da ima čim manjši vizualni vpliv.
32	<i>javni promet, železnica</i>	intenzivni javni promet (taktni promet), izgradnja drugega tira Kamnik-Ljubljana	- proga seka več območij KD (poseganje v robna območja), nekatera izmed njih so tudi zavarovana z odloki - neposreden, daljinski vpliv	C2	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Upoštevati določila odloka o zavarovanju.
33	<i>železnica</i>	Tivolski lok in preureditev glavne postaje	- prostorske umestitve trase nismo prejeli - obstoječa železniška postaja leži v območju KD Ljubljana-mestno jedro, v neposredni bližini postaje in proge je še več enot KD (neposreden vpliv)	X	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
34	<i>železnica</i>	obvozna proga in preureditev glavne postaje	- prostorske umestitve trase nismo prejeli - obstoječa železniška postaja leži v območju KD Ljubljana-mestno jedro, v neposredni bližini postaje in proge je še več enot KD (neposreden vpliv)	X	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
35	Ljubljana-Zidani Most <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- potek po robnem delu ali v neposredni bližini več enot KD, ponekod tudi potek po osrednjem delu območij KD - prečkanje Poti spominov in tovarništva, ki je zavarovana z odlokom - potek po osrednjem delu krajinskega območja prepoznavnih značilnosti Dolsko - Krumperk - neposreden, daljinski vpliv	C3	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Trasa naj se načrtuje na način, da ima čim manjši vizualni vpliv. Upoštevati določila odloka o zavarovanju.
36	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- nadgradnja v okviru obstoječe proge, vpliv enak obstoječemu - potek po robnem delu ali v neposredni bližini več enot KD - prečkanje Poti spominov in tovarništva, ki je zavarovana z odlokom - neposreden, daljinski vpliv	A	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Upoštevati določila odloka o zavarovanju.
37	povezava	novogradnja Želodnik-	- poseg v krajinsko območje prepoznavnih	C2	Uredba o državnem lokacijskem načrtu za glavno

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kulturna dediščina in krajina	Ocena	Omilitveni ukrepi
	Gorenjske in Štajerske <i>cesta</i>	Vodice-Mengeš	značilnosti Volčji potok - poseg v več območij kulturne dediščine - neposreden, trajen, daljinski vpliv		cesto Želodnik–Mengeš–Vodice na odseku Žeje–Vodice (Uradni list RS, št. 53/07) Uredba o državnem lokacijskem načrtu za glavno cesto Želodnik–Mengeš–Vodice na odseku Mengeš–Žeje (Uradni list RS, št. 94/06)
38	povezava Ljubljane z letališčem <i>železnica</i>	novogradnja proge Ljubljana-letališče	- samostojne grafike za ta ukrep ni (presojan v sklopu ukrepa št. 8) - poteka ob robu več enot KD	C2	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
39	<i>javni promet</i>	avtobusni javni promet	- po obstoječi infrastrukturi	A	/
40	povezava Štajerske in Dolenjske <i>cesta</i>	novogradnja/rekonstrukcija Celje-Novo mesto (3. razvojna os)	- poseg v arheološko najdišče Celje, ki je zavarovano z odlokom - poseg v izjemno Krajino Brunk - poseg v več območij kulturne dediščine (tako robne, kot tudi osrednje dele) - neposreden, trajen, daljinski vpliv	C3	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Trasa naj se načrtuje na način, da ima čim manjši vizualni vpliv. Upoštevati določila odloka o zavarovanju.
41	Škofja Loka/Medvode-Ljubljana <i>cesta</i>	novogradnja Jeprca-Stanežiče-Brod	- potek po robu več območij KD - neposreden, daljinski vpliv	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem prostorskem načrtu za navezovalno cesto Jeprca–Stanežiče–Brod (Uradni list RS, št. 10/11)
42	<i>javni promet, železnica</i>	intenzivni javni promet (takti promet), izgradnja drugega tira Kranj-Ljubljana	- grafike za ta ukrep ni - obstoječa proga prečka krajino s prepoznavnimi značilnostmi in izjemno krajino (neposreden, daljinski vpliv), prečka nekaj območij KD, predvsem naselbinske in kulturne dediščine (neposreden vpliv) in prečka Poti spominov in tovarištva, ki je zavarovana z Odlokom - neposreden, trajen, daljinski vpliv	X	Projekt umestiti na način, da se ohranjajo prepoznavne značilnosti KD na območju. Upoštevati varstvene režime na območju KD, ki je zavarovana z odlokom
43	<i>cesta</i>	rekonstrukcija in širitev obstoječe ceste	- v neposredni bližini obstoječe ceste je enota KD (arheološko najdišče), možen je neposreden poseg vanjo.	C1	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
44	Divjača-Sežana (IT)	novogradnja IV-M	- zahodni del poteka po krajinskem območju prepoznavnih značilnosti,	C3	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kulturna dediščina in krajina	Ocena	Omilitveni ukrepi
	<i>železnica</i>		vzhodni del poseže v rob takšnega območja - prečka nekaj območij KD - prečkanje KD, ki je zavarovana z odlokom - neposreden, trajen, daljinski vpliv		Trasa naj se načrtuje na način, da ima čim manjši vizualni vpliv. Upoštevati določila odloka o zavarovanju.
45	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- gre za nadgradnjo železnice v že obstoječem koridorju - del poteka po krajinskem območju prepoznavnih značilnosti (neposreden, trajen, daljinski vpliv) - prečka nekaj območij KD (neposreden vpliv) - prečkanje KD, ki je zavarovana z odlokom	C1	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Trasa naj se načrtuje na način, da ima čim manjši vizualni vpliv. Upoštevati določila odloka o zavarovanju.
46	Koper <i>cesta</i>	obvoznica Koper (Šalara)	- ne posega v območja KD, v neposredni bližini načrtovane trase sta dve enoti KD	B	
47	Koper-Ljubljana <i>železnica</i>	nadgradnja V-M Divača-Ljubljana	- gre za nadgradnjo železnice v že obstoječem koridorju - deloma poteka po robu Planinskega polja in prečka Ljubljansko barje (obe sta pokrajinskih območij prepoznavnih značilnosti) (daljinski, trajen vpliv) - prečka nekaj območij KD (neposreden vpliv) - prečkanje KD, ki je zavarovana z odlokom (neposreden vpliv)	C1	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Trasa naj se načrtuje na način, da ima čim manjši vizualni vpliv. Upoštevati določila odloka o zavarovanju.
48	<i>železnica</i>	novogradnja IV-M Divača-Ljubljana	- prečka nekaj območij KD (neposreden vpliv) - poteka v neposredni bližini več enot KD (posreden vpliv) - prečkanje Arheološkega najdišča, ki je zavarovan z odlokom (neposreden vpliv)	C3	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Upoštevati določila odloka o zavarovanju.
49	<i>železnica</i>	APB (ETCS 2) Divača-Ljubljana	- ni vpliva	A	/
50	<i>železnica</i>	izgradnja drugega tira	- potek prečka Brkine in poteka ob robu	C2	Uredba o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kulturna dediščina in krajina	Ocena	Omilitveni ukrepi
		Koper-Divača	dveh območij s prepoznavnimi značilnostmi (neposreden, trajen, daljinski vpliv) - prečka izjemno krajino Črni kal Hrastovje in poteka po robu ene izjemne krajine (neposreden, trajen, daljinski vpliv) - prečka nekaj območij KD (neposreden vpliv) - prečkanje KD, ki je zavarovana z odlokom - potek je predviden pretežno v tunelu, s čimer bodo vplivi zmanjšani		železniške proge na odseku Divača–Koper (Uradni list RS, št. 43/05) V pripravi je dopolnitev uredbe.
51	cesta	širitev AC Postojna-Ljubljana	- gre za širitev obstoječe ceste - poteka po robu krajinskega območja prepoznavnih značilnosti (daljinski, trajen vpliv) - prečka nekaj območij KD (neposreden vpliv)	C2	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Trasa naj se načrtuje na način, da ima čim manjši vizualni vpliv.
52	Letališče Portorož letališče	podaljšanje steze	- obstoječe letališče meji na Sečoveljske soline zavarovane kot spomenik z odlokom in opredeljene tudi kot izjemna krajina (posreden, trajen, daljinski vpliv) - velika verjetnost širitve v območje KS (neposreden vpliv)	C3	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Trasa naj se načrtuje na način, da ima čim manjši vizualni vpliv. Upoštevati varstvene režime KD Sečoveljske soline, na območju, ki je zavarovana z Odlokom.
53	Luka Koper pristanišče	podaljšanje pomolov 1 in 2	- na območju DPN se nahaja več območij KD, med njimi je tudi arheološko najdišče (neposreden vpliv)	C2	Upoštevati določila Uredbe o državnem prostorskem načrtu za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru (Uradni list RS, št. 48/11)
54	pristanišče	izgradnja pomola 3			
55	pristanišče	preureditev pristaniške infrastrukture			
56	pristanišče	poglobitev vplovnih kanalov			
57	pristanišče	izgradnja omrežja za polnitev			

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kulturna dediščina in krajina	Ocena	Omilitveni ukrepi
58	navezava Slovenske Istre <i>cesta</i>	novogradnja Jagodje-Lucija	- poseg v območje izjemne krajine Izola in krajinskega območja s prepoznavnimi značilnostmi Strunjan - prečka nekaj območij KD (razglašeni predvsem za krajinsko dediščino) - neposreden, trajen, daljinski vpliv	C2	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni in da se ohranjajo značilnosti krajine na območju.
59	<i>cesta</i>	novogradnja Koper- Dragonja	- prečka nekaj območij KD (neposreden vpliv) - poteka ob robu krajinskega območja prepoznavnih značilnosti Šavrini (daljinski vpliv)	C2	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni in da se ohranjajo značilnosti krajine na območju.
60	Nova Gorica <i>cesta</i>	obvoznica Nova Gorica	- potek po robu KD Nova Gorica- Mestno jedro (daljinski vpliv)	C2	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
61	Postojna-Jelšane (HR) <i>železnica</i>	nosilnost proge Reka (HR)- Ilirska Bistrica - Pivka	- proga se približa robu več enot KD, vpliva ne bo	A	/
62	<i>cesta</i>	novogradnja Postojna/Divača-Jelšane (HR)	- poseže v območje ene enote KD (neposreden vpliv). V bližini trase je še več enot KD, na katere je možen daljinski vpliv.	C2	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
63	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste in obvoznice (Pivka, Il. Bistrica...)	- potek po robu krajinskega območja prepoznavnih značilnosti. Na območju obstoječe trase so tudi enote KD, nekatere varovane z odlokom - neposreden, daljinski vpliv	C1	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Trasa naj se načrtuje na način, da ima čim manjši vizualni vpliv. Upoštevati varstvene režime KD, ki je zavarovana z odlokom.
76a	posodobitev regionalnih prog <i>železnica</i>	Sežana-Nova Gorica	- poseg v krajinsko območje prepoznavnih značilnosti - na območju obstoječe trase so tudi enote KD, nekatere varovane kot kulturni spomeniki	C1	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Trasa naj se načrtuje na način, da ima čim manjši vizualni vpliv. Upoštevati varstvene režime KD, ki je zavarovana z odlokom.
76b		Grosuplje-Novo mesto-Metlika	- potek po robu več območij KD, poseg tudi v območje kulturnega spomenika	C1	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kulturna dediščina in krajina	Ocena	Omilitveni ukrepi
			- neposreden, trajen, daljinski vpliv		Trasa naj se načrtuje na način, da ima čim manjši vizualni vpliv. Upoštevati varstvene režime KD, ki je zavarovana z odlokom.
76c		Prevalje-Maribor	- potek po robu več območij KD, tudi po robu območij naravnih spomenikov, potek čez osrednji del območja NS Vuzenica-trško jedro - poseg v krajinsko območje prepoznavnih značilnosti Fala - neposreden, trajen, daljinski vpliv	C1	Trasa naj se načrtuje na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni. Trasa naj se načrtuje na način, da ima čim manjši vizualni vpliv. Upoštevati varstvene režime KD, ki je zavarovana z odlokom.
103	Celje <i>cesta</i>	obvoznica Celja	- tangira dve arheološki najdišči - neposreden vpliv	C2	Trasa naj se umesti na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
104	Draženci-Gruškovje (HR) <i>cesta</i>	novogradnja Draženci-Gruškovje	- tangira več enot KD in območje krajine s prepoznanimi značilnostmi - neposreden, trajen, daljinski vpliv	C2	Cesta je že v gradnji, upoštevati ukrepe podane v PVO.
105	Maribor	6 P+R	- objekti niso prostorsko umeščeni - možen: trajen, neposreden, posreden, daljinski vpliv	C2	Ne umeščati v območja KD in na območja izjemne krajine ter krajine s prepoznanimi značilnostmi.
106	<i>železnica</i>	novogradnja proge Ptuj-Maribor	- tangira več enot KD - prečka kulturni spomenik arheološko območje Hajdina in vplivna območja dveh spomenikov (odlok) (neposreden, trajen, daljinski vpliv)	C3	Upoštevati odlok o zavarovanju. Trasa naj se umesti na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
107	<i>cesta</i>	zahodna obvoznica Maribor	- tangira več enot KD (neposreden vpliv) - prečka kulturna spomenika: Arheološko območje Betnava in Park Betnava (odlok) (neposreden, trajen vpliv)	C3	Upoštevati odlok o zavarovanju. Trasa naj se umesti na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
108	Maribor-Šentilj (AT) <i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Maribor-Šentilj	-potek ob obstoječem tiru, tangira vsaj eno enoto KD (neposreden vpliv)	C2	Trasa naj se umesti na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
109	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M (v bistvu novogradnja)	- potek po vplivnem območju KD - vpliv bo neposreden, daljinski	C2	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kulturna dediščina in krajina	Ocena	Omilitveni ukrepi
110	Murska Sobota <i>cesta</i>	obvoznica Murska Sobota	- tangira arheološka območja (neposreden vpliv)	C2	Trasa naj se umesti na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
111	Pragersko-Hodoš (HU) <i>železnica</i>	nadgradnja (elektrifikacija, nosilnost, hitrost)	- predvidena nadgradnja obstoječe proge, vpliva ne bo	A	/
112	<i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Pragersko-Hodoš	- načrtovana vzporedno ob že obstoječi progi, ki potega ob več enotah KD (neposreden, posreden vpliv)	C2	Trasa naj se umesti na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
113	Pragersko-Maribor <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- grafično potek trase ni določen	X	Upoštevati odloke o zavarovanju. Trasa naj se umesti na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
114	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- predvidena nadgradnja obstoječe proge, tangira dva spomenika (linijski objekt - vodovod, rimska cesta) zavarovana z odlokom (neposreden vpliv)	C1	Upoštevati odloke o zavarovanju. Trasa naj se umesti na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
115	Ptuj <i>cesta</i>	obvoznica Ptuj	- ne tangira enot KD	B	/
116	Ptuj-Ormož (HR) <i>cesta</i>	novogradnja Ptuj-Ormož	- prečka arheološko najdišče Hajdnl - spomenik (odlok) (neposreden, trajen vpliv)	C3	Upoštevati odlok o zavarovanju. Trasa naj se umesti na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
117	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Ptuj-Ormož	- predvidena nadgradnja obstoječe proge, tangira dva spomenika zavarovana z odlokom (neposreden, trajen vpliv)	C1	Upoštevati odloke o zavarovanju. Trasa naj se umesti na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
118	Zidani Most-Pragersko <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- tangira več enot stavbne dediščine (neposreden vpliv)	C2	Odmik iz območij KD in omejitev vpliva.
119	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- predvidena nadgradnja obstoječe proge, tangira več enot KD (neposreden vpliv)	C1	Trasa naj se umesti na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.
120	<i>železnica</i>	nosilnost Zidani Most-Celje	- predvidena nadgradnja obstoječe proge, vzdolž katere je več enot KD - neposreden, daljinski vpliv	C1	Trasa naj se umesti na način, da vplivi na režime varstva ne bodo bistveni.

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - kulturna dediščina in krajina	Ocena	Omilitveni ukrepi
121	<i>železnica</i>	nadgradnja postaje Pragersko	- postaja ni na območju enot KD	A	/

Tabela 6: Presoja vplivov na področje kakovosti zraka

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov – obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	Ocena	Omilitveni ukrepi
1	navezava Bele Krajine na AC <i>cesta</i>	novogradnja Novo mesto-Maline (3. razvojna os)	- potek po območju prekomerne onesnaženosti SI32 (Območje Mestne občine Novo Mesto).	C2	Novogradnja mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu.
2	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste Novo mesto-Metlika-Črnomelj	- potek po območju prekomerne onesnaženosti SI32 (Območje Mestne občine Novo mesto).	C1	Rekonstrukcija mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu.
3	Novo mesto <i>cesta</i>	obvoznica Novo mesto	- potek po območju prekomerne onesnaženosti SI32 (Območje Mestne občine Novo mesto).	C2	Novogradnja mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu.
4	Zidani Most-Dobova (HR) <i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- poseg ne vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
5	Letališče Ljubljana <i>letališče</i>	preureditev in dograditev infrastrukture	- poseg ne vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
6	Ljubljana-Jesenice (AT) <i>železnica</i>	izgradnja drugega tira	- poseg ne vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov – obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	Ocena	Omilitveni ukrepi
7	železnica	nadgradnja V-M	- poseg ne vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
8	železnica	novogradnja IV-M	- poseg ne vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
9	navezava Bled – Bohinj cesta	obvoznica Bleda (južna)	- ne poteka po območju prekomerne onesnaženosti. Poseg zaradi majhnega prometnega toka ne vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
10	cesta	rekonstrukcija Lesce-Bled	- ne poteka po območju prekomerne onesnaženosti. Ker ukrep predvsem odstranjuje ozko grlo v cestnem prometu, se bo obremenjenost zraka na tem območju zmanjšala.	A	/
11	cesta	obvoznica Bleda (severna)	- ne poteka po območju prekomerne onesnaženosti. Poseg zaradi majhnega prometnega toka ne vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
12	navezava Idrije, Cerčna proti Ljubljani cesta	novogradnja Cerčno-Hotavlje (4. razvojna os)	- ne poteka po območju prekomerne onesnaženosti. Ker ukrep predvsem odstranjuje ozko grlo v cestnem prometu, se bo obremenjenost zraka na tem območju zmanjšala.	B	/
13	cesta	rekonstrukcija obstoječe ceste in obvoznice Cerčno-Hotavlje -Tolmin-Bovec	- ne poteka po območju prekomerne onesnaženosti. Ker ukrep predvsem odstranjuje ozko grlo v cestnem prometu, se bo obremenjenost zraka na tem območju zmanjšala.	A	/
14	predor Karavanke cesta	izgradnja druge cevi	- ne poteka po območju prekomerne onesnaženosti. Ukrep na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀ nima vpliva.	B	/
15	Škofja Loka cesta	obvoznica Škofje Loke (poljanska)	- ne poteka po območju prekomerne onesnaženosti. Ker ukrep predvsem odstranjuje ozko grlo v cestnem prometu, se bo obremenjenost zraka na tem območju zmanjšala.	B	/
16	cesta	obvoznica Škofje Loke (selška)	- ne poteka po območju prekomerne onesnaženosti. Ker ukrep predvsem odstranjuje ozko grlo v cestnem	B	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov – obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	Ocena	Omilitveni ukrepi
			prometu, se bo obremenjenost zraka na tem območju zmanjšala.		
17	navezava Koroške na AC <i>cesta</i>	novogradnja Velenje-A1 (3. razvojna os)	- ob priključku na AC cesta poteka po robu območja prekomerne onesnaženosti SI21 (Območje Mestne občine Celje).	C2	Novogradnja mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu.
18	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Velenje-A1	- ob priključku na AC cesta poteka po robu območja prekomerne onesnaženosti SI21 (Območje Mestne občine Celje).	C1	Rekonstrukcija mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu.
19	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Holmec-Dravograd-Slovenj Gradec	- ne poteka po območju prekomerne onesnaženosti. Ker ukrep predvsem odstranjuje ozko grlo v cestnem prometu, se bo obremenjenost zraka na tem območju zmanjšala.	A	/
20	<i>cesta</i>	novogradnja Slovenj Gradec-Velenje (3. razvojna os)	- ne poteka po območju prekomerne onesnaženosti. Ker ukrep predvsem odstranjuje ozko grlo v cestnem prometu, se bo obremenjenost zraka na tem območju zmanjšala.	B	/
21	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Slovenj Gradec-Velenje	- ne poteka po območju prekomerne onesnaženosti. Ker ukrep predvsem odstranjuje ozko grlo v cestnem prometu, se bo obremenjenost zraka na tem območju zmanjšala.	A	/
22	Hrastnik-Zidani Most <i>cesta</i>	novogradnja	- potek po območju prekomerne onesnaženosti SI22 (Območje občin Hrastnik, Trbovlje in Zagorje ob Savi).	B	/
23	Kočevje/Grosuplje-Ljubljana <i>javni promet</i>	intenzivni javni promet (taktni promet Kočevje-Ljubljana), izgradnja drugega tira Grosuplje-Ljubljana	- poseg ne vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
24	<i>cesta</i>	polni priključek Šmarje Sap	- potek na robu območja prekomerne onesnaženosti SIL (Območje aglomeracije Mestne občine Ljubljana).	C2	Novogradnja mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu.
25	<i>cesta</i>	obvoznica Škofljica	- potek na robu območja prekomerne onesnaženosti SIL (Območje aglomeracije Mestne občine Ljubljana).	B	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov – obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	Ocena	Omilitveni ukrepi
26	cesta	rekonstrukcija obstoječe ceste z obvoznicami (3A razvojna os)	- potek na robu območja prekomerne onesnaženosti SIL (Območje aglomeracije Mestne občine Ljubljana).	A	/
27	Ljubljana	25 P+R	- potek na območju prekomerne onesnaženosti SIL (Območje aglomeracije Mestne občine Ljubljana).	B	/
28	cesta	novogradnja Vrhnika-Ljubljana	- potek na območju prekomerne onesnaženosti SIL (Območje aglomeracije Mestne občine Ljubljana).	C2	Novogradnja mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu.
29	cesta	novogradnja priključka Brezovica	- potek na območju prekomerne onesnaženosti SIL (Območje aglomeracije Mestne občine Ljubljana).	C2	Novogradnja mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu.
30	cesta	novogradnja Ljubljana-Šentjakob	- potek na območju prekomerne onesnaženosti SIL (Območje aglomeracije Mestne občine Ljubljana).	C2	Novogradnja mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu.
31	cesta	širitev obvoznice	- potek na območju prekomerne onesnaženosti SIL (Območje aglomeracije Mestne občine Ljubljana).	C3	Novogradnja mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu v tolikšnem obsegu, da se kljub povečanem prometu po obvoznici celotna emisija onesnaževal iz prometa na vplivnem območju ne poveča.
32	javni promet, železnica	intenzivni javni promet (taktni promet), izgradnja drugega tira Kamnik-Ljubljana	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
33	železnica	Tivolski lok in preureditev glavne postaje	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
34	železnica	obvozna proga in preureditev glavne postaje	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
35	Ljubljana-Zidani Most železnica	novogradnja IV-M	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
36	železnica	nadgradnja V-M	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
37	povezava Gorenjske in	novogradnja Želodnik-Vodice-Mengeš	- poseg ne poteka na območju prekomerne onesnaženosti in ne vpliva bistveno na obremenjenost	B	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov – obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	Ocena	Omilitveni ukrepi
	Štajerske <i>cesta</i>		zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀		
38	povezava Ljubljane letališčem <i>železnica</i>	novogradnja proge Ljubljana-letališče	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
39	<i>javni promet</i>	avtobusni javni promet	- po obstoječi infrastrukturi, poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
40	povezava Štajerske in Dolenjske <i>cesta</i>	novogradnja/rekonstrukcija Celje-Novo mesto (3. razvojna os)	- na začetku in koncu povezave Celje-Novo Mesto cesta poteka po območju prekomerne onesnaženosti SI21 (Območje Mestne občine Celje) in SI32 (Območje Mestne občine Novo Mesto)	C2	Novogradnja/rekonstrukcija mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu.
41	Škofja Loka/Medvode-Ljubljana <i>cesta</i>	novogradnja Jeprca-Stanežiče-Brod	- potek na robu območja prekomerne onesnaženosti SIL (Območje aglomeracije Mestne občine Ljubljana).	C2	Novogradnja mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu.
42	<i>javni promet, železnica</i>	intenzivni javni promet (taktni promet), izgradnja drugega tira Kranj-Ljubljana	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
43	<i>cesta</i>	rekonstrukcija in širitev obstoječe ceste	- potek na območju prekomerne onesnaženosti SIL (Območje aglomeracije Mestne občine Ljubljana).	C1	Rekonstrukcija mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu.
44	Divača-Sežana (IT) <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
45	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
46	Koper <i>cesta</i>	obvoznica Koper (Šalara)	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
47	Koper-Ljubljana	nadgradnja V-M Divača-Ljubljana	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov – obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	Ocena	Omilitveni ukrepi
	<i>železnica</i>				
48	<i>železnica</i>	novogradnja IV-M Divača-Ljubljana	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
49		APB (ETCS 2) Divača-Ljubljana	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
50	<i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Koper-Divača	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
51	<i>cesta</i>	širitev AC Postojna-Ljubljana	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
52	Letališče Portorož <i>letališče</i>	podaljšanje steze	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
53	Luka Koper <i>pristanišče</i>	podaljšanje pomolov 1 in 2	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	
54	<i>pristanišče</i>	izgradnja pomola 3	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
55	<i>pristanišče</i>	preureditev pristaniške infrastrukture	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
56	<i>pristanišče</i>	poglobitev vplivnih kanalov	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
57	<i>pristanišče</i>	izgradnja omrežja za polnitev	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	Na območju Luke Koper je treba zagotoviti uporabo goriv za plovila v skladu s predpisom, ki ureja fizikalno-kemijske lastnosti tekočih goriv
58	navezava Slovenske Istre <i>cesta</i>	novogradnja Jagodje-Lucija	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov – obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	Ocena	Omilitveni ukrepi
59	<i>cesta</i>	novogradnja Koper- Dragonja	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
60	Nova Gorica <i>cesta</i>	obvoznica Nova Gorica	- potek na območju prekomerne onesnaženosti SI41 (Območje Mestne občine Nova Gorica).	C2	Novogradnja mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu.
61	Postojna-Jelšane (HR) <i>železnica</i>	nosilnost proge Reka (HR)- Ilirska Bistrica - Pivka	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
62	<i>cesta</i>	novogradnja Postojna/Divača-Jelšane (HR)	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
63	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste in obvoznice (Pivka, Il. Bistrica...)	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
76a	posodobitev regionalnih prog <i>železnica</i>	Sežana-Nova Gorica	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
76b		Grosuplje-Novo mesto-Metlika	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
76c		Prevalje-Maribor	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
103	Celje <i>cesta</i>	obvoznica Celja	- potek na območju prekomerne onesnaženosti SI21 (Območje Mestne občine Celje).	C2	Novogradnja mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu.
104	Draženci-Gruškovje (HR) <i>cesta</i>	novogradnja Draženci-Gruškovje	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
105	Maribor	6 P+R	- potek na območju prekomerne onesnaženosti SIM (Območje aglomeracije Mestne občine Maribor).	B	/
106	<i>železnica</i>	novogradnja proge Ptuj-Maribor	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov – obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	Ocena	Omilitveni ukrepi
107	<i>cesta</i>	zahodna obvoznica Maribor	- potek na območju prekomerne onesnaženosti SIM (Območje aglomeracije Mestne občine Maribor).	C2	Novogradnja mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu.
108	Maribor-Šentilj (AT) <i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Maribor-Šentilj	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
109	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
110	Murska Sobota <i>cesta</i>	obvoznica Murska Sobota	- potek na območju prekomerne onesnaženosti SI11 (Območje Mestne občine Murska Sobota).	C2	Novogradnja mora zagotoviti odstranitev obstoječih ozkih grl v cestnem prometu.
111	Pragersko-Hodoš (HU) <i>železnica</i>	nadgradnja (elektrifikacija, nosilnost, hitrost)	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
112	<i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Pragersko-Hodoš	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
113	Pragersko-Maribor <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- grafično potek trase ni določen - poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
114	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
115	Ptuj <i>cesta</i>	obvoznica Ptuj	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
116	Ptuj-Ormož (HR) <i>cesta</i>	novogradnja Ptuj-Ormož	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
117	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Ptuj-Ormož	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov – obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	Ocena	Omilitveni ukrepi
118	Zidani Most-Pragersko <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	B	/
119	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
120	<i>železnica</i>	nosilnost Zidani Most-Celje	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/
121	<i>železnica</i>	nadgradnja postaje Pragersko	- poseg ne bistveno vpliva na obremenjenost zraka zaradi onesnaženosti s PM ₁₀	A	/

Tabela 7: Presoja vplivov na področje obremenitev s hrupom

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - obremenitev s hrupom	Ocena	Omilitveni ukrepi
1	navezava Bele Krajine na AC <i>cesta</i>	novogradnja Novo mesto-Maline (3. razvojna os)	razpršena pozidava (Vinja vas, Jugorje)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z DPN (UL št. 102/2012)
2	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste Novo mesto-Metlika-Črnomelj	strnjena pozidava (Novo mesto, Črmošnjice, Dolnja Težka voda, Semič, Črnomelj)	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
3	Novo mesto <i>cesta</i>	obvoznica Novo mesto	strnjena pozidava (Novo mesto, Ločna) posebej konfliktno območje Ločna – Mačkovec v Novem mestu	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z DPN (UL št. 102/2012)
4	Zidani Most-Dobova (HR) <i>železnica</i>	nadgradnja V-M	razpršena in strnjena pozidava (Obrežje, Loka pri Zidanem Mostu, Šentjur na Polju, Breg, Šmarčna, Kompolje, Orehovo, Sevnica, Gornje Brezovo, Dolnje Brezovo, Blanca, Rožno, Dolenji Leskovec, Brestanica, Krško, Libna, Stari Grad, Pesje, Zgornji Obrež, Gornji Lenart, Brežice, Sela pri Dobovi, Dobova)	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
5	Letališče Ljubljana <i>letališče</i>	preureditev in dograditev infrastrukture	širša okolica letališča (Brnik, Šentjur, Kranj) dograditev infrastrukture ne bo vplivala na povečanje obremenitve s hrupom	A	/
6	Ljubljana-Jesenice (AT) <i>železnica</i>	izgradnja drugega tira	strnjena pozidava (Jesenice, Koroška Bela, Žirovnica, Lesce, Radovljica, Podnart, Spodnja Besnica, Kranj, Reteče, Medno, Ljubljana)	C3	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup - pričakovana izvedba obsežne protihrupne zaščite
7	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	strnjena pozidava (Jesenice, Koroška Bela, Žirovnica, Lesce, Radovljica, Podnart, Spodnja Besnica, Kranj, Reteče, Medno, Ljubljana)	C3	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup - pričakovana izvedba obsežne protihrupne zaščite

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - obremenitev s hrupom	Ocena	Omilitveni ukrepi
8	<i>železnica</i>	novogradnja IV-M	razpršena in strnjena pozidava (Hlebce, Nova vas pri Lescah, Mlaka pri Kranju, Predoslje, Britof, Šenčur, Vodice, Gameljne, Ljubljana)	C3	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup - pričakovana izvedba obsežne protihrupne zaščite
9	navezava Bled – Bohinj <i>cesta</i>	obvoznica Bleda (južna)	bližina strnjene pozidave (Bled, Na jasi, Mlino)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z OPPN (UL št. 27/2012)
10	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Lesce-Bled	pretežno nepozidano, iz izjemo Ljubljanske ceste na Bledu	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
11	<i>cesta</i>	obvoznica Bleda (severna)	bližina strnjene pozidave (Bled, Sp. Gorje)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
12	navezava Idrije, Cerkna proti Ljubljani <i>cesta</i>	novogradnja Cerkno-Hotavlje (4. razvojna os)	razpršena pozidava (Cerkno, Dolenji Novaki, Hrušica), z izjemo Cerknega, majhna prometna obremenitev bistvenega povečanja konfliktnih območij ne bo	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
13	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste in obvoznice Cerkno-Hotavlje - Tolmin-Bovec	razpršena pozidava (Planina pri Cerknem, Sovodenj, Hobovše pri Stari Oselici, Fužine, Trebija), majhna prometna obremenitev	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup - pričakovana sanacija v manjšem obsegu
14	predor Karavanke <i>cesta</i>	izgradnja druge cevi	neposeljeno območje (Hrušica) bistvenega povečanja konfliktnih območij ne bo	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
15	Škofja Loka <i>cesta</i>	obvoznica Škofje Loke (poljanska)	razpršena pozidava (Bodovlje, Puštal, Suha)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z OLN (UL št. 48/2002)

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - obremenitev s hrupom	Ocena	Omilitveni ukrepi
16	<i>cesta</i>	obvoznica Škofje Loke (selška)	strnjena pozidava (Škofja Loka, Puštal)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
17	navezava Koroške na AC <i>cesta</i>	novogradnja Velenje-A1 (3. razvojna os)	razpršena pozidava (Velenje, Podgora, Rečica ob Paki, Parižlje, Latkova vas)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
18	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Velenje-A1	razpršena pozidava (Velenje, Vinska Gora, Črnova, Velika Pirešica)	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
19	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Holmec-Dravograd-Slovenj Gradec	razpršena in strnjena pozidava (Dolga Brda, Poljana, Prevalje, Dobja vas, Ravne na Koroškem, Dravograd, Otiški Vrh, Šentjanž pri Dravogradu, Pameče, Slovenj Gradec)	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
20	<i>cesta</i>	novogradnja Slovenj Gradec-Velenje (3. razvojna os)	razpršena pozidava (Podgorje, Plešivec, Škale, Velenje)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z DPN (UL št. 72/2013)
21	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Slovenj Gradec-Velenje	razpršena pozidava (Šmartno pri Slovenj Gradcu, Mislinjska Dobrava, Mislinja, Zgornji Dolič, Paka pri Velenju, Velenje)	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
22	Hrastnik-Zidani Most <i>cesta</i>	novogradnja	razpršena pozidava (Hrastnik, Zidani Most)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z DPN (UL št. 76/2012)
23	Kočevje/Grosuplje-Ljubljana <i>javni promet</i>	intenzivni javni promet (taktni promet Kočevje-Ljubljana), izgradnja drugega tira Grosuplje-Ljubljana	strnjena pozidava (Ljubljana, Lavrica, Škofljica, Šmarje-Sap, Grosuplje)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup - preveritev možnosti elektrifikacije proge (zmanjšanje emisije hrupa)

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - obremenitev s hrupom	Ocena	Omilitveni ukrepi
24	<i>cesta</i>	polni priključek Šmarje Sap	strnjena pozidava (Veliki vrh pri Šmarju)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z DPN (UL št. 55/2011)
25	<i>cesta</i>	obvoznica Škofljica	pretežno nepozidano (Lavrica, Škofljica) vpliv na krajinski park Ljubljansko Barje	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
26	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste z obvoznicami (3A razvojna os)	razpršena in strnjena pozidava (Gumnišče, Pijava Gorica, Smrjene, Gradišče, Turjak, Rašica, Male in Velike Lašče, Žlebič, Grič, Ribnica, Goriča vas, Nemška vas, Prigorica, Dolenja vas, Stara Cerkev)	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
27	Ljubljana	25 P+R	locirano ob mestnih vpadnicah (redko poseljena območja) umestitev v prostor izven območij poselitve	B	/
28	<i>cesta</i>	novogradnja Vrhnika-Ljubljana	strnjena pozidava (Vrhnika, Drenov Grič, Log pri Brezovici, Brezovica pri Ljubljani)	C2	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
29	<i>cesta</i>	novogradnja priključka Brezovica	gosta poselitev na območju Lukovice, ostalo pretežno nepozidano (Vnanje Gorice)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z DPN (UL št. 102/2010)
30	<i>cesta</i>	novogradnja Ljubljana - Šentjakob	pretežno nepozidano (Ljubljana) z izjemo prečkanja Dunajske ceste	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
31	<i>cesta</i>	širitev obvoznice	strnjena pozidava (Ljubljana z okolico)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup - zmanjšanje hitrosti vožnje, delna omejitev tovornega prometa skozi gosto pozidana območja

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - obremenitev s hrupom	Ocena	Omilitveni ukrepi
32	<i>javni promet, železnica</i>	intenzivni javni promet (taktni promet), izgradnja drugega tira Kamnik - Ljubljana	strnjena pozidava (Ljubljana, Depala vas, Domžale, Kamnik)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup - preveritev možnosti elektrifikacije proge (zmanjšanje emisije hrupa)
33	<i>železnica</i>	Tivolski lok in preureditev glavne postaje	strnjena pozidava (Ljubljana)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup - pričakovana izvedba obsežne protihrupne zaščite
34	<i>železnica</i>	obvozna proga in preureditev glavne postaje	strnjena pozidava (Ljubljana)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup - pričakovana izvedba obsežne protihrupne zaščite
35	Ljubljana-Zidani Most <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	razpršena in strnjena pozidava (Ljubljana, Zagorje ob Savi, Hrastnik, Zidani most)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup - pričakovana izvedba obsežne protihrupne zaščite
36	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	razpršena in strnjena pozidava (Ljubljana, Jevnica, Kresnice, Litija, Sava, Hrastnik, Krnice)	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
37	povezava Gorenjske in Štajerske <i>cesta</i>	novogradnja Želodnik-Vodice-Mengeš	strnjena pozidava (Vodice, Moste, Mengeš, Preserje pri Radomljah)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z DLN (UL št. 53/2007)

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - obremenitev s hrupom	Ocena	Omilitveni ukrepi
38	povezava Ljubljane z letališčem <i>železnica</i>	novogradnja proge Ljubljana-letališče	strnjena pozidava (Ljubljana, Kranj)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup - preveritev možnosti elektrifikacije proge (zmanjšanje emisije hrupa)
39	<i>javni promet</i>	avtobusni javni promet		A	- usmeritev: uporaba alternativnih pogonov s čim nižjo emisijo hrupa
40	povezava Štajerske in Dolenjske <i>cesta</i>	novogradnja/rekonstrukcija Celje-Novo mesto (3. razvojna os)	razpršena in strnjena pozidava (Košnice pri Celju, Laško, Obrežje pri Zidanem mostu, Obrežje, Krmelj, Šmarjeta, Šmarješke Toplice)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
41	Škofja Loka/Medvode-Ljubljana <i>cesta</i>	novogradnja Jeprca-Stanežiče-Brod	strnjena pozidava (Medvode, Verje, Medno, Ljubljana)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z DPN (UL št. 10/2011)
42	<i>javni promet, železnica</i>	intenzivni javni promet (taktni promet), izgradnja drugega tira Kranj - Ljubljana	strnjena pozidava (Ljubljana, Medvode, Škofja Loka, Kranj)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup - preveritev možnosti elektrifikacije proge (zmanjšanje emisije hrupa)
43	<i>cesta</i>	rekonstrukcija in širitev obstoječe ceste	strnjena pozidava (Ljubljana)	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
44	Divača-Sežana (IT) <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	pretežno nepozidano (Divača, Sežana, Žirje)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
45	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	strnjena pozidava (Sežana, Povir, Gorenje pri Divači)	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - obremenitev s hrupom	Ocena	Omilitveni ukrepi
46	Koper <i>cesta</i>	obvoznica Koper (Šalara)	razpršena pozidava (Koper, Bertoki) pričakovano večje število rušitev stavb	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
47	Koper-Ljubljana <i>železnica</i>	nadgradnja V-M Divača-Ljubljana	strnjena in razpršena pozidava (Divača, Pivka, Selce, Prestranek, Postojna, Rakek, Ivanje selo, Logatec, Borovnica, Prevalje pod Krimom, Notranje Gorice, Vnanje Gorice, Brezovice)	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
48	<i>železnica</i>	novogradnja IV-M Divača-Ljubljana	strnjena in razpršena pozidava (Hruševje, Postojna, Rakek, Borovnica, Kamnik pod Krimom, Notranje Gorice, Vnanje Gorice)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
49	<i>železnica</i>	APB (ETCS 2) Divača-Ljubljana	povečanje kapacitete in posledično višje emisije hrupa	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
50	<i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Koper-Divača	razpršena pozidava (Dekani, Črni Kal, Klanec pri Kozini, Divača)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z DLN (UL št. 43/2005) - predvidena izvedba omilitvenih ukrepov za zmanjšanje obremenitve s hrupom na italijanski strani meje
51	<i>cesta</i>	širitev AC Postojna-Ljubljana	razpršena pozidava (Postojna, Unec, Ivanje selo, Verd)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
52	Letališče Portorož <i>letališče</i>	podaljšanje steze	turistično območje in stanovanjska pozidava (Sečovlje, Seča) zaradi bližine stanovanjskih in turističnih površin ter krajinskega parka je povečanje kapacitete letališča s stališča varstva pred hrupom problematično	C3	- zagotoviti zahtevano stopnjo varstva pred hrupom
53	Luka Koper <i>pristanišče</i>	podaljšanje pomolov 1 in 2	bližina Kopra	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v skladu z DPN (UL št. 48/2011) - ukrepi za zmanjšanje emisij hrupa na

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - obremenitev s hrupom	Ocena	Omilitveni ukrepi
54	<i>pristanišče</i>	izgradnja pomola 3	bližina Ankarana	C2	viru - izvedba protihrupnih ograj in arhitekturnih ovir za preprečevanje širjenja hrupa
55	<i>pristanišče</i>	preureditev pristaniške infrastrukture	bližina Kopra	C2	
56	<i>pristanišče</i>	poglobitev vplovnih kanalov	bližina Kopra	C2	
57	<i>pristanišče</i>	izgradnja omrežja za polnitev	bližina Kopra	C2	
58	navezava Slovenske Istre <i>cesta</i>	novogradnja Jagodje-Lucija	strnjena pozidava (Lucija, Jagodje, Koper-Markovec)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z DLN (UL št. 76/2008)
59	<i>cesta</i>	novogradnja Koper-Dragonja	razpršena pozidava (Dragonja, Srgaši, Šalara)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
60	Nova Gorica <i>cesta</i>	obvoznica Nova Gorica	strnjena pozidava (Nova Gorica)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
61	Postojna-Jelšane (HR) <i>železnica</i>	nosilnost proge Reka (HR)-Ilirska Bistrica -Pivka	razpršena gradnja (Pivka, Ilirska Bistrica)	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
62	<i>cesta</i>	novogradnja Postojna/Divača-Jelšane (HR)	pretežno nepozidano (Selce, Kal, Topolc)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
63	<i>cesta</i>	rekonstrukcija obstoječe ceste in obvoznice (Pivka, Il. Bistrica...)	strnjena pozidava (Rakitnik, Matenja vas, Prestranek, Selce, Petelinje, Pivka, Šmihel, Dolnja in Gornja Bitnja, Topolc, Ilirska Bistrica, Koseze, Dolnji Zemon)	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - obremenitev s hrupom	Ocena	Omilitveni ukrepi
76a	posodobitev regionalnih prog	Sežana-Nova Gorica	strnjena in razpršena pozidava (Sežana, Dutovlje, Dornberk, Volčja Draga, Šempeter pri Novi Gorici, Nova Gorica) majhna gostota prometa	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
76b		Grosuplje-Novo mesto-Metlika	strnjena in razpršena pozidava (Grosuplje, Višnja Gora, Ivančna Gorica, Trebnje, Novo mesto, Senič, Črnomelj, Metlika) majhna gostota prometa	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
76c		Prevalje-Maribor	strnjena pozidava na območju Maribora (Studenci), Limbuša, Ruš, Podvelke, Vuzenice, Dravograda, Raven na Koroškem, Prevalj povečana gostota prometa na delu do postaje na Studencih	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup - preveritev možnosti elektrifikacije proge do remize na Studencih (zmanjšanje emisije hrupa)
103	Celje <i>cesta</i>	obvoznica Celja	razpršena pozidava (Pečovnik, Celje, Teharje, Bukovžlak)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
104	Draženci-Gruškovje (HR) <i>cesta</i>	novogradnja Draženci - Gruškovje	razpršena pozidava (Lancova vas, Jurovci, Podlehnik)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z DPN (UL št. 75/2010)
105	Maribor	6 P+R	locirano ob mestnih vpadnicah (redko poseljena območja) umestitev v prostor izven območij poselitve	B	/
106	<i>železnica</i>	novogradnja proge Ptuj - Maribor	strnjena pozidava (Maribor-Tezno, Miklavž na Dravskem polju, Gerečja vas, Spodnja Hajdina, Ptuj) pričakovano večje število rušitev stavb (Miklavž pri Mariboru)	C3	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - obremenitev s hrupom	Ocena	Omilitveni ukrepi
107	<i>cesta</i>	Zahodna obvoznica Maribor	pretežno nepozidano (Maribor-Radvanje, Miklavž na Dravskem Polju)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
108	Maribor-Šentilj (AT) <i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Maribor-Šentilj	strnjena in razpršena pozidava (Maribor (Košaki), Pekel, Pesnica pri Mariboru, Šentilj v Slov. Goricah)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
109	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	strnjena in razpršena pozidava (Maribor (Košaki), Pekel, Pesnica pri Mariboru, Šentilj v Slov. Goricah)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
110	Murska Sobota <i>cesta</i>	obvoznica Murska Sobota	pretežno nepozidano (Murska Sobota)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z OPPN (UL št. 59/2013)
111	Pragersko-Hodoš (HU) <i>železnica</i>	nadgradnja (elektrifikacija, nosilnost, hitrost)	strnjena in razpršena pozidava (Spodnji Gaj pri Pragerskem, Šikole, Cirkovce, Strnišče, Njiverce, Ptuj, Moškanjci, Zamušani, Mihovci pri Vel. Nedelji, Ormož, Pušenci, Ivanjkovci, Žerovinci, Ljutomer, Noršinci pri Ljutomeru, Bratonci, Murska Sobota, Puconci, Vaneča, Moščanci, Šalovci)	C1	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z DPN (UL št. 51/2009) - izvedba protihrupne zaščite v teku
112	<i>železnica</i>	izgradnja drugega tira Pragersko-Hodoš	strnjena in razpršena pozidava (Spodnji Gaj pri Pragerskem, Šikole, Cirkovce, Strnišče, Njiverce, Ptuj, Moškanjci, Zamušani, Mihovci pri Vel. Nedelji, Ormož, Pušenci, Ivanjkovci, Žerovinci, Ljutomer, Noršinci pri Ljutomeru, Bratonci, Murska Sobota, Puconci, Vaneča, Moščanci, Šalovci)	C2	- v primeru izrazitega povečanja gostote tovarnega prometa nadgradnja predvidene protihrupne zaščite (DPN, UL št. 51/2009)
113	Pragersko-Maribor <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	- grafično potek trase ni določen - strnjena pozidava (Maribor, Hoče, Hotinja vas, Rače)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - obremenitev s hrupom	Ocena	Omilitveni ukrepi
114	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	razpršena in strnjena pozidava (Maribor-Tabor-Tezno, Spodnje Hoče, Orehova vas, Hotinja vas, Ješenca)	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
115	Ptuj <i>cesta</i>	obvoznica Ptuj	pretežno nepozidano (Ptuj, Spuhlja)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
116	Ptuj-Ormož (HR) <i>cesta</i>	novogradnja Ptuj-Ormož	pretežno nepozidano (Markovci, Gorišnica)	C2	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup
117	<i>cesta</i>	rekonstrukcija Ptuj-Ormož	strnjena pozidava (Borovci, Moškanjci, Gorišnica, Cvetkovci, Trgovišče, Mihovci pri Vel. Nedelji,	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
118	Zidani Most-Pragersko <i>železnica</i>	novogradnja IV-M	razpršena in strnjena pozidava (Zidani most, Strmca, Laško, Celje, Trnovlje, Trnovec pri Dramljah, Lutnje, Loče, Žabljek, Videž, Leskovec, Pragersko)	C3	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z zakonskimi predpisi in OP hrup - pričakovana izvedba obsežne protihrupne zaščite
119	<i>železnica</i>	nadgradnja V-M	razpršena in strnjena pozidava (Obrežje pri Zidanem Mostu, Globoko, Marija Gradec, Laško, Debro, Tremerje, Celje, Teharje, Štore, Šentjur, Grobelno, Dolga Gora, Zbelovska Gora, Lušečka vas, Čadramska vas, Poljčane, Križni Vrh, Črešnjevce, Stari Log, Pragersko)	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup
120	<i>železnica</i>	nosilnost Zidani Most-Celje	razpršena in strnjena pozidava (Obrežje pri Zidanem Mostu, Globoko, Marija Gradec, Laško, Debro, Tremerje, Celje, Teharje, Štore, Šentjur, Grobelno, Dolga Gora, Zbelovska Gora, Lušečka vas, Čadramska vas, Poljčane, Križni Vrh, Črešnjevce, Stari Log, Pragersko)	C1	- sanacija obremenitve s hrupom skladno z OP hrup

Št.	Ukrep	Varianta	Presoja vplivov - obremenitev s hrupom	Ocena	Omilitveni ukrepi
121	<i>železnica</i>	nadgradnja postaje Pragersko	strnjena pozidava (Pragersko, Gaj pri Pragerskem, Stari Log)	C1	- zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici novogradnje v skladu z DPN (UL št. 12/2014)

6. GRAFIČNE PRILOGE