

Jelentés a Szlovén Köztársaság tömegközlekedési infrastruktúra fejlesztési programja átfogó környezeti hatásvizsgálata kereteinek meghatározásáról

Ljubljana, 2014. február



Projekt megnevezése: **Jelentés a Szlovén Köztársaság tömegközlekedési infrastruktúra-fejlesztési programja átfogó környezeti hatásvizsgálata kereteinek meghatározásáról**

Szerződés sorszáma: **2430-13-371726**

Elkészítés dátuma: **2014. január; módosítva: 2014. február**

Feladat sorszáma: **1307-13 OP**

Ügyfél: **Szlovén Köztársaság
Infrastrukturális és Területfejlesztési Minisztérium
Langusova ulica 4
1535 Ljubljana**

Vállalkozó: **AQUARIUS Kft., Ljubljana
Cesta Andreja Bitenca 68
1000 Ljubljana**

Igazgató: **Martin Žerdin (MSc és BSc biológiából)**

Felelős: **Martin Žerdin (MSc és BSc biológiából)**

Munkatársak: **Leonida Šot Pavlovič (BSc biológiából)
Barbara Jerman (BSc földrajzból és történelemből)
Katja Vrabič (BSc geológiából)
Natalija Libnik (BSc biológiából)
Lea Pačnik (BSc biológiából)
Mojca Vrbajnščak (BSc biológiából)**

Alvállalkozó: **SIPPO, svetovanje in projektiranje na področju okolja, Kft.
Vegova ulica 8
1000 Ljubljana**
Radovan Tavzes (MSc és BSc fizikából)

Alvállalkozó: **Epi Spektrum Kft.
Strossmayerjeva 11
2000 Maribor**
Boštjan Peršak (BSc fizikából)

Szakterületenkénti felelősségrend:

Szakterület:	Természet Víz A természeti források fenntartható hasznosítása Kulturális örökség Tájvédelem Társadalmi-gazdasági fejlődés
Felelős projektmenedzser:	Martin Žerdin (MSc és BSc biológiából)
Munkatársak:	Leonida Šot Pavlovič (BSc biológiából) Katja Vrabič (BSc geológiából) Barbara Jerman (BSc földrajzból és történelemből) Natalija Libnik (BSc biológiából) Lea Pačnik (BSc biológiából) Mojca Vrbajnščak (BSc biológiából)
Szakterület:	Éghajlati tényezők Levegő (emberi egészség, levegő) A megújuló energiaforrások hatékony hasznosítása
Felelős projektmenedzser:	Radovan Tavzes (MSc és BSc fizikából)
Szakterület:	Zajszennyezés (emberi egészség)
Felelős projektmenedzser:	Boštjan Peršak (BSc fizikából)

TARTALOM

1	BEVEZETÉS	7
1.1	Az átfogó környezeti hatásvizsgálat kereteit meghatározó jelentés célja.....	7
1.2	Az NPRJPI előkészítésének kiindulási pontjai.....	7
1.3	A törvényi háttér.....	8
1.4	Az NPRJPI ismertetése.....	14
1.4.1	A Szlovén Köztársaság közlekedési és tömegközlekedési infrastruktúrájának fejlesztési jövőképe	15
1.4.2	A Szlovén Köztársaság közlekedésfejlesztési és közlekedési infrastruktúrafejlesztési céljai ..	17
1.4.3	A közlekedés és a közlekedési infrastruktúra fejlesztését célzó intézkedések a Szlovén Köztársaságban.....	18
1.4.4	A Szlovén Köztársaság közlekedésfejlesztési és közlekedési infrastruktúrafejlesztési indikátorai.....	18
1.4.5	A Szlovén Köztársaság közlekedésfejlesztési és közlekedési infrastruktúrafejlesztési alternatívái.....	20
2	A FELMÉRÉS KERETEI ÉS AZ ELŐZETES ÉRTÉKELÉS	21
2.1	A környezetvédelmi politika keretei.....	21
2.1.1	Az NPRJPI céljainak összehangolása a TEN-T fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokkal	21
2.1.2	Az NPRJPI környezetvédelmi felmérésének kiindulási pontjai	23
2.2	A környezet állapotára vonatkozó adatok.....	24
2.3	Szlovénia területfejlesztésének elemzése a közlekedési infrastruktúra fejlesztése szempontjából .	26
2.4	Az egyes környezeti területek aktuális helyzetének elemzése	35
2.4.1	Levegő.....	36
2.4.2	Éghajlati tényezők.....	38
2.4.3	Víz	38
2.4.4	A természeti források fenntartható használata	39
2.4.5	Természet	43
2.4.6	Kulturális örökség	45
2.4.7	Tájvédelem	46
2.4.8	Emberi egészség	46
2.4.9	Társadalmi-gazdasági fejlődés	52
2.5	Az NPRJPI környezetre gyakorolt fontos hatásainak áttekintése.....	53
	A környezetvédelmi célok, alcélok, iránymutatások (intézkedések) és indikátorok meghatározása	56
2.6.1	A környezetvédelmi célok és részcélok kifejtése.....	58
2.6.2	Környezetvédelmi célok, részcélok, útmutatók és mutatószámok meghatározása az NPRJPI elkészítéséhez.....	67

Az előzetes értékelés következtetései.....	1
3 A KÖRNYEZETI HATÁSVIZSGÁLAT SORÁN ALKALMAZOTT MEGKÖZELÍTÉS	2
3.1 Módszertani megközelítés.....	2
3.1.1 A vizsgálat módszertana	2
3.1.2. Az átfogó vizsgálatához használt módszerek	2
3.1.3. Az NPRJPI vizsgálatának vezérelve.....	3
3.1.4. A környezeti hatások osztályokba sorolásának leírása.....	4
3.1.5. A környezetvédelmi hatások pénzügyi értékelésének leírása.....	5
3.2. A környezeti hatások átfogó értékelése további lépéseinek ismertetése.....	7

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

1. sz. táblázat: A legfontosabb tények a Szlovén Köztársaság Nemzeti Tömegközlekedési Infrastruktúrafejlesztési Programjáról szóló Határozatról	14
2. sz. táblázat: Az NPRJPI átfogó környezeti hatásvizsgálatát célzó lépések ismertetése	21
3. sz. táblázat: A környezet állapotára és a meglévő környezeti terhekre vonatkozó adatgyűjtések	24
4. sz. táblázat: Az egyes területfejlesztési modellek főbb témák szerinti összehasonlítása	32
5. sz. táblázat: Az EP szegmensenkénti felmérése szükségességének indoklása	53
6. táblázat: 7. táblázat: Javasolt környezetvédelmi célok, részcélok, útmutatók és mutatószámok az NPRJPI elkészítéséhez	68
8. sz. táblázat: A meghatározott környezetvédelmi célokkal kapcsolatos legfontosabb nemzeti dokumentumok	81
9. táblázat: 10. táblázat: Nacin dodatnega ocenjevanja vplivov na okolje glede na stopnjo spremembe okolja in glede na prostorski obseg vpliva. A környezetben okozott változás szintje és a hatás területi hatálya szerinti további környezeti hatásvizsgálatok módszere	86

ÁBRÁK JEGYZÉKE

1. sz. ábra: Az NPRJPI célkitűzéseinek a TEN-T-fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokkal történő összehangolását bemutató diagram	22
2. sz. ábra: Az V. és X. páneurópai folyosók útvonalai (Forrás: MzIP)	27
3. sz. ábra: Településenkénti népsűrűség (Forrás: STAT RS, 2008).....	28
4. sz. ábra: Vonzáskörzettel rendelkező, országos és nemzetközi jelentőséggel bíró városi agglomerációk (Forrás: MzIP, SPRS, a Szlovén Köztársaság Hivatalos Közlönyének 76/04 száma)	28
5. sz. ábra: A napi migráció bemutatása – azoknak az embereknek a száma, akik nem ugyanazon a településen laknak és dolgoznak (Forrás: MOP, IPoP 2011: Hogyan támogathatja az ESPON program keretében végzett kutatás Szlovénia fejlesztésének tervezését, Interstat)	29
6. sz. ábra: Területek, melyekről közúthálózaton keresztül elérhetőek a magas vagy legmagasabb szintű köztevékenységű központok (Forrás: Pogačnik s sod. 2010: "Analiza razvojnih virov in scenarijev za modeliranje funkcionalnih regij, CRP 2006-2013, Poročilo 2. Faze", (A funkcionális regionális modellezés fejlesztési forrásainak és forgatókönyveinek elemzése, CRP 2006-2013, Jelentés a 2. fázisról, FGG).....	30
7. sz. ábra: Az autópálya vagy autótűt csomópont megközelíthetősége (2005. év) – az elemzés tartalmazza a leendő 3. közlekedési tengelyt is a legvalószínűbb kapcsolódási helyekkel együtt. A Ptuj–Gruškovje,	

<i>Postojna–Jelšane, Divača–Pivka vagy Koper–Jelšane autóutakra ez az elemzés nem terjed ki. (Forrás: FGG)</i>	<i>31</i>
<i>8. sz. ábra: Területfejlesztési iránymutatások a településhez kapcsolódó intermodális közlekedési hálózatok fejlesztéséhez (Forrás: MzIP, SPRS, a Szlovén Köztársaság Hivatalos Közlönyének 76/04 száma)</i>	<i>31</i>
<i>9. sz. ábra: Koncentrációs és hatékonysági modell (Forrás: Területfejlesztési Intézet, 2011)</i>	<i>33</i>
<i>10. sz. ábra: Benépesítési és önellátási modell (Forrás: Területfejlesztési Intézet, 2011)</i>	<i>34</i>
<i>11. ábra: A környezeti hatások átfogó értékelésének folyamata</i>	<i>89</i>

MELLÉKLETEK

1. sz. melléklet: Az NPRJPI-felmérés során figyelembe veendő legfontosabb stratégiák/programok/tevékenységek és azok céljai

1 BEVEZETÉS

Az Infrastrukturális és Területfejlesztési Minisztérium elkészítette a Szlovén Köztársaság Nemzeti Tömegközlekedési Infrastruktúrafejlesztési Programjáról *(a továbbiakban az „NPRJPI”)* szóló Határozatot¹.

A Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium (35409-24/2012/14 számú, 2013. június 4-i hatályú) döntésével összhangban a programhoz kapcsolódóan egy átfogó környezeti hatásvizsgálatot *(a továbbiakban „ÁKHV”)* kell lefolytatni. A program végrehajtásának következményeképpen a természetvédelem alatt álló területekre gyakorolt hatás elfogadhatóságának felmérését a természetvédelmi rendszabályokkal összhangban kell elkészíteni. A törvény által előírt mindkét felmérés célja az, hogy meg lehessen előzni, vagy legalábbis jelentősen csökkenteni lehessen azokat a tevékenységeket, amelyeknek komoly káros kihatása vagy következménye lehet a környezetre és a védett területekre, megvalósítva ezáltal a fenntartható fejlődés, az átfogó megközelítés és a megelőzés elveit. A környezeti hatásvizsgálati eljárás során a hatások a Környezetvédelmi Jelentés alapján kerülnek meghatározásra. Az eljárást a környezetvédelemért felelős szaktárca folytatja le. A nevezett eljárás keretén belül biztosítva van az egyes szektorokért felelő állami testületek és szervezetek együttműködése, a tájékoztatás és a nyilvános részvétel.

Ez a jelentés a környezeti hatásvizsgálati eljárás keretén belüli tartalom-felhalmozási fázis eredményeit tartalmazza.

1.1 *Az átfogó környezeti hatásvizsgálat kereteit meghatározó jelentés célja*

E jelentés céljai az alábbiak:

- az NPRJPI környezetre gyakorolt jelentős hatásainak meghatározása;
- a Környezetvédelmi Jelentésben áttekintendő környezeti területek meghatározása (azok a területek, melyekről bebizonyosodott, hogy az NPRJPI jelentős hatással lehet rájuk);
- azon környezetvédelmi célok meghatározása, melyek relevánsak a program szempontjából, továbbá azoknak a megfelelő indikátoroknak a meghatározása, amelyek alapján a környezetvédelmi célok megvalósulásának sikerességi rátáját figyelemmel lehet kísérni a follow-up során.

1.2 *Az NPRJPI előkészítésének kiindulási pontjai*

Az NPRJPI céljai, ahol ezeket az átfogó megvalósítás megköveteli, a következők:

- a szempontok, szükségletek és lehetőségek bemutatása a Szlovén Köztársaság kulcsfontosságú közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése szempontjából;
- a Szlovén Köztársaság kulcsfontosságú közlekedési infrastruktúrája összehangolt fejlesztési programjának elkészítése a prioritások, a források és az ütemezés megjelölésével;
- a Szlovén Köztársaságban a közlekedés terén realizálandó prioritásos beruházások folyamatos és összehangolt megvalósításának tervezése.

Szlovénia közlekedési infrastruktúrája része a transzeurópai közlekedési hálózatnak (a továbbiakban a „TEN-T”), melyet az EU közlekedési politikája a belső piac zavartalan működését szolgáló, a

¹ A Szlovén Köztársaság Nemzeti Tömegközlekedési Infrastruktúrafejlesztési Programjáról szóló Határozat tervezete a 2013 és 2020 közötti periódusra vonatkozóan, kitekintéssel a 2020 utáni időszakra (ReNPRJPI), 6.5 verzió, 2013. november 13, MZIP

gazdasági, társadalmi és területi kohéziót, illetve az EU egészében a jobb elérhetőséget biztosító infrastrukturális keretként határoz meg.

Egy átfogó és összekapcsolódó TEN-T fejlesztésének biztosítása érdekében az EU a tagállamokra nézve kötelező iránymutatásokat adott ki a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozóan.² Figyelembe véve a TEN-T politika előtt álló kihívásokat, melyeket az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című Fehér Könyv³ is megjelöl, ezek az útmutatások meghatározzák a TEN-T politika hosszú távú, a 2030–2050 időszakra szóló stratégiáját. Az iránymutatások legfontosabb célja egy olyan, átfogó jellegű és összekapcsolt TEN-T biztosítása, amely magában foglalja az összes Tagállamot és régiót, továbbá, amely alapul szolgál az összes közlekedési ágazat összehangolt fejlesztéséhez annak érdekében, hogy stimulálni lehessen a Tagállamok előnyeit, s biztosítani lehessen a hálózat nagyobb hozzáadott értékét az Unió számára.

Az NPRJPI céljai és intézkedései azon a megközelítésen alapulnak, hogy a vasúti, szárazföldi, közúti, tengeri és légiközlekedési infrastruktúrából álló teljes transzeurópai közlekedési hálózat arányos része már most része vagy része lesz a szlovéniai közlekedési infrastruktúrának, ily módon hozzájárulva a belső piac zavartalan működéséhez, az Unió társadalmi kohéziójához.

1.3 *A törvényi háttér*

❖ **A Közlekedéspolitikáról szóló Határozat (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Közlönye, 35/02 és 60/04 szám)**

Az ésszerű és hatékony területfejlesztés szempontjából a Közlekedéspolitikáról szóló Határozat csak Szlovénia Környezetvédelmi Fejlesztési Stratégiájával együtt eredményes. A települések és a gazdaság (termelés) eloszlása kulcsfontosságú hatással van a közlekedés áramlására, annak menedzselésére és – következésképpen – a közös szállítási költségekre.

A közlekedéspolitikáról szóló határozat első lépésben a közlekedési infrastruktúra jelenlegi fejlettségét elemzi; Szlovénia – függetlenné válása óta – a vasúti infrastruktúra terén egyetlen közvetlen vasútvonalat épített ki, mely Magyarországgal köti össze. Ez a projekt azt követően vált különösen fontossá, hogy mindkét ország az EU tagja lett, mivel ez a vasútvonal versenyképesebbé vált. 20 évvel ezelőtt tanúi voltunk annak, hogy a közlekedés átáramlott az ötödik vasúti folyosóra, ugyanakkor a tízes folyosó forgalma csak lassan élénkül, alapvetően e terület összehangolatlan vasútmenedzselésének eredményeképpen. A vasúti infrastruktúra más részein sikerült megőrizni a közlekedőképességet a jelen helyzetben is.

A vasúti infrastruktúra építése és fenntartása a siker kulcsfontosságú tényezője, szervezeti és műszaki szempontokból egyaránt, egy nyitottabb, piacképesebb és versenyképesebb térben, ahol olyan vasútvonalak is találhatóak, melyek a koperi kikötő teherforgalmának majdnem 60%-át bonyolítják. Koper kikötője az elmúlt évtizedekben folyamatosan növelte tranzit teherforgalmát, és egy európai jelentőségű, kulcsfontosságú közlekedési csomóponttá vált.

Az állami kezelésű utak terén az elmúlt húsz év során Szlovénia a távolsági közlekedésnek, azaz a transzeurópai úthálózathoz tartozó autópályáknak, illetve autópályáknak adott prioritást. Az állami kezelésű utak fennmaradó része, beleértve a fő- és mellékutakat, többnyire fenn és karban van tartva; a torlódások megszüntetésével az volt a cél, hogy növelni lehessen a közlekedés volumenét és biztonságát. A nemzeti közúti infrastruktúra fejlesztése lehetővé tette az autópályák mellett fekvő

²Az 1315/2013/EU RENDELET a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről

³COM(2011) 144

területek gyorsított ütemű fejlesztését, ugyanakkor az egyéb területek kapcsolódása és hozzáférése az autópályák rendszeréhez nem javult az adott időszakban. Sőt, a meglévő nemzeti úthálózat általános helyzete a fő- és mellékutak kategóriájában még romlott is. A bemutatott helyzet korlátozza Szlovénia azon területeinek harmonikus fejlesztését, melyek nem az autópályahálózat mellett fekszenek. A rossz hozzáférés és a magasabb szállítási költségek miatt ezek a területek elveszítik földrajzi versenyképességüket még akkor is, ha egyébként rendelkeznek a fejlődéshez szükséges egyéb forrásokkal (olcsó föld, szakképzett munkaerő stb.).

Nem szabad megfeledkeznünk a szlovén repülőterekről sem, melyek jelentős mértékben hozzájárulnak főképpen a személy- és a teherszállítás fejlődéséhez.

Azzal, hogy biztosítjuk a megfelelő közlekedési infrastruktúrát és ösztönözzük az új piacokon történő megjelenést, lehetővé fogjuk tenni a helyi logisztikai cégek és szállítványozók számára a versenyképes megjelenést az EU közlekedési piacon, továbbá jelentős mértékben hozzá fogunk járulni az EU közlekedési politikájának fő célját képező egységes európai közlekedési térség megteremtéséhez.

A Szlovén Köztársaság Közlekedéspolitikáról szóló Határozata az alábbi intézkedéseket határozza meg a közlekedési infrastruktúra terén kitűzött célok eléréséhez:

1. az egyes helyek közötti hosszú távú, hatékony infrastrukturális kapcsolatot biztosító eredményes területfejlesztés;
2. minőségi, megbízható és ár-hatékony szolgáltatás-nyújtást lehetővé tevő állami vasúti infrastruktúra fejlesztése;
3. elővárosi és városközi, továbbá nemzetközi személyszállítás, illetve klasszikus és multimodális teherszállítási szolgáltatások;
4. az autópályarendszer és az egyéb állami kezelésű utak, mint fejlődési tengelyek karbantartása, ami lehetővé teszi a szlovéniai fejlődési központok összekapcsolódását és a csatlakozást az autópályarendszerhez;
5. repülőtéri infrastruktúra és kiszolgáló épületek építése és fenntartása a kapcsolódó tevékenységek szükségleteinek kielégítése céljából;
6. megfelelő kikötői infrastruktúra kiépítése és fenntartása;
7. a meglévő közlekedési infrastruktúra szükséges mértékű karbantartása és felújítása, új közlekedési kapcsolatok kialakítása;
8. az ipari hasznosítású vasútvonalak revitalizálásának ösztönzése, ahol ezt a gazdasági és a közérdek indokolja;
9. befektetések a közlekedési infrastruktúrába, ami egyenlő feltételeket biztosít az ideiglenesen vagy állandó jelleggel testi vagy érzékszervi korlátokkal élő személyek (a fogyatékkal élők, az idősek, a kisgyermekes anyák, a terhes nők stb.) számára;
10. egy olyan, fenntartható közlekedési infrastruktúra kiépítése, amely elősegíti a kerékpár használatát és a gyaloglást;
11. állandó rendszerforrások biztosítása a tömegközlekedési infrastruktúra finanszírozásához ott, ahol ezt piaci, üzleti forrásokból nem lehet megoldani;
12. az elvárt működtetés és a modernizáció biztosítása (vasúti infrastruktúra, állami kezelésű utak stb.).

A Szlovén Köztársaság Közlekedéspolitikáról szóló Határozatának egyik fő iránymutatása a környezetbarát közlekedési formákra, főképpen a vasúti közlekedésre való áttérést irányozza elő. Ezt az áttérést jól át kell gondolni: olyan helyeken kell ösztönözni, ahol a közúti közlekedés már elérte kapacitásának határát.

❖ **Szlovénia Területfejlesztési Stratégiája (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Közlönye, 76/04 szám)**

A Szlovén Köztársaság Területfejlesztési Stratégiája egy állami szintű alapidokumentum a területfejlesztés irányítása terén. Meghatározza az állam területfejlesztési tevékenységének céljait, prioritásait és globális bázisát, beleértve a közlekedési infrastruktúrát is; fejlesztési iránymutatást ad a települések, az infrastruktúra és a tájvédelem vonatkozásában, továbbá megjelöli a végrehajtást célzó intézkedéseket. A rangsor szempontjából ez a legfontosabb területfejlesztési dokumentum, amelyhez az összes többi területfejlesztési aktusnak igazodnia kell mind nemzeti, mind helyhatósági szinten. Ezt különböző eljárások keretében ellenőrzik: a nemzeti területfejlesztési terv esetében az előkészületi fázisban, a helyi területfejlesztési aktusok esetében pedig az iránymutatási és véleményezési stádiumban.

Szlovénia területfejlesztésének alapját az országos jelentőségű központok (Ljubljana, Maribor, Koper, Celje, Muraszombat, Velenje, Novomesto, Kranj, Nova Gorica, Postojna, Ptuj in somestja Jesenice-Radovljica, Sevnica-Brežice-Krško, Dravograd-Ravne na Koroškem-Slovenj Gradec, Trbovlje-Zagorje-Hrastnik), továbbá az azon regionális központok kétszintű strukturális hálózataból álló többközpontú városrendszer képezi, melyekhez – a funkciók megfelelő elosztásával – a többi (helyközi és helyi) központ hálózatai kapcsolódnak. Ljubljana, Koper és Maribor nemzetközi szinten fontos központok, és ez megköveteli a megfelelő infrastrukturális kapcsolatot a nemzetközi térséggel.

Szlovénia fejlődése szempontjából az átfogó közlekedési rendszernek kulcsfontosságú szerepe van a nemzetközi térségbe történő gazdasági integráció szempontjából, a városi központok és más települések, illetve régiók összekapcsolásában, a lakosság hozzáféréseinek biztosításában a munkahelyekhez és a szolgáltatásokhoz, továbbá egy olyan fenntartható gazdaságban, amely területfejlesztési szempontból is ésszerű. Ily módon a közlekedési infrastruktúra támogatja és megteremti a feltételeket az említett többközpontú városrendszer központjainak fejlesztéséhez. A munkahelyek és a közszolgáltatások főképpen a városokban – a gazdasági központokban – koncentrálódnak, ami megalapozza az infrastrukturális tervezés szükségszerűségét; egy város – városi központ – rangja szerepének figyelembe vételével kerül meghatározásra. Az infrastruktúra további kiépítése és a szükséges szolgáltatások megteremtése a különböző közlekedési alrendszerek (személyszállítási csomópontok vagy terminálok, kombinált közlekedési terminálok vagy logisztikai központok) összekapcsolása, a lakosság és a termékek hatékony mobilitásának megteremtése céljából.

A közlekedési infrastruktúra további kiépítése és fejlesztése az V. és X. európai közlekedési folyosókon fontos a nemzetközi térségbe történő gazdasági integráció szempontjából, csakúgy, mint a megfelelő kapcsolat megteremtése a nemzetközi repülőterek (különösen Ljubljana), Koper kikötője és más közlekedési alközpontok között, illetve a határon átnyúló közlekedési kapcsolatok javítása. A belső összeköttetések rendszere is fontos a regionális fejlődés szempontjából, mivel ezek az összeköttetések határ menti és perifériális kapcsolódásokból állnak össze, amelyek hozzájárulnak az alacsonyabb szintű központok elérhetőségének javulásához. Az elérhetőségi cél a vonzáskörzetek és a magasabb szintű városi központok kínálta funkciók között 45 perc, míg az alacsonyabb szintű központok (regionális központok) vonzáskörzete esetében ez az elérhetőségi cél 30 perc. Ha a forgalmi torlódások okozta késéseket nem vesszük figyelembe, ezeket a célértékeket már elértük, azonban csak a magánjármű-közlekedés terén. A jövőben nagyobb figyelmet kell szentelni a tömegközlekedés elérhetővé tételének, annak érdekében, hogy csökkenteni lehessen azt a környezeti terhelést, amelyet a városi központok por és gázkibocsátása okoz.

❖ (EU) Rendelet a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról⁴

A Rendelet hatályon kívül helyezi és felváltja az Európai Parlament és a Tanács 2010. július 7-i keltezésű, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló 661/2010/EU határozatát.

⁴Az 1315/2013/EU RENDELET a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről

A javaslat a TEN-T fejlesztésének alábbi fő elemeit tartalmazza:

- a transzeurópai közlekedési hálózat fokozatosan, kettős megközelítésre (átfogó hálózat és törzshálózat) alapozva fog fejlődni,
- az átfogó hálózatnak 2050. december 31-ig, a törzshálózatnak – prioritásos feladatként – 2030. december 31-ig kell létrejönnie,
- az iránymutatások megadják a közös érdeklődésre számot tartó projektek meghatározásának keretét. Ezek a projektek az infrastruktúra kiépítésével, fenntartásával, rehabilitációjával és felújításával, az infrastruktúra gazdasági hasznosításának forrásait stimuláló intézkedésekkel és a fenntartható és hatékony teherszállítási szolgáltatások lehetővé tételével járulnak hozzá a transzeurópai közlekedési hálózat létrehozásához,
- a multimodális közlekedés lehetővé tétele érdekében a teherterminálok, utas állomások, belvízi és tengeri kikötők és repülőterek összekapcsolják a különböző közlekedési módokat,
- a városi csomópontok, mint a közlekedési infrastruktúra különböző elemei közötti kapcsolódási pontok az átfogó hálózat kulcsfontosságú elemei,
- az átfogó hálózat követelményrendszere mellett a törzshálózat is speciális követelményeket támaszt, mint például az alternatív üzemanyagok elérhetősége,
- a törzshálózat megvalósításának legfontosabb eszközei a törzshálózati folyosók. Ezek a modális bevonásra és az interoperabilitásra épülnek, továbbá elvezetnek az összehangolt fejlesztéshez és menedzseléshez.

A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló (EU) rendelet jogi alapját az Európai Unió működéséről szóló Szerződés 172. Cikke képezi. A TEN-T jelenlegi iránymutatásai az Európai Parlament és a Tanács döntéseként lettek előterjesztve és elfogadva. E döntés különösen a Tagállamokat szólítja meg, és előírja, hogy az iránymutatások minden egyes Tagállamra nézve kötelezőek.

Mindezidáig a Tagállamok voltak a főbb szereplők a közlekedési infrastruktúra fejlesztésében és menedzselésében, azonban a fejlemények azt mutatják, hogy ezek a feltételek fokozatosan változnak. A regionális és helyi hatóságok, az infrastruktúra-menedzserek, a szállítmányozási szolgáltatók, csakúgy, mint más közjogi és magánjogi szervezetek egyre fontosabb tényezőkké válnak a közlekedési infrastruktúra fejlesztésében. Mivel a Tagállamok mellett több szereplő is be van vonva a transzeurópai közlekedési hálózat tervezésébe, fejlesztésébe és működtetésébe, elengedhetetlen annak biztosítása, hogy ezek az iránymutatások mindenki számára kötelezőek legyenek.

❖ Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé (a továbbiakban „Európai Közlekedéspolitikai Fehér Könyv”)

Ez a jövőendő európai közlekedési térség előkészítésének útiterve, amelyet az Európai Bizottság 2011 márciusában fogadott el.⁵ A Bizottság az Európa 2020 Stratégiából (Intelligens, Fenntartható és Befogadó Növekedés)⁶ eredő célkitűzések megvalósítására adott válaszképpen bocsátotta ki az Európai Közlekedéspolitikai Fehér Könyvet, és a stratégia hét (főképpen a víztakarékos Európára vonatkozó⁷) kezdeményezésével összhangban a Bizottság utalt a versenyképes és forrás-hatékony közlekedési rendszerre vonatkozó tíz célkitűzés megvalósítását szolgáló intézkedések végrehajtására.

Az Európai Közlekedéspolitikai Fehér Könyv nem kötelező a Tagállamokra nézve, azonban időbeli és tartalmi áttekintést ad az EU legvalószínűbb közép- és hosszú távú törvényhozási és költségvetési fejlődéséről a közlekedéspolitika terén.

⁵ COM(2011) 144 – végleges szöveg;

⁶ COM(2010) 2020 – végleges szöveg;

⁷ COM(2011) 21;

Az Európai Közlekedéspolitikai Fehér Könyv utal a TEN-T fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatások módosítására, mint egy olyan intézkedésre, mely – a rendelkezésre álló forrásokból kiindulva – a versenyképes és hatékony közlekedési rendszer tíz céljának megvalósítására irányul: 2050-ig bezárólag az üvegházhatású gázok kibocsátásának – az 1990-es évet alapul véve – legalább 60%-kal történő csökkentésére, illetve 2030-ig a 2008-asnál kb. 20%-kal alacsonyabb érték elérésére.⁸

A versenyképes és forrás-hatékony közlekedési rendszert szolgáló tíz célkitűzés megvalósításához az Európai Közlekedéspolitikai Fehér Könyv az alábbi mérföldköveket tűzi ki:

1. 2020-ig bezárólag

- az európai multimodális közlekedési rendszer tájékoztatási, irányítási és fizetési keretének megteremtése;
- a légiforgalmi menedzsment infrastruktúra (SESAR) teljes korszerűsítése és az európai közös légtér befejezése. A megfelelő szárazföldi és vízi közlekedési menedzsment rendszerek telepítése (ERTMS, ITS, SafeSeaNet, LRIT és RIS).
- Az európai globális navigációs műholdas rendszer (Galileo) telepítése.

2. 2030-ig bezárólag

- A városi közlekedésben a hagyományos üzemanyaggal működő gépkocsik megfelezése, CO₂-mentes városi logisztika megvalósítása;
- A 300 km feletti közúti áruszállítások 30%-ának áttérrelése más módokra, például vasútra vagy vízi útra;
- Teljesen funkcionális és EU-szerte intermodális TEN-T törzshálózat létrehozása, a jelenlegi nagysebességű vasúti hálózat megháromszorozása;

3. 2050-ig bezárólag

- A hagyományos üzemanyaggal működő gépkocsik kivonása a nagyvárosokban;
- A 300 km feletti közúti áruszállítások 50%-ának áttérrelése más módokra, például vasútra vagy vízi útra (hatékony és zöld áruszállítási folyosók segítségével). A közepes-távolságú személyszállítás többsége vasúton történik;
- Az alacsony CO₂-kibocsátással járó fenntartható üzemanyagok 40%-os részesedésének garانتálása a légiközlekedésben;
- A hajók által elégetett üzemanyag CO₂-kibocsátásának 40%-os csökkentése az EU tengeri közlekedésében;
- A kiváló minőségű és nagykapacitású TEN-T törzshálózat EU-szintű befejezése, továbbá a megfelelő információs szolgáltatásokat nyújtó európai nagysebességű vasúti hálózat befejezése. Valamennyi törzshálózati repülőteret be kell kapcsolnia – lehetőleg nagysebességű – vasúti hálózatba. Biztosítani kell valamennyi törzshálózati tengeri kikötő megfelelő összeköttetését a vasúti áruszállítási és – lehetőség szerint – a belvízi utak rendszerével;
- A közlekedésbiztonság terén nullára kell csökkenteni a halálos balesetek számát;
- Átállás a „használó fizet” és a „szennyező fizet” elvek teljes körű használatára, illetve a magánszektor bevonása a piaci torzítások elkerülésére, beleértve a káros támogatásokat is;
- A tervezett, a közlekedési infrastruktúrába történő beruházásokat, illetve a személy- és teherszállítás közlekedési szokásainak megváltoztatását ösztönző intézkedések a gazdasági versenyképesség és a foglalkoztatás erősítésére fókuszálnak.

A versenyképes és forrás-hatékony közlekedési rendszer létrehozásához szükséges, hogy legalább az Európai Közlekedéspolitikai Fehér Könyv középtávú céljai (a 2030-ig terjedő időszak céljai) megfelelőképpen átültetésre kerüljenek az egyes Tagállamok tömegközlekedési infrastruktúrafejlesztést célzó nemzeti programjainak eszköztárába.

⁸ A Bizottság „Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, versenyképes gazdaság 2050-ig történő megvalósításának ütemterve” című közleménye – COM(2011) 112.

❖ Az uniós pénzeszközök szabályozása a Közös Stratégiai Kereten belül⁹

A 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó, többéves pénzügyi keretről kiadott közleményében¹⁰ a Bizottság utal egy új, uniós szintű „európai összekapcsolódási eszköz” előkészítésére, amely az EU prioritásos infrastruktúráját fogja finanszírozni a közlekedés, az energetika és a digitális hálózatok terén. Ez támogatni fogja az infrastruktúrát mind az EU, mind pedig az egységes piac szintjén, továbbá az uniós támogatást a 2020-ig megkezdendő prioritásos hálózatokra, illetve az európai intézkedéseket leginkább igénylő területekre irányítja. Ennek az eszköznek a 2014–2020 időszakban egy 50 milliárd eurós pénzalap áll majd rendelkezésére, amelyből 10 milliárd vehető majd igénybe azon Tagállamok kapcsolódó közlekedésébe történő beruházások céljából, melyek a Kohéziós Alap kedvezményezettjei.

Szlovénia a Kohéziós Alap igénybe vételére jogosult tagállamként köteles elkészíteni és elfogadni az NPRJPI-t, hogy az e nemzeti programból fakadó intézkedésekkel előkészítse a pénzeszközök lehívását a Közös Stratégiai Keret pénzalapjából az Unió összehangolt, kiegyensúlyozott és fenntartható fejlődésének ösztönzése céljából, amint azt a Közös rendelkezésekről szóló Rendelet előírja.

A Közös rendelkezésekről szóló Rendelet javaslata felveti az említett alapokból történő eszközlehívással kapcsolatos programok stratégiai tervezési folyamatának erősítését, beleértve azon tematikus célok áttekintését, melyek az Európa 2020 Stratégiával összhangban kerültek kidolgozásra.

A Közös rendelkezésekről szóló Rendelet szerint az uniós közlekedéspolitikai célok megvalósításának egyértelmű helye van az uniós alapokból történő eszközlehívással kapcsolatos programok tervezésének alábbi, tematikus céljai között:

- a kutatás, a műszaki fejlődés és az innováció erősítése,
- az információs és kommunikációs technológiákhoz történő hozzáférés, illetve azok felhasználásának és minőségi szintjének növelése,
- a kis- és középvállalkozások versenyképességének növelése,
- az alacsony CO₂-kibocsátású gazdaságra történő áttérés minden szektorban,
- a klímaváltozáshoz történő alkalmazkodás ösztönzése, kockázat-megelőzés és kockázatkezelés,
- környezetvédelem és a hatékony forrás-felhasználás bátorítása,
- a fenntartható közlekedés ösztönzése, a kulcsfontosságú hálózati infrastruktúrák szűk keresztmetszeteinek megszüntetése,
- a foglalkoztatás és a munkaerő-mobilitás ösztönzése,
- a társadalmi felzárkóztatás és a szegénység elleni küzdelem ösztönzése,
- a szakértelembe, oktatásba és egész életen át tartó tanulásba történő befektetés,
- az intézményi képességek javítása és hatékony közigazgatás.

Az uniós alapokból történő eszközlehívással kapcsolatos programok tervezésének tematikus céljai az Európai Kohéziós Politika Operatív Programjában (a továbbiakban „OP-ECP”) prioritásos feladatként, prioritásos tengelyként kerültek megfogalmazásra Szlovénia számára, ahol az NPRJPI szerinti közlekedéspolitikai célok elérését szolgáló intézkedések finanszírozása a 10. prioritási tengelyben („Infrastruktúra-építés a fenntartható mobilitásért”) van meghatározva, beleértve az alábbi, elsőbbséget élvező beruházásokat:

- egy átfogó, jó minőségű és interoperábilis vasúti rendszer kifejlesztése,

⁹ Javaslat AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETÉRE a Közös Stratégiai Kerethez tartozó Európai Regionális Fejlesztési Alapra, Európai Szociális Alapra, Kohéziós Alapra, Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapra és Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó közös rendelkezések megállapításáról, az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1083/2006/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről; COM(2013) 0246;

¹⁰ COM(2011) 500 – végleges szöveg;

- a regionális mobilitás javítása a másodlagos és harmadlagos közlekedési csomópontok TEN-T infrastruktúrával történő összekötése útján,
- a multimodális európai közlekedési térség támogatása a transzeurópai közlekedési hálózatba (TEN-T) történő beruházásokkal.

1.4 *Az NPRJPI ismertetése*

Ez a fejezet az ReNPRJPI tervezetéből származó kulcsfontosságú információkat tartalmazza.¹¹

¹¹A Szlovén Köztársaság Nemzeti Tömegközlekedési Infrastruktúrafejlesztési Programjáról szóló Határozat tervezete a 2013 és 2020 közötti periódusra vonatkozóan, kitekintéssel a 2020 utáni időszakra (ReNPRJPI), 6.5 verzió, 2013. november 13, MZIP

1. sz. táblázat: A legfontosabb tények a Szlovén Köztársaság Nemzeti Tömegközlekedési Infrastruktúrafejlesztési Programjáról szóló Határozatról

Felelős: Infrastrukturális és Területfejlesztési Minisztérium

A program megnevezése: A Szlovén Köztársaság Nemzeti Tömegközlekedési Infrastruktúrafejlesztési Programjáról szóló Határozat (ReNPRJPI)

Döntéshozatali folyamat: A javaslatot a Kormány fogadja el

A program célja: Meghatározza a Szlovén Köztársaság közlekedési infrastruktúrájának fejlesztési jövőképét

Az elkészítés oka: A közlekedéspolitika megvalósításának integritása

Tárgy: Az európai közlekedéspolitikai intézkedések végrehajtása

Tervezett időszak: 2014-től 2020-ig, kitekintéssel a 2050-ig tartó időszakra

Terület: Szlovén Köztársaság

1.4.1 A Szlovén Köztársaság közlekedési és tömegközlekedési infrastruktúrájának fejlesztési jövőképe

A Tagállamok közlekedési infrastruktúrájának fejlesztését célzó nemzeti programok elkészítésének kiindulási pontjait a TEN-T fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló (EU) Rendelet határozza meg, amely megválaszolja az EU közlekedéspolitikájának öt fő problémáját vagy kihívását, nevezetesen:

1. a hiányzó kapcsolódások, különösen a határ menti övezetekben, a fő akadályai az áruk és személyek szabad mozgásának a Tagállamokban, illetve azok és a szomszédos országok között,
2. a tagállamok között és azokon belül (szűk keresztmetszetek) hatalmas és állandó különbségek vannak az infrastruktúrák minősége és megközelíthetősége között. A helyzet javítására van szükség, különösen a kelet-nyugati kapcsolódásokban, új közlekedési infrastruktúrákkal és/vagy a meglévő infrastruktúrák fenntartása, rehabilitációja vagy helyreállítása útján,
3. a közlekedési infrastruktúra megoszlik a különböző közlekedés-típusok között. A multimodális kapcsolódás terén számos európai teherterminál, utas állomás, belvízi és tengeri kikötő, repülőtér és városi csomópont nem képes ellátni ezt a feladatot. Mivel ezek a csomópontok nem rendelkeznek multimodális funkcióval, a multimodális közlekedés potenciálja, továbbá szűk keresztmetszet-megszüntető és hiányzó kapcsolódás-áthidaló képessége nincs elégséges mértékben kihasználva,
4. a közlekedés terén végzett beruházásoknak hozzá kell járulniuk annak a célnak a megvalósulásához, hogy 2050-ig 60%-kal csökkenteni lehessen a közlekedés által kibocsátott üvegházhatású gázok mennyiségét,
5. a Tagállamok továbbra is őrzik különböző operatív szabályaikat és követelményeiket, különösen az interoperabilitás terén, hozzájárulva így módon az akadályok és szűk keresztmetszetek kialakulásához a közlekedés terén.

Az uniós közlekedéspolitika öt fő problémájának vagy kihívásának megoldását szolgáló fontosabb válaszok relevanciával bírnak a szlovéniai közlekedési infrastruktúra aktuális problémáit illetően is.

A jövőképfelvezetés Szlovénia területfelvezetésének az ESPON 2013 program¹² közlekedési infrastrukturális felvezetésének aspektusából végzett elemzéséből származó adatok alapján történt.

1.4.1.1 A vasúthálózat felvezetésének koncepciója

Az NPRJPI tágabb értelemben vett felvezetési céljai a vasúthálózat terén Szlovénia fenntartható felvezetésének közös célját követik. E felvezetési célok a következők:

- Az elért gazdasági versenyképességi szint megőrzése az utazással töltött idő és a szállítási költségek csökkentésével.
- Az állami vasúthálózat összehangolása az EU hálózatával és/vagy interoperabilitásuk garntálása.
- Az egyes régiók jobb elérhetősége és jobb régióközi kapcsolódás, Szlovénia azon részeinek összekapcsolása a fő európai vasúti folyosókkal, ahol hiányzott a megfelelő összeköttetés, ily módon lehetővé téve a Szlovénia gazdasági felvezetéséből fakadó előnyök egyenletesebb elosztását.
- A közlekedésbiztonság javítása.

Az NPRJPI bővített értelemben vett felvezetési céljai a vasúthálózat terén a következő alapvető felvezetési elgondolásokon alapulnak:

- a Szlovén Köztársaság állami vasúti infrastruktúrája felvezetésének koncepciója,
- a belső és tranzit teherszállítás szükségleteit kiszolgáló vasúti infrastruktúra felvezetésének koncepciója,
- az elővárosi személyszállítás szükségleteit kiszolgáló állami vasúti infrastruktúra felvezetésének koncepciója,
- a városközi és nemzetközi személyszállítás felvezetésének koncepciója,
- a gyors távolsági közlekedés felvezetésének koncepciója,
- közös (hálózati) stratégiai kiindulási pontok az állami vasúti infrastruktúra felvezetéséhez.

A vasúthálózat felvezetésének alapkonceptiója magában foglalja a TEN-T felvezetésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló (EU) Rendelet vasúti közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos követelményeit, melyek főképpen az alábbiakat irányozzák elő:

- a vasútvonalak ERTMS-seltörtető felszerelése,
- a vasúti közlekedés okozta zaj csökkentése, és
- maximális megfelelés az interoperabilitás műszaki specifikációiból (TSI) fakadó követelményeknek.

1.4.1.2 A tengeri közlekedés és a belvízi közlekedés felvezetése

Koper, Izola és Piran nemzetközi kikötői, csakúgy, mint Brežice (Obrežje) nemzetközi folyami kikötője a Száván felújítás és felvezetés alatt állnak. Egyidejűleg a következők vannak biztosítva: a navigáció biztonságát szolgáló létesítmények, az észak-adriai közös navigációs térkép Trieszti-öbölbeli elkülönült navigációs rendszerének felügyeletét szolgáló létesítmények és eszközök, továbbá Brežice folyami kikötője és a Száva Krško és Obrežje

¹² Hogyan támogathatja az ESPON program kutatása Szlovénia felvezetésének tervezését, ESPON 2013 Program, MKO 2011 (www.espon.eu)

közötti szakasza (a Száva nemzetközi belvízi útja) navigációs biztonságának felügyeletét szolgáló létesítmények és eszközök fejlesztése. Koper kikötőjének területén biztosított a „veszélyben lévő hajók” lehorgonyozása. A régió kikötőiben (Koper, Izola, Piran) megfelelő tér van biztosítva továbbá a hajók karbantartásához is.

1.4.1.3 Az állami légiközlekedési infrastruktúra fejlesztése

Az állami légiközlekedési infrastruktúra lehetővé teszi a polgári repülés fejlesztését, az intenzívebb kapcsolatot a gazdaság többi részével, különösen a turizmussal, továbbá az integrációt Szlovénia átfogó közlekedési hálózatába, ily módon megvalósítva az interoperabilitás céljait és élvezve annak pozitív következményeit.

1.4.1.4 Fenntartható közlekedéslogisztika (teherszállítás)

A közlekedéslogisztika magában foglalja az ellátási lánc legszélesebb értelemben vett tervezését és menedzselését. Egy olyan, gazdaságosabb teherszállítás-irányítást kell elérni, amely minimális káros hatással van a környezetre, az emberekre és a szállítmányozási szolgáltatások felhasználóira. A meglévő állami infrastruktúra, a vasútvonalak, az úthálózat, a tengeri kapcsolatok, a logisztikai és multimodális központok, továbbá átrakodási helyszínek kihasználtságát – amennyire lehetséges – maximalizálni kell.

A logisztikai központok, a kombinált közlekedési terminálok és az átrakodási helyszínek nem részei az állami közlekedési infrastruktúrának, ugyanakkor részei az áruszállítás gazdasági tevékenységének. Az állami közlekedési infrastruktúra fejlesztésével biztosítani kell a megfelelő és szabad hozzáférést az ezek által nyújtott szolgáltatásokhoz. Ez magában foglalja a közúti és vasúti infrastruktúra felújítását. Ezzel egyidejűleg ösztönözni kell az ipari vonalak tulajdonosait e vonalak felújítására és használatba vételére ott, ahol ez gazdasági és környezetvédelmi aspektusokból igazolható.

1.4.1.5 Tömegközlekedés és fenntartható lakossági mobilitás

A lakossági mobilitás és a fenntartható fejlődés szempontjából a fenntartható mobilitás biztosítása érdekében egy hatékony tömegközlekedési rendszert (a továbbiakban „PPT”) kell létrehozni, biztosítani kell a közlekedési alrendszerek fizikai integrációját a tömegközlekedés közszolgáltatási kereteken belüli hatékonyabb megvalósítása érdekében, továbbá mobilitás-menedzselési intézkedések egész sorát kell fogantatni annak érdekében, hogy csökkenteni lehessen az egyéni gépjárműforgalom által okozott környezetszennyezést.

Az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére vonatkozó igény, illetve a világpiaci olajárak növekedése teljesen új helyzetet teremtett a mobilitás-fejlesztés tervezésében. A településeket olyan módon kell tervezni, hogy egyre kevésbé fűggenek a magángépjárművektől, az embereket ösztönözni kell utazási szokásaik megváltoztatására, ami hosszú távon elvezet az életminőség javulásához és a nagyobb közlekedésbiztonsághoz.

1.4.2 A Szlovén Köztársaság közlekedésfejlesztési és közlekedési infrastruktúrafejlesztési céljai

Az NPRJPI céljai a TEN-T fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatások céljaival összhangban kerültek meghatározásra. Az NPRJPI céljai több szinten fogalmazódtak meg: a közlekedéspolitikai *alapcélok*, amelyek biztosítják a közlekedési jövőkép megvalósítását, illetve az egyes közlekedési szektorokra vonatkozó *speciális célok*.

Az NPRJPI alapcéljai a következők:

1. a mobilitás és a megközelíthetőség javítása,
2. az üzleti vállalkozások ellátásának javítása,
3. a közlekedésbiztonság és a védelem javítása,
4. az energiafogyasztás csökkentése,
5. a felhasználó költségeinek csökkentése,
6. a környezeti terhek csökkentése.

1.4.3 A közlekedés és a közlekedési infrastruktúra fejlesztését célzó intézkedések a Szlovén Köztársaságban

Az egyes célok megvalósítását lehetővé tevő, első szintű alapintézkedések a fent említett célkitűzések alapján lettek meghatározva. A meghatározott intézkedések garantálják a különböző célok elérését; ezek egy része kiegészíti egymást, mások versenyben állnak egymással, azonban egyidejűleg emelik minden egyes célkitűzés megvalósulási szintjét.

Az alapintézkedések a következők:

- a tömegközlekedés rendszerének optimalizálása,
- a közvélemény figyelmének felhívása, oktatás,
- a meglévő közlekedési infrastruktúra felújítása,
- újonnan épített, optimális közlekedési infrastruktúra,
- a kikötő és a hátszág megfelelő kapcsolódásának biztosítása,
- a kikötő bővítése és műszaki felújítása,
- a repülőtér bővítése és műszaki felújítása,
- logisztikai központok fejlesztése,
- új közlekedési eszközök bevezetése,
- a közlekedési eszközök műszaki alkalmazhatóságának biztosítása.

1.4.4 A Szlovén Köztársaság közlekedésfejlesztési és közlekedési infrastruktúrafejlesztési indikátorai

Az NPRJPI minden egyes célkitűzésének indikátorai folyamatukban vannak bemutatva. A bemutatott indikátorok 2014 januárjában kerültek módosításra, illetve összehangolásra az NPRJPI és a környezetvédelmi jelentés készítői által.

1. sz. célkitűzés – a mobilitás és a megközelíthetőség javítása

Indikátorok:

1. A meghaladott áteresztőképességű szakaszok hossza [km]
2. A korlátozott teherbírású helyszínek száma
3. Az ezer főre jutó gépjárművek száma
4. Az egy lakosra jutó, alternatív üzemanyagot használó gépjárművek száma
5. A lakosonkénti utazások száma
6. A lakosonkénti autóbusszos utazások száma

7. A lakosonkénti vasúti utazások száma
8. A lakosonkénti magángépjárművel történő utazások száma
9. Autóbuszos utazásonkénti utazási idő [perc]
10. Vasúti utazásonkénti utazási idő [perc]
11. Magángépjárművel történő utazásonkénti utazási idő [perc]
12. Az autóbuszos utazások száma [utas km]
13. A vasúti utazások száma [utas km]
14. A magángépjárművel történő utazások száma [utas km]
15. Az autóbusz-igénybevételek száma [gépjármű km]
16. A személyvonat-igénybevételek száma [vonat km]
17. A magángépjármű-igénybevételek száma [gépjármű km]
18. Az utasok által utazással töltött idő összesen [óra]
19. A PPT állomásoktól maximum 15 percre lakó lakosok száma
20. Az autótűt-csomóponttól maximum 15 percre lakó lakosok száma
21. A regionális központtól maximum 30 percre lakó lakosok száma – PPT
22. A regionális központtól maximum 30 percre lakó lakosok száma – magángépjármű
23. A regionális központtól maximum 30 percre lakó lakosok száma
24. A PPT / privát közlekedés modális megoszlása
25. A vasúti közlekedés részaránya az utaskilométerekben
26. A busz közlekedés részarányának növekedése az utaskilométerekben

2. sz. célkitűzés – a gazdaság ellátásának javítása

Indikátorok:

1. A Szlovén Köztársaság bruttó hazai összterméke (GDP)
2. A szállítás és tárolás a bruttó hazai össztermékben (GDP)
3. A vasúton szállított áruk mennyisége [nettó tonna]
4. A közúton szállított áruk mennyisége [nettó tonna]
5. A vasúton szállított áruk mennyisége [ntkm]
6. A közúton szállított áruk mennyisége [ntkm]
7. Vasúti teherszállítási idő [óra]
8. Közúti teherszállítási idő [óra]
9. A tehervonatjáratok száma
10. A vasúton megtett kilométerek száma [vonat km]
11. A tehergépjármű-igénybevételek száma
12. A tehergépjárművel megtett kilométerek száma [gépjármű km]

3. sz. célkitűzés – a közlekedésbiztonság és a védelem javítása

Indikátorok:

1. A közlekedési balesetek száma évente
2. A könnyebben sérült személyek száma évente
3. A súlyosan sérült személyek száma évente
4. A halálesetek száma évente
5. A védett parkolók száma

4. sz. célkitűzés – az energiafogyasztás csökkentése

Indikátorok:

1. Üzemanyag fogyasztás – benzin [liter]
2. Üzemanyag fogyasztás – gázolaj [liter]
3. Üzemanyag fogyasztás – elektromosság [kWh]
4. Nettó tonna-kilométerenkénti üzemanyag fogyasztás [kWh]
5. Utas-kilométerenkénti üzemanyag fogyasztás [kWh]

5. sz. célkitűzés – a felhasználó költségeinek csökkentése

Indikátorok:

1. Időigénnyel kapcsolatos költségek [EUR]

2. Energiahasználati költségek [EUR]
3. Gépjármű-fenntartási költségek [EUR]
4. Infrastruktúra-fenntartási költségek [EUR]
5. Zaj költségek [EUR]
6. CO₂ költsége [EUR]
7. NO_x költségek [EUR]
8. PM₁₀ és PM_{2,5} szilárd részecske költségek [EUR]
9. A közlekedési balesetek költségei [EUR]
10. Az egyéni alternatívák költségei [EUR]

6. sz. célkitűzés – a környezeti terhek csökkentése

Indikátorok:

1. Az utak zajterhelése [dB / lakos]*)
2. A vasutak zajterhelése [dB / lakos]*)
3. CO₂ [tonna / év]
4. NO_x [tonna / év]
5. PM₁₀ szilárd részecske [tonna / év]
6. PM_{2,5} szilárd részecske [tonna / év]

1.4.5 A Szlovén Köztársaság közlekedésfejlesztési és közlekedési infrastruktúrafejlesztési alternatívái

Az adott munkafázisban három opció van számításba véve:

1. „A folyamatban lévő fejlesztés folytatása”, ahol csak az alábbiak kerülnek figyelembe vételre:

- folyamatban lévő beruházások és
- karbantartás

2. „A tömegközlekedés és az egyéni közlekedés kiegyensúlyozott fejlesztése” (közút+vasút, illetve egyéb közlekedési formák), ahol az 1. opció összes tényezője mellet az alábbiak kerülnek figyelembe vételre:

- az elsődleges kapacitásbeli szűk keresztmetszetek felszámolása az összes közlekedési forma esetében,
- a vasút és a tömegközlekedés versenyképességének növelése,
- a D4 teherbíró képesség biztosítása (vasutak)
- a nemzetközi és államközi projektek megvalósítása (Karavanke alagút, GSM-R, ERTMS/ECTS),
- a közlekedés biztonságának biztosítása (minden közlekedési forma esetében).

3. „A tömegközlekedés hangsúlyos szerepének és az egyéni közúti közlekedés hangsúlyos szerepének alternatívája” (2050-ig bezárólag realizálva):

- a TEN-T szabványok alkalmazása a Szlovén Köztársaság teljes TEN-T törzshálózatában.

A határozati javaslat tartalmazni fogja a lehetséges projektek bemutatását a határon átnyúló együttműködést befolyásoló infrastruktúra terén. A javaslatok szerint szükséges lesz az összehangolás a szomszédos országokkal, különösen az egyes infrastrukturális projektekkal kapcsolatos szabványok terén.

2 A FELMÉRÉS KERETEI ÉS AZ ELŐZETES ÉRTÉKELÉS

Az átfogó környezeti hatásvizsgálat kereteinek meghatározását célzó folyamat az átfogó környezeti hatásvizsgálat első fázisa az NPRJPI által előírt intézkedés megvalósítása szempontjából, amint ezt a következő táblázat részleteiben bemutatja:

2. sz. táblázat: Az NPRJPI átfogó környezeti hatásvizsgálatát célzó lépések ismertetése

Nº	Az átfogó környezeti hatásvizsgálat lépései	Az átfogó környezeti hatásvizsgálat lépéseinek leírása
1	A tervek és programok megvizsgálása	Vizsgálat
2.1	A környezetvédelmi célok, szabványok, illetve a program megvalósítását befolyásoló külső hatások áttekintése	Az átfogó vizsgálat kereteinek meghatározása – keret-meghatározási jelentés
2.2	A felmérés környezetvédelmi céljainak meghatározása, továbbá e célok elérésének indikátorai	
	Jelentés a hatásvizsgálat kereteinek meghatározásáról	
3.1	A program megvalósítása által befolyásolt környezetre vagy környezeti elemekre vonatkozó adatok áttekintése	A lehetséges hatások azonosítása, értékelése és csökkentése – környezetvédelmi jelentés
3.2	A környezeti hatások elemzése	
3.3	A környezeti hatások értékelése	
3.4	Javasolt hatáscsökkentő intézkedések, továbbá a környezeti hatások figyelemmel kísérésének koncepciója	
3.5	Az alternatívák összehasonlító környezetvédelmi elemzése	
	Környezetvédelmi jelentés	
4	Konzultációk, módosítások, illetve az NPRJPI környezetvédelmi céloknak történő megfelelésének megerősítése	Elfogadás

2.1 A környezetvédelmi politika keretei

2.1.1 Az NPRJPI céljainak összehangolása a TEN-T fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokkal

A TEN-T fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló Rendelet az NPRJPI kulcsfontosságú kiindulási pontjainak egyike. Ez az (EU) Rendelet a Bizottság által az Európai Közlekedéspolitikai Fehér Könyvben megfogalmazott politikára épül, különös tekintettel arra a részre, amely az európai stratégiai infrastruktúra törzshálózatával foglalkozik.¹³

A TEN-T fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatások az Európai Közlekedéspolitikai Fehér Könyv által meghatározott stratégiát követik: a fő akadályok és a szűk keresztmetszetek felszámolása a közlekedési infrastruktúra kulcsterületein. A TEN-T fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatások célja egy jobb közlekedési szolgáltatásokkal és teljes mértékben kapcsolódó közlekedési hálózattal rendelkező, egységes európai közlekedési térség létrehozása. Ez össze fogja kapcsolni a különféle közlekedési formákat, és lehetővé fogja tenni a személy- és teherszállítási modellek teljes átalakítását. Ez a változás szükséges annak a célnak a megvalósításához, hogy 2050-ig bezárólag 60%-kal lehessen csökkenteni az üvegházhatású gázok kibocsátását.

¹³ Az Európai Közlekedéspolitikai Fehér Könyv 34. Fejezete;

Megfelelő hálózati támogatás és okosabb felhasználói megközelítés nélkül nem lehet érdemi változtatásokat eszközölni a közlekedés terén. Az infrastruktúra tervezése és fejlesztése alapvető jelentőséggel bír a fenntartható közlekedési rendszer fejlesztése szempontjából.

A TEN-T fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló Rendelet – pl. az intelligens közlekedési rendszerek létrehozásának támogatásával – hozzá fog járulni a Bizottság „Európai digitális menetrend”¹⁴ című közleményében megfogalmazott politika céljaihoz. A rendelet egyike a Bizottság által 2011-ben javasolt Egységes Piaci Intézkedéscsomagból¹⁵ fakadó intézkedéseknek, mivel a hálózatok a belső piac fő támogatói, továbbá kulcsfontosságú szerepet játszanak az áruk és szolgáltatások hatékony áramlásának ösztönzésében.

A fenntartható közlekedés ösztönzése volt az egyik eszköz a Bizottság által 2010-ben elfogadott „Európa 2020 Stratégia –Intelligens, Fenntartható és Befogadó Növekedés” által megfogalmazott háromprioritásos cél egyikének, a kritikusan szűk keresztmetszeteket, különösen a határon átnyúló szekciókat és az intermodális csomópontokat (nagyvárosok, kikötők, logisztikai platformok) szem előtt tartó fenntartható fejlődésnek a megvalósításában.

A TEN-T fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatások hozzájárulnak az EU területi kohéziójának erősítéséhez, ami az EU egyik célja, beleértve a gazdasági és a társadalmi kohéziót is.



1. sz. ábra: Az NPRJPI célkitűzéseinek a TEN-T fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokkal történő összehangolását bemutató diagram

Usklajenost ciljev – A célok összehangolása
 UČINKOVITOST – HATÉKONYSÁG
 KOHEZIJA – KOHÉZIÓ
 TRAJNOST – FENNTARTHATÓSÁG
 UPORABNIKI – FELHASZNÁLÓK
 Mobilnost in dostopnost – Mobilitás és megközelíthetőség
 Oskrba gospodarstva – A gazdaság ellátása
 Okoljske obremenitve – Környezeti teher
 Poraba energije – Energiafogyasztás
 Stroški uporabnikov – Felhasználói költségek
 Prometna varnost – Közlekedésbiztonság

¹⁴ COM(2010) 206 – végleges szöveg 2;

¹⁵ COM(2011) 206 – végleges szöveg;

2.1.2 Az NPRJPI környezetvédelmi felmérésének kiindulási pontjai

A Környezetvédelmi Törvény szerint az átfogó környezeti hatásvizsgálat során állásfoglalást kell kialakítani a környezetvédelmi politikák és a környezetvédelmi célok szélesebb kereteire vonatkozóan.

Az átfogó környezeti hatásvizsgálat során az alábbi uniós dokumentumokat kell figyelembe venni:

- Az Európai Unió 2020-ig terjedő, 7. Környezetvédelmi Cselekvési Programja: „Jólét bolygónk felélése nélkül”,
- Az „EURÓPA 2020: Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája”, az európai szociális piacgazdaság víziója a XXI. században,
- A Forrás-hatékony Európa időkerete,
- A talajvédelem tematikus stratégiája,
- A 2009/28/EK irányelv a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról, valamint a 2001/77/EK és a 2003/30/EK irányelv módosításáról és azt követő hatályon kívül helyezéséről,
- a 2006/12/EK irányelv a hulladékokról,
- a 2008/50/EK irányelv a környezeti levegő minőségéről és a tisztább levegőt Európának programról,
- a 2004/107/EK irányelv a környezeti levegőben található arzénről, kadmiumról, higanyról, nikkelről és policiklusos aromás szénhidrogénekéről,
- A 2001/81/EK NEC-irányelv az egyes légköri szennyezők nemzeti kibocsátási határértékeiről és annak felülvizsgálatáról,
- A 2002/49/EK irányelv a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről,
- A 2000/60/EK Víz Keretirányelv,
- A 2008/56/EK irányelv a tengeri környezetvédelmi politika területén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról,
- A 2008/105/EK irányelv a vízpolitika területén a környezetminőségi előírásokról,
- A 76/160/EGK irányelv a fürdővizek minőségéről,
- A 2006/118/EK irányelv a felszín alatti vizek szennyezés és állapotromlás elleni védelméről,
- A 2000/59/EK irányelv a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről,
- A Tanács 92/43/EGK irányelve a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről,
- Berni Konvenció,
- Az EU Biodiverzitási Stratégiája,
- Európai Tájvédelmi Egyezmény,
- Európai egyezmény a régészeti örökség védelméről – Máltai Egyezmény,
- Európai egyezmény az európai építészeti örökség védelméről – Granadai Egyezmény.

Az átfogó környezeti hatásvizsgálat során a Szlovén Köztársaság alábbi dokumentumait kell figyelembe venni:

- Vízgazdálkodási Terv,
- Operatív program az egyes légköri szennyezők nemzeti kibocsátási határértékeiről (készülőben van a módosítás),
- Zajszennyezési operatív cselekvési program, első fázis:Ljubljana város helyhatóság körzetének főbb köz- és vasútvonalai 2012–2017,
- Operatív környezeti levegő védelmi program a PM₁₀ szennyezés ellen,
- Operatív program az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére (készülőben van a módosítás),
- Nemzeti Erdőgazdálkodási Program,
- A Natura 2000 területek kezelésének programja a 2007–2013 időszakra,
- Határozat a nemzeti közúti közlekedésbiztonsági programról a 2013–2022 időszakra,

- Határozat a nemzeti környezetvédelmi programról,
- Határozat a 2014–2017 közötti nemzeti környezetvédelmi programról,
- Határozat a szlovéniai mezőgazdaság és élelmiszeripar 2020-ig tartó fejlesztésének stratégiai irányvonalairól,
- A szlovéniai biodiverzitás megőrzésének stratégiája,
- Szlovénia területfejlesztési stratégiája.

Az összes releváns környezetvédelmi célkitűzés ezeknek a dokumentumoknak az alapján, a környezet állapotát figyelembe véve lesz meghatározva. A környezet állapotának indikátorai a környezetvédelmi célkitűzések alapján lesznek meghatározva. Ezek az indikátorok kerülnek alkalmazásra a környezetvédelmi célok elérésének figyelemmel kísérése során.

Az NPRJPI felmérés során szem előtt tartandó legfontosabb stratégiák/programok/törvények ismertetését az 1. sz. Melléklet tartalmazza.

2.2 A környezet állapotára vonatkozó adatok

A keret-meghatározási jelentés tartalmazza a környezet állapotának meghatározásához rendelkezésre álló összes adat áttekintését (3. sz. táblázat). Az adatok nagy részben a digitális környezetvédelmi nyilvántartásokból, illetve az állami hatóságok egyéb adatbázisaiból származnak.

A környezetvédelmi jelentés elkészítésének további fázisaiban az ARSO jelentéseiben szereplő, az ARSO honlapján ismertetett környezetvédelmi indikátorokra vonatkozó, illetve a releváns operatív programokból származó adatok (lásd 2.1.2 fejezet) a jelenlegi helyzet bemutatásának lesznek részei.

A környezet jelenlegi helyzete fő jellemzőinek ismertetése azokra a környezeti jellemzőkre fókuszál, amelyek stratégiai szinten fontosak, melyek felölelik a környezeti beavatkozás miatt kezelt terület általános jellemzőit és azokat a környezeti jellemzőket, amelyek nemzeti és nemzetközi szinten is fontosak.

A 3. sz. táblázat azokat a nyilvános információforrásokat mutatja, amelyek a környezet jelenlegi állapotának meghatározása során felhasználásra kerülnek az NPRJPI környezetre gyakorolt hatásának átfogó felmérése keretében.

3. sz. táblázat: A környezet állapotára és a meglévő környezeti terhekre vonatkozó adatgyűjtések

Adatbázis neve, adatforrás	Az adatgyűjtésért felel	Magyarázatok
Környezeti Atlasz (http://gis.arso.gov.si/atlasokolja)	Mezőgazdasági és Környezetvédelmi Minisztérium, ARSO	Szlovénia környezeti atlasza egy internetes alkalmazás, mely a böngésző használatával nyújt betekintést Szlovénia térinformációiba. Az atlasz segítségével a Szlovén Köztársaság Környezetvédelmi Hatósága (ARSO) a felhasználók legszélesebb köre számára biztosít betekintést a környezeti tértartalmakba.
Természetvédelmi Atlasz (http://www.naravovarstveni-atlas.si/nvajavni/)	Mezőgazdasági és Környezetvédelmi Minisztérium, ARSO	A természetvédelmi atlasz egy internetes alkalmazás, amely részletes tartalmakat szolgáltat Szlovénia biodiverzitásának megőrzése, illetve természeti kincseinek védelme terén.
Web Feature Service (WFS) a környezeti téradat-szolgáltatáshoz (http://gis.arso.gov.si)	Mezőgazdasági és Környezetvédelmi Minisztérium, ARSO	Szlovénia Környezetvédelmi Hatósága ingyenes internetes szolgáltatást kínál környezeti téradatok kiadására, azokat megcélözva, akik digitális (vektor) formátumban szeretnének környezeti téradatokhoz jutni.
A környezet állapota Szlovéniában (http://www.arso.gov.si/)	Mezőgazdasági és Környezetvédelmi Minisztérium, ARSO	A jelentést a környezetvédelemért felelős minisztérium készíti más minisztériumokkal együttműködve, négy éves időközönként. Elsődlegesen az előző hasonló jelentés óta eltelt időszakkal foglalkozik. Azokat az adatokat és

		elemzéseket veszi figyelembe, amelyek a jelentés összeállítása idején elérhetőek. A jelentést a legutolsó időszak környezetvédelmi politikáinak felmérésére használják, illetve szakértői bázisként az ezt követő stratégiai dokumentumok elkészítéséhez.
EIONET-SI (http://nfp-si.eionet.europa.eu/)	Mezőgazdasági és Környezetvédelmi Minisztérium, ARSO	Az EIONET-SI egy, az Európai Környezeti Információs és Megfigyelő Hálózat (EIONET) mintájára létrehozott információs és kommunikációs hálózat a környezeti tájékoztatás terén. Lehetővé teszi a környezeti információk nemzeti szintű gyűjtését, s az ilyen információk biztosítását a politikai döntések támogatásához, illetve a szlovén és az európai közvélemény tájékoztatásához. Az EIONET-et az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) hozta létre azzal a céllal, hogy összehasonlítható környezeti adatokat szolgáltatson az Európai Bizottságnak és a közvéleménynek. A hálózatban az EEA tagjai és az EEA-val együttműködő országok vesznek részt.
Felismerhető tájképű területek nemzeti szinten	Mezőgazdasági és Környezetvédelmi Minisztérium	Az érintett területeket Szlovénia Területfejlesztési Stratégiája határozza meg. Ezek a területek nemzeti szintű fontossággal bírnak, ide tartoznak a szlovéniai táj jó állapotban megőrzött tájképelemekkel bíró, felismerhető és reprezentatív részei
Kivételes tájak	Mezőgazdasági és Környezetvédelmi Minisztérium	A kivételes tájak olyan, specifikus területen található, speciális értékkel bíró tájak, melyek az adott területre jellemzőek. Ezek rendszerint kis területek, melyek a tér hagyományos, rendszerint mezőgazdasági használata nyomán alakultak ki, összhangban a természetes tájstruktúrával és a természeti folyamatokkal.
Szlovénia tájképtípusainak regionális lebontása	Mezőgazdasági és Környezetvédelmi Minisztérium	Alapmunka a tájtipológia terén. A tájtipusok tájrégiókra, szélesebb tájegységekre és tájalegységekre oszlanak. Minden egység vonatkozásában meg van adva a tájelem leírása, a tájminta, az értékelés és a védelmi iránymutatás.
Ingatlan Kulturális Örökség Nyilvántartás (RKD) (http://giskd.situa.org/)	Kulturális Minisztérium, INDOK Központ	A Szlovénia ingatlan kulturális örökségére vonatkozó adatok hivatalos gyűjteménye. A nyilvántartás adatai jogi rendelkezések formájában is rendelkezésre állnak az örökség védelme érdekében a területfejlesztés szükségletei és a beavatkozások számára.
Tényleges használat (http://rkg.gov.si/GERK/)	Mezőgazdasági és Környezetvédelmi Minisztérium	A tényleges használat meghatározása a légi felvételek (DOF) közigazgatási ellenőrzés és állandó növényfajta-jegyzék (szőlőültetvények, gyümölcsösök, komlóültetvények és olajfa-ligetek) céljaira történő elemzése alapján történt. Ez a használati módok tipológiai megoszlása, mely figyelembe veszi az adatgyűjtéskori tényleges használatot, elkülöníti a használati kategóriákat, mint pl. a beépített és hasonló terület, mezőgazdasági terület, erdők, vizek stb.
Erdőségek (MarinčekL., ČarniA., 2003. Vegetacijska karta gozdnihzdružb Slovenijevmerilu 1:50.000.ZRCSAZU, Ljubljana)	A Szlovén Tudományos és Művészeti Akadémia Szlovéniai Akadémiai Kutatóközpontjának Tudományos és Kutatási Központja	Az erdőségek vegetációs térképei áttekintést adnak egy bizonyos terület erdőségeiről, alkalmazott értékkel bírnak a területfejlesztés és bizonyos típusú tudományos kutatások szempontjából.
Védőerdők és védett erdőterületek (http://www.zgs.gov.si/slo/gozdovi-slovenije/ogozdovihslovenije/varovalnigozdovi/index.html)	Szlovén Erdészeti Szolgálat	A védőerdők olyan erdők, melyek a talajt védik a földcsuszamlásoktól és törésektől; a meredek domboldalakon vagy vízparton lévő erdők; a szélnek kitett erdők; továbbá az olyan erdők, melyek a gyors folyású vizek mellett megfogják a víztúlfolyásokat és védenek az eróziótól és a földcsuszamlásoktól; földcsuszamlás elleni

		erdők; az erdőségeket és a földeket a szélről, víztől, hőtől és földcsuszamlásoktól megvédő erdők; továbbá a felső erdővonal melletti erdők. A védett erdőterületek a speciális célokat, illetve különösen fontos kutatásokat szolgáló erdők.
Stratégiai térképészeti és zaj monitoring adatok: - BCPDARS Rt. adatbázis - BCP DRSC adatbázis - MzIP adatbázis (vasúti közlekedés) - Szlovénia Környezeti Atlasza (ARSO)	Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium DRSC, DARS Rt. Mezőgazdasági és Környezetvédelmi Minisztérium, ARSO	A stratégiai zajtérképészeti adatok gyűjtését, az első felmérést és a zaj monitoringot az egyes zajforrás-kezelők végzik (autóút-hálózat – DARS Rt.; állami kezelésű utak – DRSC; vasutak – MzIP) a Környezeti Atlasz (MKO – ARSO) szabta keretek között. Még nem lett létrehozva a Szlovén Köztársaság területén a környezetet és a lakosságot sújtó zajterhelés felügyeletét szolgáló közös információs rendszer.

2.3 *Szlovénia területfejlesztésének elemzése a közlekedési infrastruktúra fejlesztése szempontjából*

Az elemzés az ESPON 2013 Program anyagai alapján került összegzésre: Hogyan támogathatja az ESPON program kutatása Szlovénia fejlődésének tervezését (MKO, 2011)?

Földrajzi elhelyezkedése és történelmi háttere Szlovéniát egy intenzív közlekedési és tranzit területté teszik, két fő páneurópai folyosó, az V. és X. folyosó metszéspontjává, melyeket a közlekedési miniszterek 1994-es krétai és 1997-es helsinki konferenciái (CEMT – a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciája) jelöltek ki. Az említett folyosók az alábbiak szerint haladnak:

- V. Folyosó: Velence – Trieszt/Koper – Ljubljana – Maribor – Budapest – Ungvár – Lvov – Kijev
- X. Folyosó: Salzburg – Ljubljana – Zágráb – Belgrád – Niš – Skopje – Veles – Thessaloniki; a Xa. Folyosó (Graz – Maribor – Zágráb) is Szlovénián át halad

Az említett páneurópai folyosók mindegyikének megvannak a maga mellékágai:

1. Az V. Folyosón:

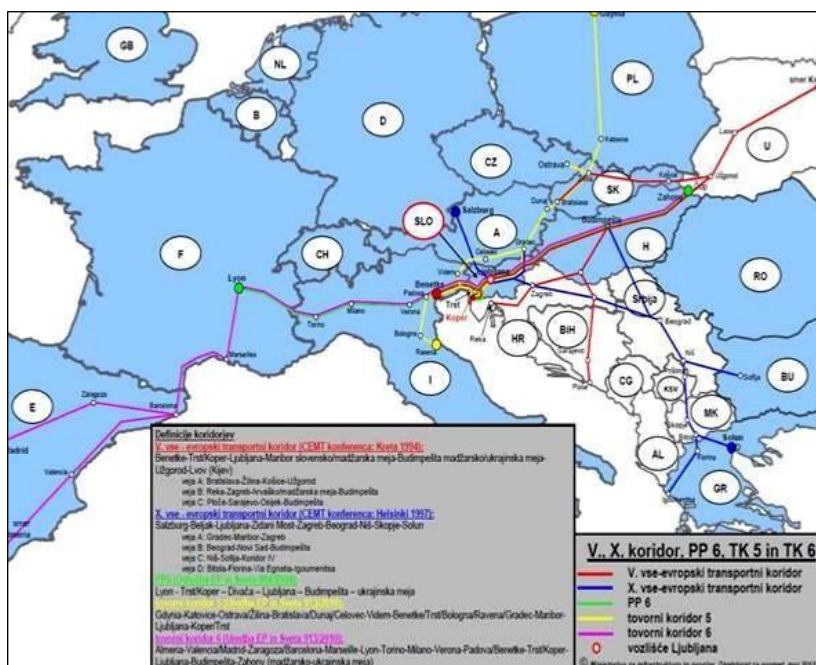
- 'A' mellékág: Pozsony – Zsolna – Kassa – Ungvár,
- 'B' mellékág: Rijeka – Zágráb – Budapest,
- 'C' mellékág: Ploče – Szarajevó – Eszék – Budapest.

2. A X. Folyosón:

- 'B' mellékág. Budapest – Újvidék – Belgrád,
- 'C' mellékág: Niš – Szófia – Plovdiv – Dimitrograd – Isztambul (a IV. Folyosón keresztül),
- 'D' mellékág: Veles – Prilep – Bitola – Florina – Igoumenitsa.

Az egyes folyosók említett mellékágai közül néhány egymással is versenyez: pl. az V. Folyosó fő útvonala és a 'B' és 'C' mellékágak, illetve a X. Folyosó fő útvonala és az 'A' és 'B' mellékágak.

Szlovéniában a transzeurópai hálózat (TEN-T) ugyanazokon az útvonalakon halad, mint az említett páneurópai folyosók. Ez jelenleg megoszlik az átfogó hálózat és a prioritásos projektek között. Az átfogó hálózat adja a Szlovén Köztársaság közlekedési keresztmetszetét, a prioritásos projekt majdnem azonos útvonalat követ az V. Páneurópai Folyosóval, azzal a különbséggel, hogy nyugati irányban Lyonig (Franciaország) tart. A TEN-T törzshálózat megvalósításának 2014–2020 közötti pénzügyi követelményei vonatkozásában az Európai Bizottság kialakította, a Közlekedési Miniszterek Tanácsa (TTE Tanács) pedig jóváhagyta a törzshálózat folyosóit. E folyosókat illetően Szlovákia az ún. Földközi-tengeri és a Balti-Adriai Folyosók része. Mindkettő DNy–ÉK irányban halad át Szlovénián, úgy, hogy a nyugati részen az első Pragersko felől Magyarország vagy Zidani felől Horvátország irányában, míg a második Ausztria irányában halad tovább. A továbbiakban ez részletes kifejtésre kerül.



2. sz. ábra: Az V. és X. páneurópai folyosók útvonalai (Forrás: MzIP)

A Szlovén Köztársaság 2006-ban elfogadott Közlekedéspolitikai Határozata megjelöli a közlekedési ágazat fejlődésének jelentős trendjeit, és módosítja a közlekedéspolitika tervezésének értékeit. A hagyományos infrastrukturális megoldások mellett a közlekedéstervezés módközhisége elmélete a fenntarthatóság politikájával együtt új kihívásokat jelent a közlekedéspolitika tervezői számára Szlovéniában. Kidolgozás alatt áll Szlovénia új Fejlesztési Stratégiája, illetve ennek végrehajtási törvénye, a Nemzeti Beruházás-fejlesztési Program, csakúgy, mint a küszöbön álló új uniós programidőszak kulcsfontosságú dokumentumai. A nagy európai (Alpok, Földközi-tengeri, Dunai és Közép-európai) régiók részeként Szlovénia aktív szerepet játszik, és kihasználja geo-stratégiai pozícióját. Ily módon a tömegközlekedési infrastruktúra hozzájárul a határon átnyúló régiók szomszédos országokkal történő kialakításához, ami fontos a hegyes és kevésbé megközelíthető, a gazdasági és demográfiai stagnálásból eredő problémák tömkelegével küzdő területek fejlesztése, csakúgy, mint a part menti régió, Goriška, az alsó Száva régió és Štajerska városi területeinek határon átnyúló kapcsolatfejlesztése szempontjából.

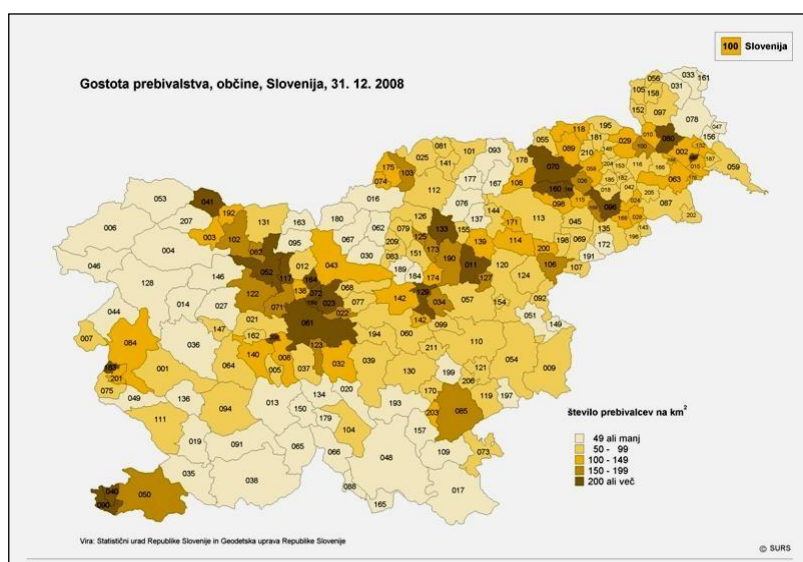
Lakosság

A szlovén lakosság néhány nagy központ környékén koncentrálódik, amit Szlovénia migrációs statisztikája is jól mutat. E migráció következményeképpen a Ljubljana funkcionális térségében lévő városok, a part menti agglomeráció és néhány Karszt-hegységi város, illetve Maribor és Novo mesto körzetében lévő város jelentősége nő. Negatív a migrációs mérleg a Pomurje, Koroška, Kočevsko, Pokolpje, Zasavje és Posočje régiók városaiban. Mivel főleg a fiatal és képzett lakosság vándorol el, gyors a lakosság elöregedése ezeken a területeken. A régióközi és városközi migráció megfigyelésekor jól látszik a szuburbanizációs trend: az olyan városi központok, mint Ljubljana és Maribor gyors ütemben veszítik el lakosságukat a környező városok javára.

A szlovén városok – Európa más részeihez hasonlóan – gyakran szenvednek a belső migráció negatív következményeitől a szuburbanizáció, illetve a vidékre vagy a szomszédos régiókba történő elvándorlás eredményeképpen. A legnagyobb természetes növekedés a nagyvárosok közelében található városokban, különösen Közép-Szlovénia városaiban mutatható ki, ahol a fiatal lakosság részaránya magasabb az országos átlagnál. A demográfiai növekedés-előrejelzések szerint az elkövetkező évtizedekben Szlovéniában csökkenni fog a születések száma, a természetes növekedés negatív lesz. Ennek következménye a lakosság elöregedése és az aktív népesség csökkenése.

Települések

Szlovénia településelosztására a kistelepülések nagy száma a jellemző. Szlovénia népessége egyenetlen és szétszórta. A települések sűrűbbek a sík és völgyes régiókban, alapvetően természeti és földrajzi, illetve történelmi okokból. A nagy és kevésbé lakott vagy teljesen lakatlan területek tipikusak az alpesi térségben, illetve Notranjska és Kočevsko egyes részein. A legtermékenyebb a talaj a sík területeken, ezek a földek alkalmasak a mezőgazdasági termelésre. A termőföld a stratégiai természeti erőforrások egyike. A legtöbb egyéb tevékenység és infrastruktúra szintén ugyanazon a területen található, a völgyes régiókban található kavicsos síkságok gyakran egyidejű védett víztartálékok is a földalatti víztárolókból adódóan. A rendelkezésre álló tér használói között viták tárgyát képezik a különböző érdekek és a térgigények. Vita van a lakosság és a mezőgazdasági termelők között a települések, az ipari területek terjeszkedéséből, illetve a mezőgazdasági területen található infrastruktúrából és a mezőgazdasági hasznosításból adódóan, továbbá változások történnek a földművelésben a vízforrások védelme miatt.

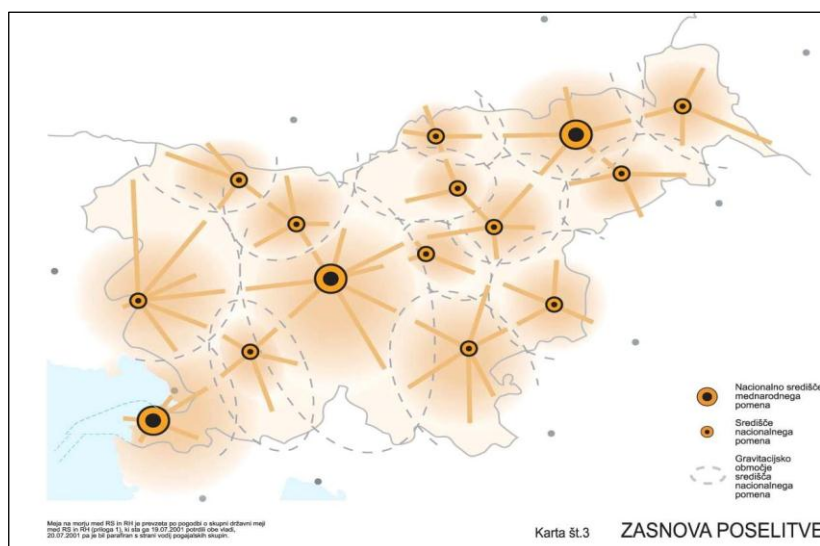


Népsűrűség, városok, Szlovénia, 2008. december 31.

A km²-enkénti lakosok száma
49 vagy kevesebb
200 vagy több

Források: a Szlovén Köztársaság
Statistikai Hivatala és a Szlovén
Köztársaság Földmérő és
Térképészeti Hatósága

3. sz. ábra: Településenkénti népsűrűség (Forrás: STAT RS, 2008)

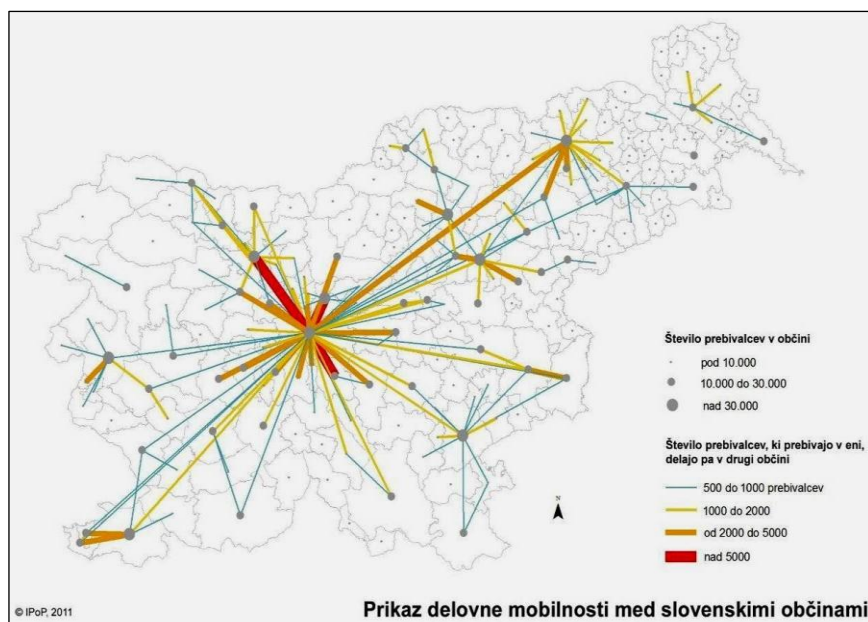


TELEPÜLÉSMODELL

A Szlovénia és Horvátország közötti tengeri határvonal alapját a Szlovén Köztársaság és a Horvát Köztársaság közötti, a közös nemzeti határról szóló szerződés képezi (1. Melléklet), melyet a tárgyalódelegációk vezetői 2001. július 20-án láttak el kézjegyükkel, s a két kormány 2002. július 19-én hagyott jóvá.

4. sz. ábra: Vonzáskörzettel rendelkező, országos és nemzetközi jelentőséggel bíró városi agglomerációk (Forrás: MzIP, SPRS, a Szlovén Köztársaság Hivatalos Közlönyének 76/04 száma)

A munkalehetőségek is a legnagyobb népsűrűségű, illetve tevékenységi és infrastruktúra-sűrűségű területeken koncentrálnak. A szuburbanizáció jelenségét, melynek az 1970-es évek óta tanúi vagyunk, a lakosság nagymértékű motorizációja és jó mobilitása tette lehetővé, amely az utóbbi évtizedben tovább nőtt. Érzékelhető a munka miatt napi bázison ingázók számának növekedése, illetve a nagyobb városok funkcionális régióinak területnövekedése – e téren különösen Ljubljana mint fő foglalkoztatási központ szerepe emelkedik ki. A munka miatt ingázókat vonzó egyéb nagy foglalkoztatási központok Maribor, Celje, Kranj, Novo mesto, Koper, Nova Gorica és Šempeter, Velenje, Šoštanj, Krško, továbbá Brežice. A napi ingázás különösen jellemző az autópályákon keresztirányban. A nagy központok felől a környező városokba történő, ellentétes irányú ingázás növekedése is megfigyelhető, mivel azokon a területeken néhány vidéki város több munkalehetőséget tud biztosítani. Az autópályák építése Szlovéniában lehetővé tette a nagyobb mobilitást, a munkaerő nagyobb napi migrációját. Az autópályák mentén a lakásépítés is nagyobb volt, különösen a Primorska és Dolenjska autópályaszakaszok mellett.



A város lakosságának száma
10.000 alatt
10.000 és 30.000 között
30.000 felett

A nem ugyanazon a településen lakó és dolgozó lakosok szám
500-tól 1.000 lakosig
1.000-től 2.000-ig
2.000-től 5.000-ig
5.000 felett

A szlovén városok munkaerő-mobilitásának bemutatása

5. sz. ábra: A napi migráció bemutatása – azoknak az embereknek a száma, akik nem ugyanazon a településen laknak és dolgoznak (Forrás: MOP, IPoP 2011: Hogyan támogathatja az ESPON program keretében végzett kutatás Szlovénia fejlesztésének tervezését, Interstat)

Megközelíthetőség

A nagyobb terület fizikai integrációja és az ebből adódó megközelíthetőség kulcsfontosságú jelentőséggel bír minden típusú kapcsolódás számára, beleértve az üzleti, kereskedelmi és szabadidős kapcsolódásokat; Gorenjska és a közép-szlovéniai régiók megközelíthetősége sokkal jobb más régiókéénál a nemzetközi repülőtér jelenlétéből adódóan. Mivel Szlovénia nem dicsekedhet azzal, hogy vasúton jól megközelíthető lenne, a Brnik repülőtér kapcsolódásai fontos szerepet játszanak egész Szlovénia megközelíthetősége szempontjából.

A jobban megközelíthető régiók gyakran sikeresebbek és gazdaságilag versenyképesebbek. Szlovénia rossz vasúti megközelíthetősége aggodalomra ad okot, főképpen Szlovénia központi szerepe miatt. A rossz megközelíthetőség a vasúti infrastruktúra terén eszközölt beruházások hiányának eredménye.

Szlovénia vasúti és légi kapcsolódásai elégtelenek dél-keleti irányban, továbbá Olaszország, illetve azon túl a Földközi-tenger nyugati medencéje irányában is. A légi járatokon keresztül jól kapcsolódik azonban Közép- és Nyugat-Európa csomópontjaihoz; a céges központok közötti közlekedés magángépjárművekkel és tömegközlekedési eszközökkel szintén alulfejlett vagy nem elég hatékony.

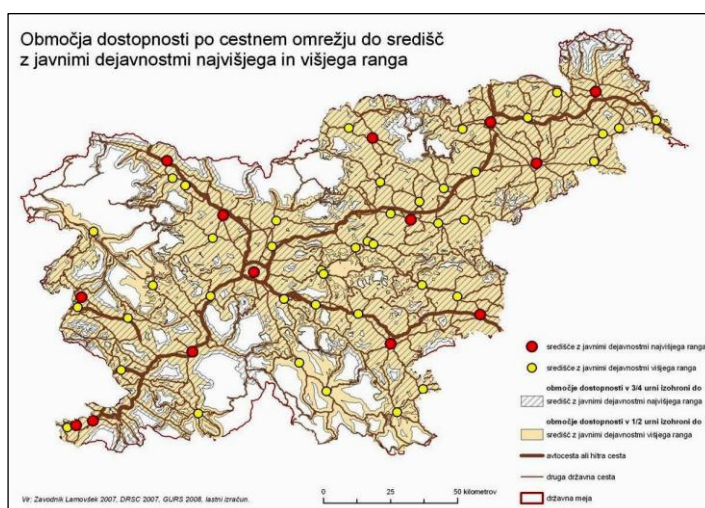
Koper kikötőjének fejlesztése nagy fontossággal bír az egyéb észak-adriai kikötőkkel és a kontinenssel való kapcsolattartás, továbbá az V. és X. folyosókhoz történő kapcsolódás szempontjából. Az interkontinentális tengeri kapcsolat (utas kikötő) és a tengeri utas szállítás a szlovén Isztria régió városai közötti és az észak-adriai térség egyéb városaiba irányuló közlekedés szempontjából is fontos.

A tömegközlekedés gyenge hatékonysága az alacsony szervezettségre és a településszerkezetre vezethető vissza, amely – a nagyszámú és szétszórt településből adódóan – alkalmatlan a tömegközlekedés megszervezésére. Ez azt jelenti, hogy a tömegközlekedés javítását nem lehet egyformán intézni az egész állam területén – más-más intézkedésekre van szükség.

A közúti forgalom növekedésének trendje folytatódik. A forgalomműködés a szuburbanizációnak és a munkalehetőségek eloszlásának a következménye. További utazásokat és forgalomműködést eredményez a szolgáltatások, kereskedelmi és üzleti tevékenységek városok külterületeit célzó mozgása is. Az általános tevékenységek (oktatás, egészségvédelem, közigazgatás) a fő városi központokban, funkciójukból adódóan a legmagasabb és a magas rangú központokban koncentrálódnak (13. sz. térkép).

Ezek a központok a szlovének többsége számára könnyen megközelíthetőek, ami alapvetően a jó lefedettség, a fejlett autópályák hálózata és a lakossági mobilitás eredménye. A nehezebb megközelíthetőség főképpen a Posočje, Cerkljansko, Kočevsko és Bela krajina régiókban tapasztalható.

E területek relációjában át kell tekinteni az alternatív megközelítési lehetőségeket, különösen az egészségügyi szolgáltatások (kórházak), bevásárlóközpontok és középiskolák elérhetőségére vonatkozóan.



Területek, melyekről az úthálózaton el lehet érni a legmagasabb és magas köztevékenységi szintű központokat

Legmagasabb köztevékenységi szintű központ

Magas köztevékenységi szintű központ

Olyan terület, ahonnan $\frac{3}{4}$ óra alatt elérhető egy legmagasabb köztevékenységi szintű központ

Olyan terület, ahonnan $\frac{3}{4}$ óra alatt elérhető egy magas köztevékenységi szintű központ

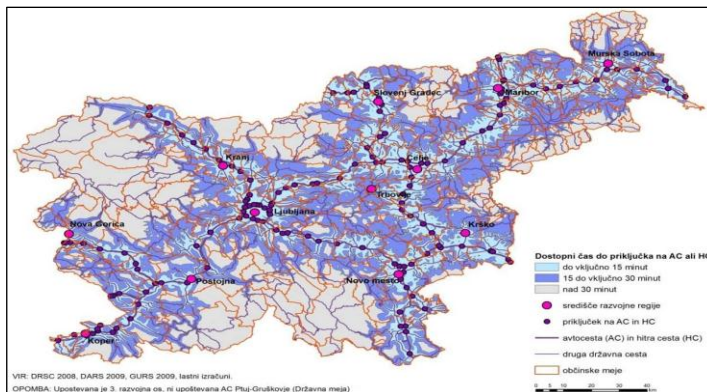
Autópályák vagy autópályák

Egyéb állami kezelésű út

Államhatár

6. sz. ábra: Területek, melyekről közúthálózaton keresztül elérhetőek a magas vagy legmagasabb szintű köztevékenységű központok (Forrás: Pogačnik s sod. 2010: "Analiza razvojnih virov in scenarijev za

modeliranje funkcionalnih regij, CRP 2006-2013, Poročilo 2. Faze", (A funkcionális regionális modellezés fejlesztési forrásainak és forgatókönyveinek elemzése, CRP 2006-2013, Jelentés a 2. fázisról, FGG)



Autóút vagy autópálya elérési ideje
kevesebb mint 15 perc
15–30 perc
több mint 30 perc
regionális fejlődési központ
autóút és autópálya csatlakozás
autóút (MW) és autópálya (EW)
egyéb állami kezelésű út
közigazgatási határ

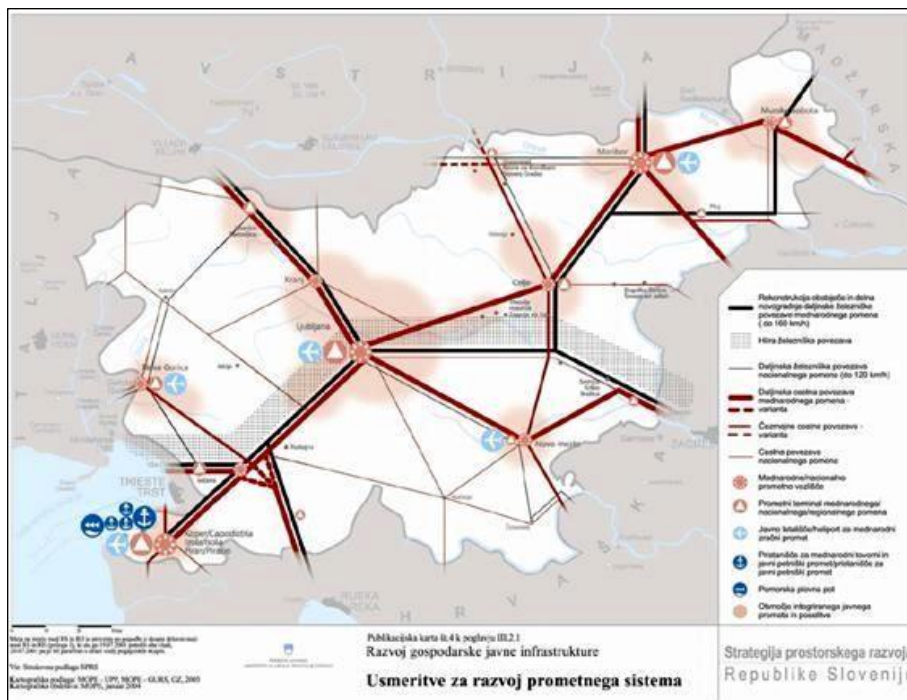
7. sz. ábra: Az autópálya vagy autóút csomópont megközelíthetősége (2005. év) – az elemzés tartalmazza a leendő 3. közlekedési tengelyt is a legvalószínűbb kapcsolódási helyekkel együtt. A Ptuj–Gruškovje, Postojna–Jelšane, Divača–Pivka vagy Koper–Jelšane autóutakra ez az elemzés nem terjed ki. (Forrás: FGG)

Stratégiai pozíciójától függetlenül nincsenek modern terminálok a kombinált teherszállítás számára. A gazdaság szállítmányozási ellátottsága és a központok és háttérkörzetük közötti kapcsolat is elégtelen.

Szlovénia jövőbeni területfejlesztése

Szlovénia területfejlesztési stratégiája

Szlovénia Területfejlesztési Stratégiája (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Közlönye, 76/04 szám) meghatározza az érvényben lévő területfejlesztési modellt. 2004-es elfogadása óta számos kérdés merült fel a fejlesztés tervezésében játszott tényleges szerepét illetően.



8. sz. ábra: Területfejlesztési iránymutatások a településhez kapcsolódó intermodális közlekedési hálózatok fejlesztéséhez (Forrás: MZIP, SPRS, a Szlovén Köztársaság Hivatalos Közlönyének 76/04 száma)

ESPON Interstrat Projekt

Az ESPON Interstrat Projekt keretében Szlovénia két területfejlesztési modellje került bemutatásra. Az első modell az emberi tevékenységek, a méretgazdaságosság és hatékonyságkoncentrációjának előnyeit hangsúlyozza (koncentrációs és hatékonysági modell), a másik pedig az egész terület benépesítésére, az önellátásra és a kiszámíthatatlan körülményekkel szembeni toleranciára fektet hangsúlyt (benépesítési és önellátási modell) (l. a lenti táblázatot).

4. sz. táblázat: Az egyes területfejlesztési modellek főbb témák szerinti összehasonlítása

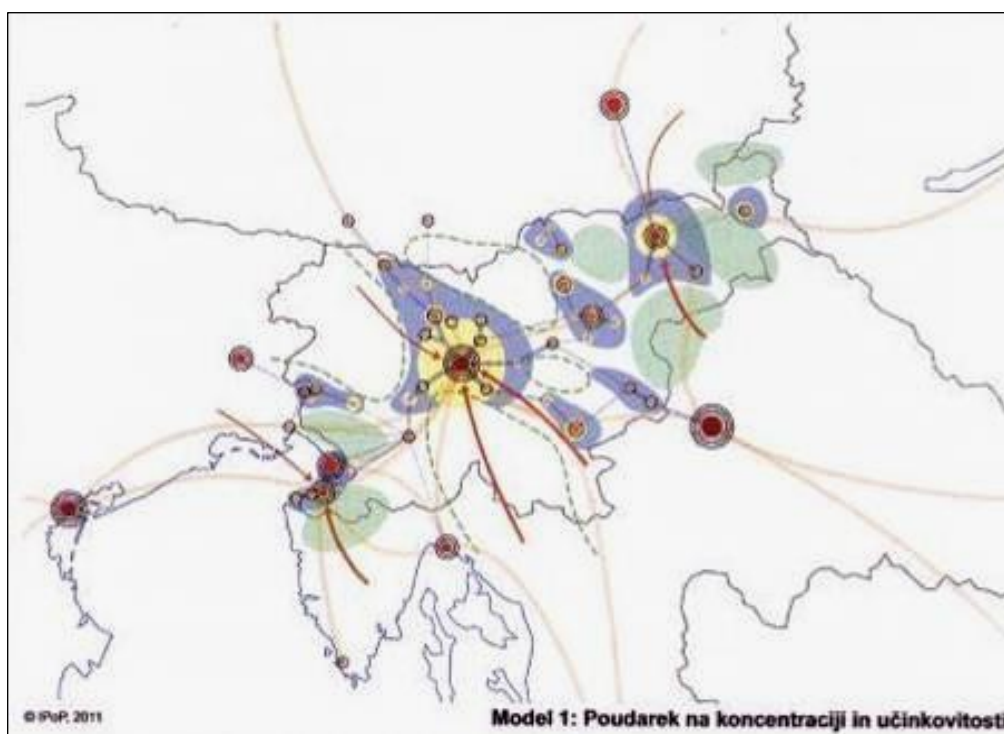
Ključna tema	Različne mogoče kombinacije javnih politik		
1. prebivalstvo	poudarek na migracijski politiki; selektivna migracijska politika, globalna solidarnost, usmerjanje migracij v večja središča	poudarek na družinski politiki; omogočanje višje rdnosti, povezava s stanovanjsko politiko in dostopnostjo stanovanj, bolj omejevalna migracijska politika	
2. delovna mesta	spodbujanje razvoja delovnih mest, ustvarjenh s pomočjo lokalnih virov	koncentracija delovnih mest v središčih, predvsem v okviru prenove degradiranih območij	
3. struktura poselitve	krepitev višje ravni središč, predvsem nacionalnih središč	gostelja mreža središč, večja teža na nižji ravni središč	poudarek na razvoju v okviru funkcionalnih regij, krepitev srednje ravni središč
4. viri in omejitve	novi ovrednotenje virov in omejitev, omejitve kot vir za ekološke storitve	prilagajanje dejavnosti virom in omejitvam, upoštevanje družbenih stroškov pri razvoju dejavnosti	
5. Opremljenost	poudarek na učinkoviti izbiri vseh vrst infrastrukture in ekonomije obsega ter na uporabi standardov opremljenosti	poudarek na pokrivanju osrednje in samoskrbnosti, kadar ni dosežena ekonomija obsega	
6. prometna politika	pospejevanje razvoja vseh oblik javnega potniškega prometa	kombinacija učinkovitejših uporabe avtomobilov in podpore razvoju javnega potniškega prometa	
7. stanovanjska politika	ponudba stanovanj predvsem ob vodilih prp in v središčih, poudarek na prenovi sosesk in obstoječih stanovanj, mešana območja in socialna struktura	ob ponudbi stanovanj v središčih tudi upoštevanje drugih stanovanj na manj dostopnih območjih (vredilove) kot potenciala za ohranjanje poseljenosti	

Fő téma	A közpolitikák különböző kombinációi		
1. Népeség	Hangsúly a migrációs politikára; szelektív migrációs politika, globális szolidaritás, a migráció nagy központokba történő irányítása	Hangsúly a családpolitikára, a magasabb születési ráta lehetővé tétele, kapcsolat a lakáspolitikával és a lakások elérhetőségével, korlátozottabb jellegű migrációs politika	
2. Munkalehetőségek	A foglalkoztatás helyi forrásokra épülő fejlesztésének ösztönzése	A munkalehetőségek koncentrációja a központokban, különösen a lepusztult területek helyreállításán belül	
3. Településszerkezet	A központok, különösen az országok központok magasabb színvonalának erősítése	A központok sűrűbb hálózata, nagyobb hangsúly az alacsonyabb szintű központokra	Hangsúly a funkcionális régiókon belüli fejlesztésre, a középszintű központok erősítése
4. Források és korlátozások	A források és korlátozások újraértékelése, a korlátozás mint az ökoszisztéma forrása	Igazodás a forrásokhoz és korlátozásokhoz, a társadalmi költségek figyelembe vétele a tevékenységfejlesztés során	
5. Infrastruktúra	Hangsúly az összes infrastruktúra típus hatékony használatára és a méretgazdaságosságra, szabványos berendezések használata	Hangsúly a terület lefedésére és az önellátásra, amikor a méretgazdaságosságot nem lehetett elérni	
6. Közlekedéspolitika	A tömegközlekedés minden formájának hangsúlyos fejlesztését célzó politika	A magángépjárművek hatékonyabb használatának és a tömegközlekedés fejlesztésére irányuló támogatásnak a kombinálása	
7. Lakáspolitik	Lakáskínálat különösen a tömegközlekedési csomópontok környékén,	A kevésbé fejlett területeken található lakások („kétéltűek”) település-megőrzési	

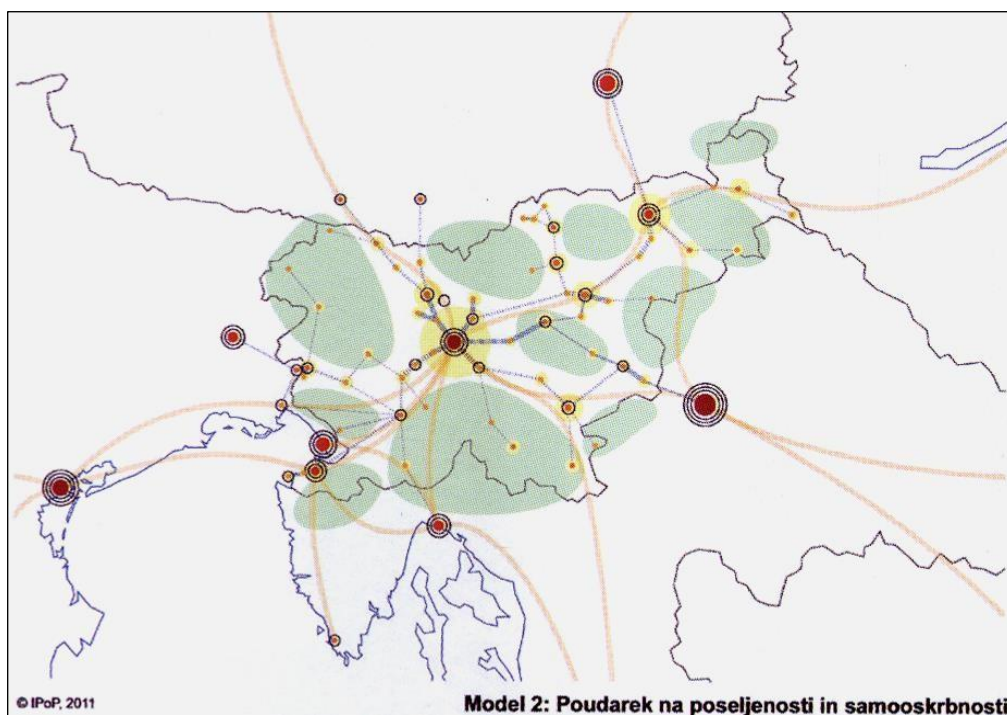
	hangsúly a rezidenciális központok és vegyes területek helyreállítására, szociális politika	potenciálként történő figyelembe vétele	
--	---	---	--

Az egyik oldalon a koncentrációs modell (18. sz. térkép) a nagy központok funkcionális régióinak fontosságát hangsúlyozza, különösen Ljubljana és Koper esetében, ahol a nemzetközi migráció nagy része koncentrálódik, illetve Maribor, Celje, Novo mesto és Velenje esetében, melyek továbbra is fontos központok a munkalehetőségek és a lakosság szempontjából, s ahol a gazdasági és társadalmi infrastruktúra javítható.

Másrésről a benépesítési modell (19. sz. térkép) a nehezebben megközelíthető térségekben található kisebb központok fontosságát növeli, mint például Idrija és Kočevje esetében, ahol a munkalehetőségek száma és a népesség növekszik, s javul az infrastruktúra. A nagy és fő központokban eszközölt infrastrukturális beruházások szintje alacsonyabb, ebből adódóan valószínű, hogy nem lesz lehetséges a teljes infrastruktúra megfelelő szintre hozása.



9. sz. ábra: Koncentrációs és hatékonysági modell (Forrás: Területfejlesztési Intézet, 2011)



10. sz. ábra: Benépesítési és önellátási modell (Forrás: Területfejlesztési Intézet, 2011)

Magyarázat:

Prebivalstvo

Puščice prikazujejo obseg in smer mednarodnih priselitev



Delovna mesta

Velikost kroga prikazuje število delovnih mest v središču



Struktura poselitve

Barva prikazuje pomen središča v hierarhiji naselij



Središče mednarodnega pomena / MEGA
Središče nacionalnega pomena / Transnational/national FUA
Središče regionalnega pomena / Regional/local FUA
Središče medobčinskega pomena

Viri in omejitve

Način prikaza območja prikazuje odnos do virov in omejitev v prostoru na posameznem območju



Območje, kjer prevladujejo naravne omejitve
Območje, kjer prevladuje uporaba virov za razvoj lokalno pogojenih delovnih mest

Opremljenost

Število koncentričnih krogov prikazuje opremljenost središč z družbeno in gospodarsko infrastrukturo



Središče z visoko opremljenostjo; odlična povezanost in vse vrste infrastrukture
Središče s srednjo opremljenostjo; dobra povezanost ter odlična opremljenost bodisi z družbeno bodisi z gospodarsko infrastrukturo, ali dobra opremljenost z vsemi vrstami infrastrukture
Središče z zadovoljivo opremljenostjo; dostopnost do vseh vrst infrastrukture

Prometna politika

Širina črte prikazuje obseg dnevne mobilnosti, tip črte pa prevladujoč prometni način



Javni potniški promet je prevladujoč
Osební promet je prevladujoč

Stanovanjska politika

Velikost kroga prikazuje število stanovanj v središču



Nad 100.000 stanovanj
50.000 do 100.000 stanovanj
10.000 do 50.000 stanovanj
5.000 do 10.000 stanovanj
manj kot 5.000 stanovanj

Népesség

A nyilak a nemzetközi migráció méretét és irányait mutatják

Munkahelyek

A körök nagysága az adott központban a munkahelyek számát jelzi.

Településszerkezet

A színek a központ fontosságát jelzik a települések hierarchiájában

Nemzetközi jelentőségű központ / MEGA

Országos jelentőségű központ //transznacionális/országos FUA

Regionális jelentőségű központ / regionális/helyi FUA

Helyközi jelentőségű központ

Források és korlátozások

A terület bemutatása érzékelteti az adott terület térbeli forrásait és korlátait

Olyan terület, ahol a természetes korlátok vannak többségben

Olyan terület, ahol a helyi munkahelyteremtésben a helyi források érvényesülnek

Adottságok

A koncentrikus körök száma érzékelteti a központok társadalmi és üzleti infrastruktúrával való ellátottságát

Jó adottságú központ; jó kapcsolódás minden típusú infrastruktúrához

Közepes adottságú központ; jó kapcsolódás és kitűnő ellátottság a társadalmi vagy üzleti infrastruktúrával, illetve jó ellátottság minden típusú infrastruktúrával

Kielégítő adottságú központ; hozzáférés minden típusú infrastruktúrához

Közlekedéspolitika

A vonal szélessége a napi mobilitás mértékét érzékelteti, a vonal típusa pedig a domináns közlekedési módot jelzi

A tömegközlekedés dominál

A magángépjárművek használata dominál

Lakáspolitikai

A kör nagysága jelzi a lakások számát az adott központban

50.000–100.000 lakás

10.000–50.000 lakás

5.000–10.000 lakás

5.000-nél kevesebb lakás

Néhány központ, így különösen Ljubljana, továbbá néhány közepes méretű központ tehát kevésbé fontos lesz. A modellek közötti fontos különbségek a közlekedéspolitikában is megmutatkoznak, ahol a koncentrációs modell lehetővé teszi a tömegközlekedés következetesebb támogatását, amely így a nagy funkcionális régiókban kezelni tudja a napi migráció nagy részét. Ezzel szöges ellentétben a benépesítési modell megőrzi a személyi közlekedés nagyobb fontosságát, amely a napi migráció domináns formája marad majdnem minden kapcsolódásban. A funkcionális régiókon kívül eső, kevésbé sűrűn lakott területek lehetőséget kínálnak a helyi forrásokon alapuló munkahelyteremtésre. A koncentrációs modell azonban nem fordít célirányos figyelmet ezeknek a területeknek a fejlesztésére.

A benépesítési és önellátó modell, amely befelé irányul és ugyanakkor nem hangsúlyozza a nagy központok fejlesztését, jól harmonizál az ESPON kihangsúlyozott versenyképesség stratégiájával, amelyben Szlovénia egész területe perifériaként van kezelve. A benépesítés és az önellátás hangsúlyozásával a területfejlesztés hatékonysága és a méretgazdaságosság lehetősége csökken, következésképpen ebben az esetben valószínűleg Szlovénia jelentősége is csökken a tágabb térségben. Másrészt a koncentrációs modell európai szinten jobban idomul a hangsúlyos kohézió stratégiájához, amelyben Szlovénia jobban integrálódik a kontinensbe, s amely Ljubljanát európai jelentőségű központként őrzi meg.

2.4 *Az egyes környezeti területek aktuális helyzetének elemzése*

A közlekedés az egyik legfontosabb tényező a környezetszennyezés terén. A levegőminőségre gyakorolt hatása a legészrevehetőbb, mivel a gáz kibocsátással járó közlekedés hozzájárul a helyi

légkör szennyezéséhez és a klímaváltozáshoz. A közlekedési szektornak más negatív hatása is van a környezetre, mint például a zajterhelés növekedése, a természeti források elvesztése (amikor az infrastruktúrális folyosó termőföldön vagy erdőn keresztül halad), a biodiverzitás csökkenése, az élőhelyek felaprózódása, a víz eutrofizációja, a talaj és a víz elsavasodása, hulladék, negatív vizuális hatások stb. A közlekedés egészségre gyakorolt hatása leginkább a zajon, az emisszió, a vibráción, és, amikor a folyosók vízvédelmi vagy hasonló területeken keresztül haladnak, az ivóvízen keresztül manifesztálódik. Következésképpen nő az igény a fenntartható közlekedésfejlesztésre, mivel az lehetővé tenné a zavartalan jövőbeni fejlesztést, és környezetbarát lenne.

A jelenlegi helyzetre vonatkozó adatok a szövegben említett forrásokból, illetve a Mezőgazdasági és Környezetvédelmi Minisztérium honlapjáról származnak, amely a monitoringhoz szükséges környezeti indikátorokat is tartalmazza (http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=204).

A jelenlegi helyzet elemzése alapvetően a közlekedésből és nem más forrásból származó környezetszennyezéssel foglalkozik.

2.4.1 Levegő

A gépjárművek, hajómotorok, mozdonyok és repülőgépek olyan légszennyezési források, melyek gázok és szilárd részecskék formájában befolyásolják a levegő minőségét.

- **Nitrogénoxidok** (NO, NO₂): a nem tökéletes belső égés melléktermékei. Megkötik az ózont, a savas eső és a szmog alkotóelemei. Befolyással vannak a nitrátok természetes ciklusára, különösen a vízben, ahol kihatással vannak az elalgásodásra.
- **Szénmonoxid**: színtelen és szagtalan gáz, mely szénvegyületek tökéletlen belső égése során keletkezik. Nincsen közvetlen globális hatása, de katalizátorként közvetve hozzájárul az üvegházhatás kialakulásához.
- **Széndioxid**: fosszilis üzemanyagok belső égése során keletkezik. Fontos szerepe van az atmoszféra hőmérsékletszabályozásában. Koncentrációjának növekedéséhez köthető az üvegházhatás.
- **Kéndioxid**: fosszilis üzemanyagok belső égésének következményeként keletkezik. A savas eső fő összetevője, és hatással van az üvegházhatásra is.
- **Részecskék**: a légkörben található különböző szilárd részecskék (füst, korom, por és különböző aeroszolok). A közlekedés okozta elsődleges részecske-kibocsátás főképpen a fosszilis üzemanyagok tökéletlen belső égésének és a sűrűlődnak (az úton található porrészecskék felferésének, a gumibroncsok és féktárcsák használatának) a következménye. A közlekedési emisszió következtében nagy mennyiségben keletkeznek másodlagos részecskék is – ezek a részecskék a nitrogénoxidok kémiai reakcióiból keletkező nitrát aeroszolok, illetve a kéndioxidból származó szulfát aeroszolok. A levegőrészecskékhez más mérgező anyagok is tapadnak (pl. HC és VOC). Ezek alapvetően az emberi egészséget károsítják (tüdő, szív, kardiovaszkuláris rendszer), illetve a leveleken felhalmozódva akadályozzák a fotoszintézist és a növények növekedését.
- **Ólom**: mérgező fém, mely az ólmozott üzemanyagban található, különösen a fejlődő országokban. Az ólom befolyásolja a metabolizmust, és felhalmozódik az élő szövetekben.
- **Szénhidrogének (HC) és illékony szerves vegyületek (VOC)**: gáz formájában és a benzin tökéletlen belső égése során jelentkeznek, tankolás vagy tárolóegységek kipárolgása során. Megtalálhatóak a szmogban, megkötik az ózont, és részei a savas esőnek.

A közlekedés az egyik fő forrása a savasodást okozó anyagok kibocsátásának, a felszín közeli ózon és a részecskék megjelenésének. A közlekedési szektoron belül a közúti közlekedés járul leginkább hozzá az ilyen kibocsátáshoz. A szennyezőanyagok többsége esetében részaránya magasabb 80%-nál.

1990 és 2011 között a savasodást okozó anyagok kibocsátása 36%-kal, az ózonképzőké pedig 55%-kal csökkent. A 2000. évet alapul véve a részecske-kibocsátás 4%-kal csökkent. A kibocsátás csökkenése a gépjárművekre vonatkozó kibocsátási normák szigorításának, az új gépkocsik vásárlásának és az üzemanyag alacsonyabb kéntartalmának a következménye. 2008-hoz viszonyítva 2009-ben és 2010-ben jelentősen csökkent a kibocsátás, ami főképpen a gazdasági válság és az alacsonyabb üzemanyag-fogyasztás következménye. Bár 2011-ben 2010-hez viszonyítva kissé nőtt a kibocsátás, nem haladta meg a válság előtt értéket.

A SO_2 , NO_x és NH_3 légköri kibocsátása, csakúgy, mint ezek kémiai reakciói és felhalmozódása az ökoszisztémában a talaj és a vizek savasodását okozzák. Ezeknek az anyagoknak a felhalmozódása károsítja az ökoszisztémát, az épületeket és a különböző anyagokat (korrózió). A savasodás negatív hatása az egyes szennyezőanyagok savasító potenciáljának, illetve az egyes ökoszisztémák és anyagok tulajdonságainak függvénye. A közlekedésben a leginkább savasító szennyezőanyag a NO_x . Bár a közlekedés nitrogén-dioxid-kibocsátása 25%-kal csökkent az 1990–2011 időszakban, 2011-ben a savasodás 95%-áért volt felelős. A NO_x és NH_3 túlzott nitrogén-felhalmozódást okoznak a talajban és a vizekben (eutrofizáció).

A felszín közeli ózon megjelenése is a NO_x , NMVOC, CO és CH_4 kibocsátásának következménye, melyek összetett fotokémiai reakcióba lépnek az atmoszféra alsóbb rétegeiben. A NO_x , NMVOC, CO és CH_4 a troposzféra ózonképzői. Az egyes szennyezőanyagok különböző mértékben járulnak hozzá a felszín közeli ózon képződéséhez. 2011-ben a nitrogén-dioxidok részaránya volt a legnagyobb az ózonképződésben (76%). Szlovéniában az ózonképzők legjelentősebb forrása a közlekedés. Az ózonkoncentráció főképpen a tavaszi és nyári hónapok időjárásának függvénye, következésképpen évente oszcillál. Jelentős mértékű az ózonkoncentráció határokon átnyúló transzfere is. Szlovénia és főképpen a Primorska régió számára a Pó-síkság extenzív forrás, mivel ott nagy mennyiségben képződik a felszín közeli ózon. A felszín közeli (troposzférikus) ózon káros hatással van az emberi egészségre és az ökoszisztémára. A felszín közeli ózon magas koncentrációja károsítja a légzőrendszert, különösen a tüdőt, illetve az ökoszisztémákat, terméscsökkenést okoz, károsítja a leveleket és csökkenti a betegségekkel szembeni ellenálló képességet. Az ózon károsítja a műanyagokat és a gumit is.

A PM_{10} elsődleges részecskék és másodlagos prekursoraik (SO_2 , NO_x és NH_3) kibocsátása 4%-kal csökkent a 2000–2011 időszakban, főképpen a SO_2 kibocsátás csökkenése következtében, amely a PM_{10} másodlagos prekursora. A nitrogén-dioxidok 2011-ben is jelentősen hozzájárultak a szennyezőanyag kibocsátáshoz (92%). Az egyes szennyezőanyagok eltérő mértékben járulnak hozzá a másodlagos részecskék képződéséhez. A részecskék komoly problémát jelentenek a városokban, nem csupán Szlovéniában, hanem egész Európában. A részecskék belélegzése gyakori és komoly légúti megbetegedéseket okozhat, növeli az idő előtti elhalálozás lehetőségét. Különösen veszélyesek a kisebb részecskék, melyek még mélyebbre hatolnak a tüdőben.

A levegő minőségjavításának céljait az európai törvénykezés (a 2001/81/EK irányelv az egyes légköri szennyezők nemzeti kibocsátási határértékeiről – az NEC irányelv), a Savasodás, az eutrofizáció és a felszín közeli ózon csökkentéséről szóló Jegyzőkönyv, és a Nagy távolságra jutó, országhatárokon áterjedő levegőszennyezésről szóló 1979. évi Egyezmény határozza meg. A szennyezőanyag-kibocsátás menedzselése és csökkentése a Nemzeti Környezetvédelmi Programnak (ReNPVO, 2006) is célja, mely számos hasonló célú operatív programot is tartalmaz. Ennek célja a jobb környezeti levegő biztosítása a SO_2 , NO_x és NH_3 kibocsátásának fokozatos csökkentésével. A kisebb kibocsátás miatt kevesebb lenne a felszín közeli ózon, csökkenne a savasodás és az eutrofizáció. A legfontosabb intézkedések az egyéni közlekedés csökkentése a városokban a tömegközlekedés egyidejű javításával és igénybe vételének növelésével, a teherszállítás átirányítása a vasútra, a rövid távú személyszállítás csökkentése különösen a városokban, a parkolási díjak növelése a városi központokban, a szabálytalan parkolás következetes büntetése a tömegközlekedés árainak csökkentésével és minőségének javításával egyidejűleg, a tehergépjárművek úthasználati díjának növelése, a környezetet kevésbé szennyező magángépjárművek használatának ösztönzése, a katalizátorok működésének következetes ellenőrzése, a határon átnyúló közlekedési környezetszennyezés megakadályozása a

nemzetközi szerződések (jegyzőkönyvek, egyezmények) szerinti európai mechanizmusoknak történő következetes megfeleléssel és kétoldalú államközi együttműködéssel.

2.4.2 Éghajlati tényezők

Az 1986-os bázisévben, Szlovéniában az üvegházhatású gázok (GHG) kibocsátása CO₂ egyenértéken 20,35 millió tonna volt; a 8%-os csökkentés azt jelenti, hogy 2008–2012 között az éves kibocsátás CO₂ egyenértéken nem haladhatta meg a 18,73 millió tonnát.

A rendelkezésre álló adatok azt mutatják, hogy Szlovénia teljesítette a Kiotói Jegyzőkönyvből fakadó kötelezettségeit, s a kezdeti kibocsátáshoz viszonyítva a 2008–2012 időszakban több mint 8 százalékkal csökkentette GHG kibocsátását – a kibocsátás-csökkentés növekedése az erdőgazdálkodás és az EU-ETS bevezetésének eredménye volt. A csökkentés végrehajtása érdekében Szlovéniának következetesen végre kell hajtania minden intézkedést az erdőgazdálkodás monitoringja érdekében.

Az üvegházhatású gázok kibocsátásának a 2020-ig terjedő időszakra szóló közösségi kötelezettségvállalásoknak megfelelő szintre történő csökkentésére irányuló tagállami törekvésekről szóló 2009/406/EK határozat által áttekintett EU-ETS-en kívüli forrásokból származó kibocsátás 2011-ben 2005-höz viszonyítva 0,6%-kal alacsonyabb volt. Ugyanebben az időszakban az EU-ETS forrásokból származó kibocsátás 11,9%-kal volt alacsonyabb.

Az EU-ETS-en kívüli forrásokból származó kibocsátás terén a közlekedés szerepelt a legnagyobb részaránnyal (49,5%), amelyet a háztartások és a szolgáltatóipar üzemanyag-használata (17%) és a mezőgazdaság (16,5%) követett. 2005-től 2011-ig a közlekedés szennyezőanyag-kibocsátása 28,7%-kal, a háztartásoké és a szolgáltatóiparé 24,4%-kal, míg a mezőgazdaságé 5,1%-kal nőtt.

Szlovénia kibocsátása 2011-ben, amint azt a tagállami törekvésekről szóló 2009/406/EK határozat előíranyozza, CO₂ egyenértéken 11.515 kt volt, ami 3,2%-kal kevesebb a 2013-as felső határnál, és 4,6%-kal a 2020-as célkitűzésnél. 2008-ban a kibocsátás rekordja CO₂ egyenértéken 12.546 kt volt, ami jelentős mértékben meghaladta mindkét célértéket: a 2013-asat 5,5%-kal, a 2020-asat pedig 4,9%-kal. A 2008–2011 időszak átlagos kibocsátása a maga CO₂ egyenértéken 11.693 kt kibocsátásával csak 1,7%-kal, illetve 3,2%-kal volt alacsonyabb a 2013-as és 2020-as határértékeknél.

A legnagyobb aggodalomra a Szlovénián áthaladó tranzitközlekedés szennyezőanyag-kibocsátásának növekedése ad okot, amely észrevehetően nőtt Szlovénia uniós csatlakozása óta. A külföldieknek értékesített üzemanyag becsült mennyiségét alapul véve CO₂ egyenértéken 490.000 tonna volt a tranzitforgalom kibocsátása, ami a teljes közlekedési kibocsátás 12%-a volt. Ez az éves CO₂ kibocsátási arány fluktuál, és nagymértékben függ az üzemanyagárak közötti arányoktól a szlovén utakon, továbbá a közúti járművek által használt üzemanyagok áraitól a szomszédos országokban.

A közlekedés GHG-kibocsátásának csökkentése Szlovénia alacsony széndioxid-kibocsátású gazdaságra történő átállásra vonatkozó terveiben a prioritások között szerepel. Az NPRJPI meg fogja határozni a GHG-kibocsátás csökkentésének célkitűzéseit, továbbá az alacsony GHG-kibocsátású közlekedéssel rendelkező társadalom irányában történő elmozdulás optimalizálásához szükséges politikákat és intézkedéseket.

2.4.3 Víz

Bár Szlovénia kis ország, a változatos geológiai háttérből és a domborzati viszonyokból adódóan rengeteg, különböző típusú vízfolyással rendelkezik. Hidrográfiai hálózatunk relatíve sűrű, elmondható, hogy együtt élünk a vízzel, rendszeres vagy alkalmi árvizek elszenvedői vagyunk, bár néhány régió vízhiánnyal és szárazsággal küzd, ami alapvetően a Szlovénia keleti és nyugati részein

leeső csapadék mennyisége közötti nagy különbségre vezethető vissza. Szlovéniának 1.200 árterülete van, ahol mintegy 225 ezer ember él. Az árterületek fele a Száva, 40%-a Dráva és 4%-a Soča menti régióban található. Különösen a vízmosások, a völgyek és a feltöltött hordalékos síkságok vannak veszélyben. Az ár-apály okozta áradások és karszt-árzások kevésbé erőteljesek. Az árterületek egy részén mezőgazdasági művelés alá vették a réteket és legelőket, más részeit pedig beépítették. 1991-ben Szlovénia lakosságának 7%-a lakott rendszeres áradásnak kitett területeken, s a teljes lakosság egy negyede él az ún. nagy ártereken. A települések vízkörnyezetre gyakorolt nyomása is különböző. (Forrás: Jelentés Európa környezeti helyzetéről, 2010 – szlovén részanyag.)

Az infrastrukturális folyosók integrációja visszafordíthatatlan hatással lehet egy adott terület hidrológiai helyzetére (ahol a folyosó árterületen halad át), a hídszerkezetek befolyásolhatják a vízfolyás ökomorfológiai helyzetét, a szennyezett csapadékvíz befolyásolhatja a vízfolyás minőségét stb.

A tengeri közlekedés vízminőségre gyakorolt hatása az olajkiömlésre, a ballasztvízre, a hulladékokra és a folyómeder mélyülésére vezethető vissza. A folyómeder mélyítése a fenéken lerakódott hordalék eltávolításával történik, hogy a nagyobb hajók is elérjék a kikötőket. A meder mélyítésének azonban kettős negatív hatása van a tengeri környezetre. Módosítja a hidrológiai viszonyokat, továbbá zavarossá teszi a vizet, ami hatással lehet a biodiverzításra. Mindemellett ballasztvízre van szükség a hajók felügyeletéhez, stabilitásához és nagyobb merüléséhez. A ballasztvizet egy bizonyos helyen szerzik be, így az tartalmazhat néhány invazív tengeri fajta. Amikor a ballasztvizet egy másik helyen leengedik, ezek a tengeri fajok felbontják az egyensúlyt és megzavarják a természetes tengeri ökoszisztémát.

Az emberi egészség az életminőség kulcsfontosságú tényezője, amire nagy hatással van a környezet állapota, különösen a tiszta ivóvíz. Sebezhetőségük és alacsony öntisztító képességük okán különös figyelmet érdemelnek a karsztvizek. Mivel ezek a vizek adják a felszín alatti vizek majdnem felét, védelmük különösen fontos. Az egész Karszt-térségben óvatosságot kell tanúsítani, mivel sok felszín alatti vízfolyás még nincs feltérképezve. A szlovén nép egészsége és jóléte iránt érzett felelősség mellett az EU-tagság és számos általunk aláírt nemzetközi megállapodás is kötelez bennünket a vízzel való gondoskodásra. Következésképpen szoros figyelemmel kísérjük e terület helyzetét és fejlődését abból a célból, hogy megfeleljünk az európai irányelvekből és nemzetközi egyezményeinkből fakadó kötelezettségeinknek.

2.4.4 A természeti források fenntartható használata

A közlekedés két módon van hatással a földre: a közlekedési infrastruktúra kiépítésén keresztül közvetlenül, illetve a jó közlekedési infrastruktúra által lehetővé tett egyéb tevékenységek fejlesztésén keresztül közvetve. A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének egyik legnyilvánvalóbb negatív következménye a városok terjeszkedése. A városi területek kiterjednek a vidéki területekre, így módon a mezőgazdasági terület csökkenéséhez, a földterület diszperziójához vezetve. A városok terjeszkedése további problémákat is okoz, mivel ezeken a területeken a magángépjárművek jelentik a domináns közlekedési formát.

A fosszilis üzemanyagok relációjában a bioüzemanyagokat többnyire „zöld alternatívának” tekintik. Közvetett környezeti hatásaik részletes ismertetése sok kétséget vet fel. A bioüzemanyagok előállításának teljes folyamata üvegházhatású gázok olyan jelentős mértékű kibocsátását okozza, amely jelenleg meghaladja a bioüzemanyagok használatával elért kibocsátás-csökkenést. A bioüzemanyagok kívánt arányban történő felhasználása nagyméretű megművelt területeket követel, melyeken kukoricát, szóját vagy más terményt termesztnek, ezáltal valószínűsíthetően csökkentve a biodiverzitást, és egyidejűleg növelve az élelmiszerek árát. A bioüzemanyagok termelésének vidékfejlesztésre gyakorolt hatása szintén megkérdőjelezhető. Ennek következtében számos ország dolgozik a bioüzemanyagok előállítási technológiájának javításán és a megművelt területek

környezetbarát felhasználásán. Az Európai Bizottság tanulmányozza annak lehetőségét, hogy speciális tanúsítványokat adjon ki a bioüzemanyagok fenntartható előállításának biztosítására (EEA, 2005 és 2007).

Földhasználat

A Mezőgazdasági, Erdészeti és Élelmiszeripari Minisztérium Földhasználati adatbázisából származó adatok szerint 2002 és 2011 között a mezők és kertek teljes területe 15,7%-kal, a komlóültetvényeké 16,6%-kal, a benőtt földé 7,3%-kal, a szőlőültetvényeké 12,1%-kal, míg az egyéb használatú földek területe 17,8%-kal csökkent. A teljes erdőterület 0,9%-kal, az olajfaligetek területe 40,2%-kal, a réteké 7,3%-kal, az összes típusú gyümölcsösöké pedig 2%-kal nőtt. A beépítettként és hasonló jellegűként meghatározott földterület 2002-ben és 2011-ben Szlovénia területének 5,3%-át tette ki. Egy, a földhasználat módosulásáról készült specifikusabb elemzés, mely minden olyan területre kiterjed, melyet más kategóriából beépítettre vagy hasonló jellegűre minősítettek át (változási folyamatok), azt mutatja, hogy a 2002–2007 időszakban 19.712 hektár lett beépítve és urbanizálva, ami a városi területek 22,5%-os növekedését jelentette. A 2007–2011 időszakban a városi terület 372 hektárral nőtt, leginkább a mezőgazdasági területek (65,2%) és az erdők (24,4%) rovására. A nagy területek felhasználásában beállt változás főleg a települések ipari célra vagy üzletek céljára használt peremterületein figyelhető meg, továbbá a nagy infrastrukturális létesítmények útvonalai (autóutak) mentén. Összességében a legfontosabb területek kisméretű, de nagyszámú és szétszórta egyedi építkezések, helyreállítások, bővítések és felújítások (épületek és kis infrastruktúrák) formájában jelennek meg. Csak az erdősséggel fedett összefüggő területek azok, melyek megmenekültek a nagyobb méretű és számú változásoktól. A mezőgazdaság, a környezetvédelem, illetve a természeti források degradálódása szempontból gazdaságtalan felhasználás és az olyan felhasználás, amely nem tartható fenn: az intenzív építkezés irányában, tekintettel a nagy értékű földterület környezeti funkcióira. Folytatódik az öntözhető területek és a legjobb mezőgazdasági területek beépítésének trendje. Ez a folyamat főképpen a völgyekben és a fő közlekedési folyosók mentén zajlik, illetve a települések ipari vagy lakásépítési célú terjeszkedése nyomán.

A megújuló források hasznosítása

A végenergia felhasználása a közlekedésben

A közlekedés energiafelhasználása 2011-ben elérte az 1.917 kilotonna olajegyenértéket (ktoe). Ez 2010-hez viszonyítva 7%-kal, 2000-hez viszonyítva 55%-kal, 1992-höz viszonyítva pedig 117%-kal volt több. A 2008-as évet alapul véve, amikor a vizsgált időszakban a legnagyobb volt a felhasználás, 7%-kal alacsonyabb volt a felhasználás. A közúti közlekedés használta fel messze a legtöbb energiát – ez 2011-ben a teljes felhasználás 97%-át tette ki. A nemzetközi légiközlekedés részaránya 1,2%, a vasúti közlekedésé 1,3%, a belföldi légiközlekedésé pedig 0,05% volt. 2011-ben a dízelolaj dominált (65,0%), ezt a benzin követte (30,8%). Az egyéb üzemanyagok a biodízel (1,6%), a kerozin (1,2%), a villanyáram (0,7%), a cseppfolyósított szénhidrogéngáz (0,3%), a biomethanol (0,2%) és a repülőbenzin (0,05%).

A végenergia-felhasználásból a közlekedés 2011-ben 39%-kal részesedett, ami a legmagasabb részarány volt, akárcsak 2008-ban. A 2005-ös év relációjában e részarány pusztán 9 százalékponttal volt magasabb.

A közlekedésben felhasznált energia szoros kapcsolatban áll annak méretével és a gazdasági növekedéssel. A közlekedésben felhasznált fosszilis üzemanyag negatív hatásainak csökkentése számos európai és szlovén dokumentum célkitűzése között szerepel. Ezt a közlekedési igények csökkentésével, a közlekedési eszközök energiahatékonyságának növelésével, illetve az alternatív vagy fenntarthatóbb energiaforrások és közlekedési formák (tömegközlekedés, kerékpár stb.) részarányának növelésével lehet elérni.

Az alternatív üzemanyagok bevezetése a közlekedésben

A bioüzemanyagok előírányzott használati aránya nem érte el a 2003/30/EK Irányelvben megadott referenciaértékeket, mivel Szlovéniában nincsenek olajfinomítók, ahol benzint lehetne előállítani, továbbá nem állítanak elő olyan mennyiségű bioüzemanyagot, amely piaci szempontból vonzó lenne, s amely megfelelő lenne a motorbenzinnel való vegyítésre. 2004-ben a gépjárművekben történő felhasználás céljából dízelolajjal vegyített bioüzemanyagok próbaidőszakban voltak. A dízelolajhoz kevert bioüzemanyag részben harmadik országokból volt importálva, más EU-tagországokból került beszerzésre, illetve részben a szlovéniai növényiolaj-gyártó üzemekben lett előállítva. 2005 júliusától a fosszilis dízel (80%) és biodízel (20%) keverékét tesztelték a Ljubljanski potniški promet (LPP) cég két városi buszában, azonban az üzemanyag-tárolási problémákból adódóan 2006-ban már majdnem 100 busz kezdett üzemelni 100%-os biodízellel meghajtással. 2009 márciusában az LPP a tiszta biodízellel használatát minden busz esetében beszüntette, mivel nem voltak gazdaságosak. 2011-ben az LPP 20 új buszt állított forgalomba a városi közlekedésben, melyek metángázzal üzemelnek, jelentősen hozzájárulva bizonyos légszennyező anyagok, különösen a kipufogó gázokban lévő finom részecskék kibocsátásának csökkenéséhez. Szlovéniában főleg a biodízel-termelésnek és a tiszta (nyers) növényi olaj mint alternatív üzemanyag előállításának műszaki lehetőségei állnak rendelkezésre. Az alapanyag a repceből vagy napraforgómagból hideg sajtolással előállított olaj. A biodízel növényi olajból történő előállításához további észterezésre van szükség. Ehhez a folyamathoz a hazai mezőgazdaság által előállított vagy külföldről importált anyag kerül felhasználásra. A jövőben a tervezett biodízel-gyártás importált anyagokra fog épülni, mivel – a Mezőgazdasági, Erdészeti és Környezetvédelmi Minisztérium becslése szerint – a megfelelő mennyiségű repce termesztéséhez maximum 6-7.000 hektár termőföldre lenne szükség.

Szlovéniában 2010-ben háromszor nagyobb területen termeltek repcét, mint 2005-ben. 2010-ben 6.464 hektáron ültettek repcét, ami a maga 15.518 tonnás termésével 5.000 tonna biodízellel előállítását tette lehetővé. A biodízelt egy bejegyzett termelő állította elő, amely a szlovén mezőgazdaság által előállított repceből – importált nyersanyagot is felhasználva – 20.561 tonna biodízellel állított elő. Az elmúlt években a Szlovén Köztársaság biodízel-termelése – a termelőkapacitásokra való tekintettel – aránytalanul kicsi volt, ami az ásványi/fosszilis üzemanyagok és a bioüzemanyagok terén kialakult piac/ár helyzetre vezethető vissza.

A dízelolajjal kevert biodízel 2004-ben próbaüzemben volt a közúti közlekedésben részt vevő gépjárművek vonatkozásában, melyeknek részaránya a fosszilis dízel és az egyéb bioüzemanyagok (pl. bioethanol) felhasználása terén fokozatosan nőtt. A bioüzemanyagok részesedése a szlovén piacon nő, azonban még mindig nem sikerült elérni az előírt kvótákat. 2010-ben a legtöbb bioüzemanyag dízelolajjal keverve került értékesítésre – a biodízel-tartalom nem haladta meg az 5%-ot. 2012-ben az eladott dízelüzemanyag biodízel-tartalma 3,66% m/m, a motorbenzin bioethanol-tartalma pedig 1,39% m/m volt.

2009 végén Szlovéniában megkezdődött a biodízel próbatermelése egy kb. 50.000 tonnás éves kapacitású üzemben. Ez jelentős ösztönzést nyújtott a biodízel előállítására alkalmas növények termesztéséhez. Az említett tervben rövidtávon évi 25.000 tonna biodízel előállítása szerepelt. Nyersanyagként importált olajak, használt étolaj és állati zsiradékok, továbbá helyben termesztett magvak (főleg repce) kerültek felhasználásra. Mint említettük, a biodízel szlovéniai előállításával kapcsolatos elvárások nem materializálódtak.

A haszonnövényekből előállított bioüzemanyag felhasználása a természeti források nem fenntartható hasznosításának számít az ilyen biodízel-előállítás relatíve magas széndioxid-kibocsátása, illetve a mezőgazdasági élelmiszertermelésre gyakorolt negatív hatása miatt. A folyékony bioüzemanyagok előállítása során fenntarthatóbb forrásfelhasználásnak számít a különböző biomasszák használata az ún. zöld dízel második és harmadik generációs bioüzemanyag előállítási módszerekkel (pl. a Fischer–Tropsch eljárással) történő előállításához; ezek egyelőre nem érhetőek el a piacon – pl. erdő-biomassza stb. formájában – gazdaságilag racionálisan hasznosítható mennyiségben.

A hidrogén és az elektromosság felhasználása gépjárművek hajtására szintén nagyon fontos, mint a bioüzemanyagok alternatívája. A hidrogén és az elektromosság közlekedési célokra történő fenntartható használata feltételezi, hogy mindkét energiahordozó előállítása fenntartható módon, azaz megújuló energiaforrások (nap-, szél- és vízierőművek) felhasználásával történik. A hidrogén és az elektromosság gépjárművek meghajtására történő felhasználása különösen a városi területeken fontos, mivel ezeknek az üzemanyagoknak a használata jelentős mértékben hozzájárul a környezeti levegő szennyezettségének csökkentéséhez.

A földgáz vagy az LPG használata a gépjárművek meghajtására nem tekinthető a bioüzemanyagok alternatívájának, függetlenül attól, hogy bevezetésük nagy jelentőséggel bír a városi közlekedésben. Az ilyen üzemanyaggal hajtott gépjárművek sokkal kevésbé szennyeznek részecske-kibocsátással a környezeti levegőt.

Hulladékkezelés

Használt gépjárművek

Az újonnan forgalomba helyezett magángépjárművek száma Szlovéniában folyamatosan nőtt az elmúlt néhány évben, az utóbbi években elérve a 100.000 darabot. A forgalomban lévő magángépjárművek számának növekedési trendje hasonló: az 1990-es évek közepén regisztrált 700.000 darabról az elmúlt években 1.130.000 darabra nőtt.

2004 májusától 2010 végéig az autóbontók kicsivel több, mint 41.000 tonnányi használt gépjárművet szereltek szét. Az újbóli felhasználás és újrahasznosítás, illetve az ismétlődő felhasználás és feldolgozás részaránya 2008-ban a következők szerint alakult: újbóli felhasználás és újrahasznosítás 87.64%, ismétlődő felhasználás és feldolgozás 89.76%. 2010-ben kicsivel kevesebb, mint 7.000 gépjárművet szereltek szét Szlovéniában.

A gépjárművek újbóli felhasználási és újrahasznosítási célráta 2015-re 85%, ezt – Szlovéniát is beleértve – 8 EU-tagállam érte el 2008-ra.

Hulladék gumiabroncsok

Hulladék gumiabroncs az a gumiabroncs, amelyet a tulajdonos annak károsodásából, elhasználódásából, életciklusa lejártából vagy más okból kifolyólag nem tud vagy nem akar használni, ezért kidobja vagy tervezi a kidobását. Hulladék gumiabroncs az olyan gumiabroncs is, amelyet a felhasználó visszavisz a forgalmazónak az áru minőségére vonatkozó panasz miatt. A hulladék gumiabroncs olyan hulladék, amelyet a hulladékkezelési rendelkezés hulladéklísta 16 01 03 azonosító szám alatt kategorizál. A Hulladékabroncsok kezeléséről szóló Rendelet szerint (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Közlönye, 63/09 szám) a gumiabroncs a magángépjárművek, buszok, tehergépkocsik és vontatók, motorkerékpárok, kerékpárok, mezőgazdasági és erdészeti járművek és gépezetek kerekének külső része.

A hulladék gumiabroncsok méretükből és lassú lebomlásukból adódóan a legextenzívebb és legproblematikusabb hulladékok közé tartoznak. A sikerességi arány felmérésének kritériuma a hulladék gumiabroncsok menedzselési rendszerének esetében a termelés szintje, ez az EU tagállamai esetében átlagosan eléri a 85%-ot. Szlovéniában mi arra törekszünk, hogy megfelelő intézkedések fogantatásával, pl. a termelői felelősség bővítésével, a begyűjtés jobb szervezésével kövessük ezt a (nem hivatalos) célratát.

Zöld közbeszerzés

A hulladékról szóló 2008/98/EK keretirányelvvel az EU kiegészítette a hulladékkezelésre vonatkozó politikája kereteit. A Direktíva tartalmazza az építési hulladék terén kitűzött célt is: az újbóli felhasználás, az újrahasznosítás és az anyagfeldolgozás terén 2020-ig el kell érni legalább a teljes hulladéktömeg 70%-át.

Az építőipar a tökéletes ágazat az építési és ipari hulladék felhasználására, ahol a szinergia jól tükröződik az alábbi tényekben:

- Nagy mennyiségű hulladék hasznosítható, különösen az útépítésben,
- Megfelelő használat esetén a potenciálisan toxikus anyagok tartósan mobilizálódnak,

- Az új kompozit anyagok gyakran jobb funkcionalitással bírnak, mint a régiek.

2008-ban az Európai Bizottság elkészítette a „Közbeszerzéssel a jobb környezetért” című közleményét, amelyben leírta, hogy az EU-n belüli közbeszerzések 50%-ának 2010-re tartalmaznia kellene olyan zöld kritériumokat, melyek az EU közbeszerzési alapkritériumai között is szerepelnek. Az elmúlt évtized során a közbeszerzésre elkülönített pénzüsszegek megközelítőleg elérték az EU GDP-jének 19,9%-át, megmutatva, hogy a környezetvédelmi kritériumok bekapcsolása és figyelembe vétele a közbeszerzési eljárások során jelentős mértékben ösztönözheti az olyan termékek előállítását és értékesítését (termék és szolgáltatás), amelyek életciklusuk során kis terhet jelentenek a környezetre nézve.

A Szlovén Köztársaság kormánya 2011-ben bocsátotta ki a „Zöldközbeszerzésről szóló rendelkezést”¹⁶, meghatározva az alábbiakat:

- A minimálisan kötelező környezetvédelmi követelmények (az ún. alapvető környezetvédelmi követelmények),
- A magasabb környezetvédelmi sztenderdek elérésére vonatkozó ajánlások (az ún. kiegészítő környezetvédelmi követelmények),
- Annak bizonyítási módszere, hogy a pályázók vagy az áruk, szolgáltatások vagy építkezések megfelelnek a környezetvédelmi követelményeknek.

2.4.5 Természet

Kis mérete ellenére Szlovénia a fajok nagyfokú diverzitásával rendelkezik, kis területen a fajok nagy számával. Globális méretekben Szlovénia rendelkezik az egyik legváltozatosabb földalatti biotikus rendszerrel, s 58%-os lefedettségével az EU egyik erdővel legsűrűbben borított országa.

Szlovéniában az edényes és virágos növényeknek 3.266 őshonos rendszertani egységét írták le; fő jellemzőiket az alpesi és közép-európai florisztikai elemek és a pannóniai, dinári és földközi-tengeri fajok határozzák meg. Sok endemikus növénye van (66 rendszertani egység, melyek közül 22 kizárólag Szlovénia területén található meg), melyek csak kis területen nőnek, s a világon sehol máshol. A fajok nagy száma az élőhely típusok diverzitásához kapcsolható, amely viszont különböző tényezők függvénye, a természet-földrajziaktól (tengerszint feletti magasság, napsütés mennyisége, geológiai összetétel) a növény-genetikaiakon át a tisztán antropológiaiakig bezárólag (a természetre gyakorolt hatások intenzitása, urbanizáció, extenzív mezőgazdasági művelés stb.). Nyugat-Szlovénia bizonyos részei (az Alpok nagy része, a szlovéniai szubmediterrán régió a Karszt-hegységgel és Isztria egyes részei) sokkal nagyobb diverzitást mutatnak, mint a középső és keleti részek. A nyugati részekben található egy kb. 140 km²-es terület négy kvadránsban, melyek együttesen képezik 800 vagy annál is több rendszertani egység eredeti élőhelyét.

Szlovéniába 13.000 és 15.000 között van a regisztrált fajok száma; ezek közül 4.000 az endemikus állatfaj (többnyire föld alatt élő állatok). Változatos földrajzi eloszlású fajok otthona (kelet-európai, eurázsiai, nyugat-európai, mediterrán, továbbá a nyugati Dinári-hegység endemikus fajai). A legnagyobb a fajok változatossága a gerinctelenek csoportjaiban; a gerincesek csoportjai között a térségben megtalálható Európa és a világ legveszélyeztetettebb karizmatikus fajainak nagy része.

A növény- és állatfajok és élettereik megőrzési mechanizmusai közül az egyik legfontosabb a **védett területek** kijelölése. Az EU-hoz történt csatlakozásunk nyomán mi is kialakítottuk azokat az ökológiailag fontos, különösen védett területeket, melyeket **Natura 2000 területeknek** hívnak. Napjainkban a terület 13,3%-a védett, 67,7%-a ökológiailag releváns, illetve 37,2%-a áll a Natura 2000 védelme alatt.

¹⁶ A Szlovén Köztársaság Hivatalos Közlönye, 102/11, 18/12 és 24/12 számok

Szlovéniának jelenleg 354 Natura 2000 területe van, ezek közül 323 került kijelölésre az élőhelyekre vonatkozó irányelv alapján (teljes területük 6.639 km², Szlovénia területének 32,1%-a); 31 térség került meghatározásra a madarakra vonatkozó irányelv alapján (teljes területük 5.077 km², Szlovénia területének 24,6%-a). Az élőhely- és a madár-irányelv alapján kijelölt területek részben átfedik egymást: 4.033 km²-nyi ilyen terület van. Következésképpen a madár-irányelv hatálya alá eső területek 79%-a egyben az élőhely-irányelv hatálya alatt is van. Az élőhely-irányelv hatálya alatt lévő területek 61%-a egyben a madár-irányelv hatálya alatt is van. 114 faj tartozik az élőhely-irányelv alá és 118 faj a madár-irányelv alá; a minősített élőhely-típusok száma 60.

Szlovéniában jelenleg 1 nemzeti parkunk, 3 regionális parkunk, 44 tájvédelmi parkunk, 1 szigorú természetvédelmi területünk, 54 természetvédelmi területünk, 322 természeti emléktérületünk, 840 természeti emlékhelyünk, 91 emléktérületként kialakított természeti területünk és 28 emlékhelyként kialakított természeti helyünk van (ARSO, 2013). Összesen 268.662 hektár, Szlovénia területének 13,3%-a áll védelem alatt.

Szlovén területen 46 védett terület van, összesen 541.108,6 hektáron, az ország területének 26,7%-án. Ezek közül 28 van javasolva tájvédelmi parkként, 10 természeti emléktérületként és 7 regionális parkként.

Az értékes természeti sajátosságok meghatározására és védelmére vonatkozó Szabályok 2.743 értékes természeti sajátosságú területet, 5.885 természeti sajátosságú helyet és 9.083 természeti sajátosságú barlangot jelöltek ki. Az összes poligon összterülete eléri a 266.951,34 hektárt, azaz az ország területének 13,2%-át. A területfelszín tekintetében a legnagyobb geomorfológiaileg értékes természeti sajátosságok a Pokljuka és a Jelovica fennsík, melyeket a Nanos gyűrthegység és a Karszt-perem követ.

275 ökológiaileg fontos terület van Szlovéniában, továbbá 32 ökológiaileg fontos területté nyilvánított barlang. Az ökológiaileg fontos területek nagy részét lefedi a nagyragadozók élőhelyének központi része, a Júliai-Alpok és a Kočevsko régió. Az ökológiaileg fontos területek összterülete 1.372.261,53 hektár, azaz az ország területének 67,7%-a.

Szlovéniában nagy erdőségek vannak, melyek ritkaságukból, komplexitásukból és az ökoszisztémában betöltött szerepükből adódóan kivételes természeti sajátosságnak számítanak. A mérsékelt éghajlati környezetben fontosak az élet további fejlődése (az evolúció), illetve az ökoszisztéma azon funkcióinak megőrzése szempontjából, melyek sok felszíni eseményhez kapcsolódnak. A fajok (nagyragadozók) nagy mozgásterének biztosítása, túlélési esélyeik növelése szempontjából ezek az erdők kulcsfontosságúak. Szlovéniának három olyan fő területe van, ahol nagyragadozók élnek (a központi, a határ menti és a járható előfordulási területek).¹⁷ Ezek a Szlovénia déli részén található nagy erdőségek a nagyragadozók élőhelye központi területének részét képezik (ökológiaileg fontos terület). Ezek a Snežnik és Goteniški Snežnik fennsíkok belső részén találhatóak, illetve Kočevski Rog és a Trnovski gozd erdőség térségében. Ezekre a területekre különös tekintettel kell lenni az infrastrukturális folyosók tervezésekor, és a közlekedési folyosók megnyitáskor helyre kell állítani azokat a migrációs utakat, melyek korábban meg lettek szüntetve.

A migrációs problémák főképpen az autópályák régebbi szakaszainál jelentkeznek, ahol kevés a vadon élő állatok átjárását szolgáló aluljáró, és nincsenek zöld hidak. A hiúzok és a medvék migrációja kapcsán felmerült egy öko-csatorna építésének szükségessége a Ljubljana–Koper autópályán, a Vrhnika–Postojna szakaszon. A regionális és helyi utak több szakaszán megoldatlan a kételtűk átjárása; a szaporodó helyekre történő tavaszi vonulásuk során nagy arányban pusztulnak el.¹⁸

¹⁷ Szlovénia barnamedve (*Ursus Arctos*) stratégiája; Szlovénia barnamedve (*Ursus Arctos*) akcióterve

¹⁸ A Szlovénia biodiverzitás megőrzési stratégiája által meghatározott célok megvalósításának elemzése; Szimbiózis Intézet, 2012

2.4.6 Kulturális örökség

A Kulturális Minisztérium Kulturális Örökség Nyilvántartása (RKD, 2013. szeptember) 32.035 örökség-egységet tart számon, ezek megoszlása a következő:

- 22.475 építészeti örökség-egység, melyek között van szekuláris (14.374 egység), vallási (7.916 egység) és vallási/szekuláris (185 egység). Ezek önálló épületek, egyéb létesítmények és eszközök, egymáshoz kapcsolódó épületek, egyéb létesítmények és eszközök csoportjai, beleértve az installációkat és berendezéseket is, ahol a fizikai lét a meghatározásban említett érték hordozója.
- 1.360 városi örökség-egység; ezek a települések történelmi központjai, történelmi negyedei és egyéb történelmi részei. Ezek önálló létesítményekből és épülethozzáfűtőkből állnak a hozzájuk kapcsolódó nyitott terekkel együtt, melyek funkcionálisan és vizuálisan kapcsolódnak hozzájuk.
- 3.386 régészeti örökség-egység; ezek szakemberek által beazonosított és regisztrált régészeti lelőhelyek, az összes olyan relikviával, lelettel és emberi nyommal, melyek az emberiség történelmének és az ember és a természet kapcsolatának tanúbizonyságai, függetlenül attól, hogy ezek a felszínen vagy a víz alatt találhatóak, továbbá melyeknek fő tudományos forrásai az ásatások, a felfedezések, illetve más tudományos kutatási módszerek.
- 4.156 emlékezeti örökség-egység; olyan létesítmények és rendezett területek, mint például a közterületeken lévő emlékművek, szobrok, egyéb műemlékek, sírok, temetők sírhelyekkel, sírkövek és kertépítészeti alkotások, egyedi sírok és sírkövek, melyek egy történelmi esemény megünneplése céljából vagy egy történelmi személyiség emlékére készültek, illetve, amelyek a múltban vagy még jelenleg is emlékezeti vagy vallásos célokat szolgáltattak vagy szolgálnak, vagy pedig még most is vallási rituálék célját szolgálják.
- 234 kulturális tájegység; ezek a táj speciális, topográfiai elhatárolt részei, amelyek a természeti és emberi tényezők kölcsönhatásának eredményeképpen jöttek létre, s az emberi társadalom tér- és időbeli fejlődését illusztrálják. A materiális maradványok jogán tettek szert társadalmilag és kulturálisan elismert értékekre, melyek a múlt földhasználatában, tevékenységeiben, szaktudásában és hagyományaiban tükröződtek, illetve melyeket irodalmi vagy művészeti alkotások írnak le.
- 247 kert-építészeti örökség-egység; ezek az emberi környezet vagy a megművelt természet részei, beleértve a természetes és a kert-építészeti elvei szerint épített mesterséges elemeket is. Fő szabályként térben és lényegüket tekintve az építészeti örökséghez kapcsolódnak.
- 39 történelmi örökség-egység; ezek olyan területek, amelyek társadalmilag és kulturálisan elismert értéküket az olyan, fontos történelmi eseményekhez történő bizonyított kapcsolódásuknak köszönhetik, mint pl. csaták és más katonai hadműveletek, melyeknek anyaga a helyszínen kerül megőrzésre.
- 129 egyéb örökség-egység (pl. műszaki örökség, elhagyott falvak, várak).

Az örökség integrált megőrzése a fejlesztés tervezésén, továbbá az állam, a tartományok és a helyhatóságok intézkedéseinek keresztül történik, melyek az örökségre is kiterjednek, egyidejűleg tiszteletben tartva annak speciális természetét és társadalmi jelentőségét a fenntartható fejlődésben (a ZVKD-1 1. Cikke). A terv kidolgozása és elfogadása során garantálni kell a kulturális örökség védelmét a műemlék ingatlanok, a regisztrált régészeti lelőhelyek kijelölése, illetve az örökség helyek védelme (megjegyzés: ez utóbbi még nincs meghatározva), továbbá az örökségi határfelmérés (a jelen dokumentum tárgya) relációjában (a ZVKD-1 73. Cikke). A jogi védelmi rezsimek kézikönyve, melyet a területfejlesztés és a kulturális örökségi helyeken történő térbeli beavatkozások során figyelembe kell venni (http://giskd2s.situla.org/evrdd/P_09_04_03.htm), tartalmazza az összes olyan jogi védelmi rendszer rövid áttekintését és konszolidált szövegét, melyet a kulturális örökségi területeken alkalmazni kell.

A közlekedési infrastruktúra fejlesztése kihatással van a kulturális örökség-egységekre és területekre az új infrastruktúrális kapcsolatok integrációja és az alábbiak során:

- A kulturális örökség-egységek környezetében lévő tájlemek degradálódása, a régészeti leletek megsemmisülése,

- A kulturális örökség részét képező épületek károsodása a vibráció következtében, illetve – közvetve – az alábbiak által:
- Gáz kibocsátások, mivel a nitrogén-oxidok és a kén-dioxid az épületeket és műemlékeket károsító savas eső összetevői.

A közlekedés-szabályozás nem megfelelő fejlesztési programjai és projektjei következtében az utóbbi időben több olyan eset volt, amikor egyes épületek és kulturális örökségi területek vagy azok kulturális örökség részét képező elemei örökre elvesztek különböző tényezők következményeképpen egy program vagy projekt megvalósítása előtt, alatt vagy után. Az új közlekedési kapcsolatok integrációjának a régészeti lelőhelyekre van a legnagyobb kihatása, mivel az építkezések során nem lehet elkerülni a talaj megbolygatását. A régészeti leletek (pl. ásatások) megőrzése szempontjából a környezeti beavatkozások romboló tevékenységek, mivel az adatok egészen nagy része végleg megsemmisül.

2.4.7 Tájvédelem

A környezet közelmúltbeli átalakítása egészen spontán folyamat volt, ez – többek között – a települések szélén irracionálisan elszórt építkezések trendjében, továbbá a kulturális tájegységek és a település-örökség leértékelődésében is megmutatkozik.

A tájvédelem szempontjából Szlovénia öt fő régióra oszlik (Alpesi, Szub-alpesi, Szub-pannon, Karszt és part menti régió), melyek további kisebb egységekből állnak. A negyedik szinten 233 alegység és 357 tájminta van, bizonyítva a táj rendkívüli változatosságát. Szlovénia területén az SPRO és a PRO 93 rendkívüli tájegységet és 60 felismerhető sajátosságokkal rendelkező tájat határozott meg. Ezek a területek a szlovén táj jellegzetes és reprezentatív tájainak adnak otthont, jól megmaradt tájelemekkel; ezek kiemelkedő szépségű tájak, ritka vagy egyedülálló tájmintákkal, térben kihangsúlyozott, nagy tanú- és emlékezteti értékű kulturális örökség-elemekkel, melyek a természeti elemek kivételes formáival és természeti értékekkel kombinálódnak. Helyi szinten több helyhatósági területfejlesztési terv is meghatároz sajátos vonásokkal bíró tájakat. Szlovénia kivételes tájai (MOP, Acer Novo mesto Kft., 1996; módosítva: 1999) olyan ritka vagy egyedi tájelemekből állnak össze, melyeknek egy vagy több különösen értékes sajátossága is van, például: a földhasználat egyedi módja, jellegzetes tájstruktúra, következetes térbeli kapcsolatok, a természeti elemek megfelelő aránya, speciális településminta, az egyedi térstruktúrát visszatükröző, jellegzetes hangsúly.

2.4.8 Emberi egészség

Zaj

A zaj az emberi tevékenységek által okozott nemkívánatos vagy ártalmas külső hang, beleértve a közúti, vasúti és légi közlekedési eszközök, továbbá az ipari tevékenységet folytató területeken működő eszközök okozta zajt is. Zaj minden olyan hang, mely nyugtalanságot vagy zavart okoz, árt az egészségnek vagy a jólétnek, ugyanakkor káros hatással van a természetes környezetre. A zajterhelés komoly környezetvédelmi probléma, mivel egyre több és több információ áll rendelkezésünkre a fokozott zajsztintnek kitett emberek egészségére gyakorolt káros hatásáról. A WHO egyik nemrégiben kiadott publikációja¹⁹ bemutatja, hogy az Európai Unió tagállamaiban és más nyugat-európai országokban évente több mint egy millió egészségben leélt életév veszik el a közlekedés által okozott zajnak tulajdoníthatón. A közösségi eredetű zajjal kapcsolatos

¹⁹WHO European Centre for Environment and Health, 2011; Burden of disease from environmental noise, Quantification of healthy life years lost in Europe [WHO Európai Környezet és Egészségvédelmi Központ, 2011; A környezeti zaj okozta betegségek, az elvesztett egészséges életévek számszerűsítése Európában], http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf

Iránymutatásában²⁰ a WHO a környezeti zaj hatásait komoly egészségügyi problémaként határozta meg, beleértve az alvászavarokat is. Az Éjszakai zajokra vonatkozó európai Iránymutatások²¹ Európa esetében 40 dB(A) szinten határozták meg az ajánlott éjszakai zajszintet.

A zajnak való hosszú távú kitettség nagy környezeti kockázatot jelent, mely veszélyezteti az emberi egészséget; ennek ellenére Európában a többi stressz-forráshoz viszonyítva nő a zajnak való kitettség. Az urbanizáció, a közlekedés motorizációjának növekvő igénye és a nem hatékony városfejlesztés a fő okai a fokozott kitettségnek. A zajterhelés a benépesült területeken is gyakran nő, ahol a környezeti levegő minősége is problémát jelent.

A zajnak való kitettség irritációt, alvászavart okozhat, hatással lehet az iskolások kognitív funkcióira, a stresszre adott fiziológiai válaszokat indukálhat, továbbá a zajnak folyamatosan kitett embereknél kardiovaszkuláris megbetegedéseket okozhat. A stressz néhány olyan hormon megjelenését okozhatja, melyeknek számos közvetett hatása van, beleértve a magas vérnyomást. E hatások eredményeképpen a hosszú távú kitettség növeli a kardiovaszkuláris megbetegedés és a mentális zavarok kockázatát.

A környezet zajterhelésének gazdasági költségei magukban foglalják az ingatlanok értékének csökkenését, s a termelékenység visszaesését az egészségügyi és disztribúciós hatásokból kifolyólag. A szociális költségek között említhetők a korai elhalálozások és a betegségek (rossz koncentráció képesség, fáradtság, hallásproblémák). Az EU-ban a vasúti és közúti zaj társadalmi költségét nemrégiben évi 40 milliárd euróra becsülték, ennek 90%-a a közúti közlekedéshez köthető. Ez – az egészségügyi kiadásokat is beleértve – a teljes EU GDP-jének kb. 0,4%-át jelentette.²² Szlovénia lakosságának megközelítőleg 20%-a szenved az egészségügyileg elfogadhatatlan mértékű zajtól²³, s a közlekedés okozta zaj társadalmi költségeit éves szinten 154 millió euróra lehetett becsülni²⁴ (2002-es adat).

A tranzitközlekedés növekedése és a települések terjeszkedése következtében az elmúlt években megnőtt a környezet zajterhelése. Szlovéniában a zajterhelés legfontosabb forrása a közúti közlekedés, amelyet a vasúti közlekedés követ. 2007-ben a 2002/49/EK Irányelv követelményei alapján elkészültek Szlovénia területének stratégiai zajtérképei, melyek a zajforrások szerint rögzítették a környezet zajterhelését. Térképek készültek Ljubljanáról, mint egy több mint 250 ezer lakosú lakott területről, továbbá az állami kezelésben lévő, több mint 6 millió gépjárműves forgalmat bonyolító fontosabb utak, illetve a 60 ezer vonat áthaladását biztosító vasútvonalak melletti településekről. Minden esetben a 2006-os helyzet volt a hivatkozási alap.

A stratégiai zajtérképek áttekintést adnak a meglévő zajterhelésről, illetve a területek és lakosaik becsült zaj-kitettségét mutatják be. Alapul szolgálnak a közvélemény tájékoztatásához, továbbá az operatív zajvédelmi tervek elkészítéséhez. 2007-ben, az első fázisban, a 2002/49/EK Irányelv alapján stratégiai zajtérképek készültek az alábbiakról:

- A DRSC és a DARS Rt. kezelésében lévő fontosak utak, melyeket 2006-ban több mint hat millió gépjármű vett igénybe (összesen 462 km),

²⁰WHO, 1999; Guidelines for Community Noise [WHO, 1999; Iránymutatások a közösségi eredetű zajról], <http://whqlibdoc.who.int/hq/1999/a68672.pdf>

²¹WHO, 2009; Night noise guidelines for Europe [WHO, 2009; Az éjszakai zajra vonatkozó iránymutatások Európa számára], http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf

²²ES Delft, 2007, http://www.transportenvironment.org/docs/Publications/2008/2008-02_traffic_noise_ce_delft_report.pdf

²³ARSO, 2009, Report on the Environment in the Republic of Slovenia 2009 [ARSO, 2009, Jelentés a Szlovén Köztársaság környezetének helyzetéről 2009], http://www.arso.gov.si/varstvo%20okolja/poro%C4%8Dila/poro%C4%8Dila%20o%20stanju%20okolja%20v%20Sloveniji/POS2009_zdruzeni_dokument0.pdf

²⁴Mesarec, Lep, 2004, Analiza eksternih stroškov prometa (Analysis of external transport costs [A külső közlekedési költségek elemzése]); <http://www.drc.si/Portals/1/Referati/T4-Mesarec.pdf>

- A fontos vasútvonalak, melyeken 2006-ban több mint 60 ezer vonatszerelvénnyel közlekedett (összesen 67 km),
- Ljubljana település területe; a közúti és vasúti közlekedés, illetve azon cégek működése által okozott zaj, melyek kötelesek tartani magukat az IPPC Irányelvhez.

Stratégiai térképek készültek az összesen 462 km-es állami úthálózatról, melyből 312 km a DARS Rt. (autóutak és autópályák), 150 km pedig a DRSC (fő és mellékutak) kezelésében van. Tranzit jellegűből adódóan a DARS Rt. által kezelt utak főképpen a települések mellett, illetve a nagyvárosok peremén haladnak el. Széleskörű intézkedések történtek a zaj környezeti terjedésének megakadályozása érdekében (zajszigetelő kerítések és töltések), ebből adódóan a lakosságot sújtó zajszennyezés az autóutak mentén kisebb, mint a DRSC kezelésében lévő utak mellett, melyek rendszerint településeken és nagyobb lakott területeken keresztül haladnak.

A stratégiai zajtérképek^{25,26} alapján megállapítást nyert, hogy 2006-ban Szlovéniában több mint 136 ezer ember volt kitéve 55 dB(A), 29 ezer 65 dB(A), 686 ember pedig 75 dB(A) feletti egész napos zajterhelésnek (L_{dvn}). Éjszakánként (L_{noct}) 86 ezer ember volt kitéve 50 dB(A), közülük 14.830 ember pedig 60 dB(A) feletti zajterhelésnek. A legnagyobb zajterhelésnek kitett autópályaszakasz az A2/0052 Brezovica–Vrhnika szakasz, a legterheltebb közútszakaszok pedig a G1-1/1400 Miklavž–Hajdina szakasz és a G1-1/364 Cesta proletarskih brigad és Tržaška cesta közötti szakasz Mariborban.

Az említett autóutakon és közutakon 2006-ban az éjszakai zajindikátorok határértékeit figyelembe véve 5.367 épület és 37.222 lakos volt túlerhelve, továbbá 3.670 épület és 28.988 lakos volt kitéve egész napos terhelésnek. Különös figyelmet kell fordítani azokra a területekre, ahol az L_{dvn} és L_{noct} indikátorok kritikus értékét meghaladja a zajterhelés. A zajterheléssel kapcsolatos jogi szabályozás ezeket a területeket degradált területekként határozza meg. 2006-ban az éjszakai időszakokban 2.444 épület és 17.056 személy volt degradált területen, a teljes napot tekintve pedig 1.688 épület és 13.436 személy. Az autóutak mentén alacsonyabb a túlerhelt épületek és lakosok száma, mint a közutak mellett, mind a határérték, mind a kritikus érték relációjában.

A közúthálózat esetében folyamatosan figyelemmel kísérik a működési zajt, de a törvény által megszabott határidőn (az átadást követő 15 hónapon) belül minden új építésű út esetében – elvben – elvégzik az első zajszint-felmérést. A működés i zajra vonatkozó adatokat nem gyűjtik közös adatbázisban, ebből adódóan nem létezik részletes helyzetelemzés Szlovénia meglévő és újonnan épülő útjaira vonatkozóan.

A több mint 60 ezer vonatszerelvénnyel közlekedését biztosító vasútvonalak stratégiai térképei a Celje–Maribor vasútvonal összesen 6 km hosszúságú szakaszára készültek el.²⁷ 2006-ban a Celje–Maribor szakaszon az L_{dvn} indikátor 2.645 védett szobával rendelkező épület (10.500 lakos) esetében haladta meg az 55 dB(A) értéket, az L_{noct} indikátor pedig 2.365 épület és 8.690 lakos esetében haladta meg az 50 dB(A) értéket. Az L_{dvn} indikátor kritikus értékét 262 épület és 928 lakos, az L_{noct} indikátor kritikus értékét pedig 531 épület és 1.963 lakos esetében haladták meg. A zajindikátorok határértékeit alapul véve napközben 101 épület és 387 lakos, az esti órákban 147 épület és 593 lakos, éjszakánként pedig

²⁵Epi Spektrum Kft., PNZ Kft., 2007, Implementation of strategic noise maps for the network of important roads with more than 6 million transports of vehicles in 2006, managed by DARS Rt. [Epi Spektrum Kft., PNZ Kft., 2007, A DARS Rt. kezelésében lévő, 2006-ban több mint 6 millió gépjármű által igénybe vett főúthálózat stratégiai feltérképezése]

²⁶PNZ Kft., Epi Spektrum Kft., 2007, Implementation of strategic noise maps for the network of important roads with more than 6 million transports of vehicles in 2006, managed by DRSC [PNZ Kft., Epi Spektrum Kft., 2007, A DRSC kezelésében lévő, 2006-ban több mint 6 millió gépjármű által igénybe vett főúthálózat stratégiai feltérképezése]

²⁷Epi Spektrum Kft., PNZ Kft., 2007, Implementation of strategic noise maps for the network of important roads with more than 6 million transports of vehicles in 2006, managed by DARS Rt.

1.143 épület és 4.026 lakos volt túlterhelve. A teljes napot figyelembe véve 504 épület és 1.864 lakos volt túlterhelésnek kitéve.

A környezet zajterhelését a Szlovén Köztársaság fő vasútvonalai mellett az „A Szlovén Köztársaság vasúti közlekedése által generált túlzott zaj csökkentésének stratégiája” című szakértői alapvetésben²⁸ mérték fel 2008-ban, 1.298 vonal helyzetére vonatkozóan. Az éjszaka folyamán a fő vonalak mentén a legtöbb épület és lakó is túlterhelésnek van kitéve, ami alapvetően a teherforgalomra és a szigorúbb határértékekre vezethető vissza. Éjszakánként 7.474 épület és 38.603 személy van túlterhelésnek kitéve, az egész napra vonatkozó határérték 4.683 épület és 24.065 lakos esetében lett túllépve. A leginkább túlterhelt lakossággal rendelkező települések Ljubljana (11.128 fő), Jesenice (4.804 fő) és Litija (2.231 fő), továbbá Laško, Borovnica, Ptuj, Brezovica és Krško több mint 1.000 túlterhelésnek kitett lakossal. A zajindikátorok kritikus értékeit tekintve a lakosság sok fő vasútvonal mellett többnyire az éjszaka folyamán van túlterhelésnek kitéve. Éjszakánként 4.501 épület és 23.409 lakos esetében beszélhetünk kritikus túlterhelésről, az egész napra vonatkozó kritikus érték 2.726 épület és 13.367 lakos esetében lett túllépve. Azok a települések, ahol több mint 1.000 lakos él túlterhelt épületekben, a következők: Ljubljana (6.843 fő), Jesenice (3.246 fő) és Litija (1.517 fő), továbbá hét olyan település van, ahol ez a szám 500 és 1.000 fő között van.

2007-ben csak Ljubljana város helyhatósága területére vonatkozóan készült stratégiai térkép.^{29,30} Ljubljana város helyhatósága 275 km²-es területén 266.251 állandó lakos él. A stratégiai feltérképezés eredménye azt mutatja, hogy a teljes terület 17%-a van kitéve olyan, a közúti közlekedés okozta zajterhelésnek, ahol a zaj meghaladja a 60 dB (A) értéket, míg éjszakánként a terület 20%-a van kitéve 50 dB(A) értéket meghaladó zajterhelésnek. Ljubljana város helyhatóságának szinte minden lakosa ki van téve a közúti közlekedés okozta zajnak, majdnem 40%-uk az egész nap folyamán több mint 60 dB(A) zajértéknek. Az összlakosság 42%-a él olyan helyen, ahol a zajterhelés éjszakánként magasabb, mint 50 dB(A).

Ljubljana helyhatóság területén a vasúti közlekedés okozta zaj is jelentős. A lakosság 1,7%-a van egész nap kitéve 60 dB(A) értéknél nagyobb, vasúti közlekedés okozta zajterhelésnek, éjszakánként pedig a lakosság 3,3%-a van kitéve 50 dB(A) értéknél nagyobb zajnak. Az összes zajterhelésnek kitett lakos 4,7%-a éjszaka is ki van téve a vasúti közlekedés okozta zajnak. A stratégiai zajtérképen belül az ipari zajforrások és eszközök által okozott környezeti zajterhelés is felmérésre került; 15 olyan céget vettek figyelembe, melyek az IPCC Irányelv hatálya alá tartoznak. A Ljubljana város helyhatóság területén működő IPCC eszközök minimális mértékben terhelik a lakosságot, az összlakosságnak csupán 0,4%-a él olyan területen, ahol túllépik a határértéket.

Szlovéniában nincsenek nagy repülőterek (a 2002/49/EK Irányelv értelmében ezek az évenként 50 ezer repülőgépjáratot bonyolító repülőterek), ebből adódóan nem került sor a légiközlekedés stratégiai zajtérképének elkészítésére. A Ljubljana Repülőtér környékén 2008 óta folyik a működési zaj rendszeres figyelemmel kísérése: négy helyszínen folyik a zaj mérése (Šenčur, Lokarje, Lahovče). A zajfigyelés eredményei³¹ azt mutatják, hogy a Ljubljana Repülőtér környékének zajterhelése nem haladja meg a törvényileg meghatározott értékeket, továbbá az utóbbi pár év közlekedésének csökkenését figyelembe véve elmondható, hogy a zajterhelés is csökken.

²⁸Epi Spektrum Kft. 2010, Expert documents for the strategy on reducing excessive noise of railway transport in the Republic of Slovenia, Noise burden assessment along the main railway lines in the Republic of Slovenia [Szakértői dokumentáció a vasúti közlekedés okozta túlzott zaj csökkentésének stratégiájáról a Szlovén Köztársaságban, A zajterhelés felmérése a Szlovén Köztársaság fő vasútvonalai mentén]

²⁹A-projekt Kft., 2008, Strateška karta hrupa za Mestno občino Ljubljana; za cestni in železniški promet na območju MOL - za leto 2006

³⁰A-projekt Kft., 2008, Strateška karta hrupa za Mestno občino Ljubljana; IPCC zavezanci na območju MOL - za leto 2006

³¹Jože Pučnik Ljubljana Airport, ZVD Rt., Results of continued noise monitoring in the vicinity of Ljubljana Airport (2008–2013) [Jože Pučnik Ljubljana Airport, ZVD Rt., A Ljubljana Repülőtér környékén végzett folyamatos zajmérés eredményei]

2013-ban és 2014-ben a DARS Rt. által kezelt úthálózat egészén, a DRSC által kezelt összes fontos úton, illetve az összes fontos vasútvonalon folyik a működési zaj mérése. Ezzel egyidejűleg folyik a DRSC által kezelt összesen 637 km-nyi és a DARS Rt. által kezelt 607 km-nyi közút, továbbá 315 km-nyi vasúti fő- és mellékvonal, illetve Ljubljana város helyhatósága és Maribor stratégiai zajtérképének elkészítése. A stratégiai zajfeltérképezés második fázisának adatai 2014-ben lesznek teljesen készek, s akkor lesznek kiértékelve.

Levegő

A légszennyezésnek komoly negatív hatása lehet az emberi egészségre. Becslések szerint évente 2 millió ember hal meg idő előtt a légszennyezés következtében. Szlovéniában a megfelelő környezeti levegőhöz jutás problémáinak többsége a meghatározott részecske-határértékek elérésére vezethető vissza. Az elmúlt pár évben majdnem minden városi helyhatóság területén a PM_{10} meghatározott határértékének túllépését regisztrálták.

A részecskéknek való kitettség

A szilárd tüzelőanyaggal történő fűtés mellett a közlekedés a környezeti levegő szilárd részecskékkal történő szennyezésének fő forrása. A részecskéknek számos egyéb negatív hatása lehet az egészségre: asztmát okozhatnak vagy súlyosbíthatják azt, érelmeszesedést okozhatnak, súlyosbíthatják a látens légzőszervi, kardiovaszkuláris betegségeket, rákot okozhatnak stb. A magas részecske-szennyezettségű városokban magas az elhalálozási ráta, a relatíve tiszta levegőjű városokhoz viszonyítva 15–20%-kal magasabb.

A kutatások azt mutatják, hogy a $PM_{2.5}$ részecskéknek való kitettség következtében az EU-ban 8,6 hónappal csökken az átlagéletkor, ami évente 3,6 millió elveszített életévet jelent. A PM_{10} és $PM_{2.5}$ részecskék hatásmechanizmusa az emberi egészségre az oxidatív stressz (a citokinok megjelenése, a zsírok peroxidációja), amely lokális és szisztémás gyulladást okoz. Az oxidatív stressz mellett a gyulladáshoz reakció C-reaktív rostok és hisztamin felszabadulásával is együtt jár.

A Szlovén Köztársaság Közegészségügyi Intézete és a regionális Egészségbiztosítási Intézetek jelentései értelmében, illetve más kutatások szerint jól látható, hogy a részecskéknek való kitettség következtében jelentős regionális különbségek vannak a lakosok egészségi állapotában, a betegségek előfordulásában és a halálozási rátában, továbbá észrevehető különbségek vannak a környezet minőségében (a környezetromlás állapotában), aminek negatív kihatásai vannak a helyi lakosság egészségére. Az Európai Környezetvédelmi Hatóság (EEA) által 2010-ben kiadott kutatási eredmények azt mutatják, hogy 2005-ben Szlovénia lakosságának 44,6%-a volt kitéve a környezeti levegőben lévő részecskekoncentráció napi határértékét meghaladó értékeknek (több mint 35 napon át a PM_{10} átlagos napi koncentrációja meghaladta az $50 \mu g/m^3$ -t). Az EU lakosságának kitettsége ennél kisebb: 2005-ben az EU lakosságának 28%-a volt kitéve a részecskekoncentráció napi határértékét meghaladó értékeknek.

A lakosság felszín közeli ózonnak való kitettsége

A káros felszín közeli ózon (troposzférikus ózon) az emberi tevékenységek által előidézett szennyezőanyag-kibocsátás eredménye. A troposzférikus ózon megjelenése az ózonképzők (NO_x , NMVOC, CO és CH_4) és a napfény közötti bonyolult fotokémiai reakciók eredménye. A közúti közlekedés által kibocsátott nitrogénoxidok és szénhidrogének meghatározó szerepet játszanak a troposzférikus ózon megjelenésében.

A felszín közeli ózon koncentrációját Szlovéniában tipikus éves és napi tendenciák jellemzik. Az ózonképzők kibocsátása nem változik jelentősen, és az ózon megjelenésének feltételei májustól július végéig a legkedvezőbbek. Az ózonkoncentráció nagyban függ az időjárástól, mivel az eső kimossa az ózont és az ózonképzőket a légkörből. Felhős időben túl kevés fény éri el a földet, ebből adódóan az ózonképzésért felelős kémiai reakciók nem elég intenzívek.

A legnagyobb koncentrációk a Primorska régióban találhatók, főleg olyankor, amikor déli vagy dél-nyugati irányból fúj a szél. Az ózonkoncentráció növekedése nem csak a szennyezőanyagok – ózonképzők – kibocsátásának forrása körüli szűk sávhoz kötődik. Magas koncentráció csak nagyobb területeken alakul ki. Ez azt jelenti, hogy az ózonképzők kibocsátásának helyétől több kilométerre lévő helyszíneken is hasonlóan magas a koncentráció.

Az ózon egy rendkívül reakcióképes gáz, egy erős irritáns, mely a légzőrendszerben erős oxidánsként viselkedik. A nyálkahártya védőrétegében az ózon reakcióba lép az ott jelen lévő védő antioxidánsokkal (pl. aszkorbinsav, tokoferol) és csökkenti azok értékét. Ez az oxidánsok és antioxidánsok sejten kívüli és sejten belüli kapcsolatának megváltozásához vezet, oxidatív stresszt okoz. Az oxidatív stressz a sejtsztruktúrák oxidációját okozza, ami sejthalálhoz vezet. Közvetlen hatása van a sejtek alkotóelemeire is. Oxidálja az SH aminosav-csoportokat (enzimek, fehérjék, peptidek), továbbá oxidálja a sejthártya többszörösen telítetlen zsírsavait, a sejt halálát okozva.

Az asztmás betegek érzékenyek az ózonnal. Az ózonköhögést, a pulmonális funkciók romlását és asztmás rohamokat okoz náluk. Ezek a hatások különösen a gyerekek esetében fordulnak elő sűrűn.

A gyenge immunrendszerű betegek is érzékenyek az ózonnal, csakúgy, mint azok, akik egyidejűleg több irritáló tényezőnek vannak kitéve. A természetes környezetben lévőknél erősebb az ózon hatása, mint azoknál, akik szándékosan teszik ki magukat ózonnal. Ennek legvalószínűbb magyarázata az, hogy a környezetben a kitettség ismétlődik, s együtt jár a más szennyezőanyagoknak való kitettséggel.

A Szlovénia nagyvárosaiban mért legmagasabb ózonkoncentráció hatással lehet az erre érzékeny emberek egészségére. A légúti problémák kockázata magasabb azokon a napokon, amikor az ózonkoncentráció a legmagasabb, amikor az emberek fizikai tevékenységet folytatnak.

A Szlovén Köztársaság Közegészségügyi Intézetének jelentései azt mutatják, hogy felnőttek esetében a légúti betegségek miatti kórházi felvételek száma 0,38%-kal, a látens légúti betegségben szenvedők elhalálozási aránya 0,8%-kal, a kardiovaszkuláris betegségben szenvedők elhalálozási aránya pedig 0,4%-kal nő $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ -ként.

Az ivóvíz minősége

2011-ben az ivóvízellátó-rendszerből Szlovénia lakosságának 89%-a részesült ivóvíz-ellátásban oly módon, hogy a minőség figyelemmel kísérésére a felhasználási helyen, azaz a felhasználó csapjánál került sor. Szlovénia lakosságának 11%-a esetében nincs információ a vízminőségről – ők saját forrásból vagy maximum 50 főt ellátó forrásokból veszik az ivóvizet, illetve más okból kifolyólag nem vesznek részt a vízminőség figyelemmel kísérésében. A nagyvárosokban minden lakos olyan ivóvizet kap, melynek minőségét folyamatosan ellenőrzik.

Szlovéniában kb. 1.000 vízellátó rendszer biztosítja a vizet a lakosság 90%-ának. Szlovéniára a nagyszámú kis vízmű a jellemző, amelyek csak a lakosság kis százalékának biztosítják a vizet. A vízminőség a nagyobb rendszerekben stabilabb. A kisebb rendszerek esetében gyakrabban előfordul

az ivóvíz fizikai és mikrobiológiai szennyeződése az időjárás, illetve más tényezők következményeképpen (Éves jelentés az ivóvíz minőségéről 2012).

Az édesvízi és a tengeri fürdőhelyek vízminősége

Jelenleg 48 folyami (Soča, Idrijca, Nadiža, Krka és Kolpa), tavi (Bohinj, Bled, Šobec) és tengeri fürdőhely van Szlovéniában.

A fürdővizek megfelelőségét a 2004 és 2009 közötti időszakban három fizikai és kémiai paraméter (mosószerek, ásványolajok, fenolok) érzékszervi érzékelése, továbbá két mikrobiológiai paraméter (közönségeses fekális coliform baktériumok) laboratóriumi vizsgálata alapján állapították meg. 2010-től kezdődően – a 2006/6/EK Irányelv követelményeinek megfelelően – csak a két mikrobiológiai paraméter figyelemmel kísérésével történik a fürdővizek ellenőrzése.

1992-től 2001-ig nőtt a bejelentett, tenger-szennyeződést okozó események száma. Az észrevett és bejelentett esetek száma alapján várható, hogy – tengerünk sajátosságait (félíg zárt, sekély, relatíve kis víztömegű öböl, az éghajlati tényezők erős hatása, a víztömeg lassú cserélődése) figyelembe véve – az ilyen szennyeződéseknek negatív hatása lesz a tengeri környezetre, különösen a nyílt tengerekkel összehasonlítva. A hajóforgalom mellett a szennyeződés jelentős részéért a csónakok a felelősek – kisméretű, kiömléses balesetek, különösen nyaranta.

2.4.9 Társadalmi-gazdasági fejlődés

Az elmúlt két évtized során Szlovénia útépitési nagyberuházásainak többségét az autópálya-csomópontok, kisebb részét pedig az egyéb közutak építése terén eszközölte. A nagyobb fenntarthatósági potenciállal rendelkező vasutak a fejlesztés szempontjából lemaradtak, mivel a beruházások során figyelmen kívül hagyták őket. A meglévő vasútvonalak, melyeknek többsége a XIX. században épült, paramétereik és kapacitásuk alapján nem alkalmasak a közlekedési szükségletek kielégítésére. Nem tudnak versenyezni Szlovénia modern úthálózatával, illetve az uniós tagállamok többségének felújított vasútjával sem. Szerencsére 2007-et követően ez a trend változni kezdett; 2011-ben első alkalommal a vasutak kapták a legnagyobb befektetési összeget. A légi és tengeri közlekedés nem játszik fontos szerepet az állam átfogó infrastrukturális beruházásainak struktúrájában.

Az emberek környezetvédelmi tudatossága nem vezet automatikusan mobilitási szokásaik megváltozásához. Tájékoztatás nyújtásával és a figyelem felhívásával elősegíthetjük a szokásminták megváltoztatását a fenntartható mobilitás érdekében. A Nemzeti Környezetvédelmi Programról szóló Határozat³² elveiben és stratégiai iránymutatásaiban hangsúlyozza a környezettudatosság, az érintettek közötti párbeszéd és közvélemény együttműködésének jelentőségét.

A Szlovén Köztársaság közlekedéspolitikájában a fő figyelmet a fenntartható mobilitás kapja, amely az Európai Unió közlekedéspolitikájának szívéét jelenti. „Európa 2020 Stratégia – Intelligens, Fenntartható és Befogadó Növekedés” című közleményében a Bizottság hangsúlyozta, hogy a társadalmi kohézió, a zöld gazdaság, oktatás és innováció fontos az európai régió számára³³. A 2013–2022 időszakra szóló Határozat a nemzeti közúti közlekedésbiztonsági programról (Együtt a nagyobb biztonságért)³⁴ azt a célt tűzte ki, hogy a szlovén utak áldozatainak számát 2022-re 70 alá lehessen csökkenteni, s a 2022. év végére a Szlovénia útjain súlyosan megsebesült emberek száma se haladja meg a 460-at.

³² (A Szlovén Köztársaság Hivatalos Közlönye, 2/06 sz.)

³³ COM(2010) 2020

³⁴ (A Szlovén Köztársaság Hivatalos Közlönye, 39/13 sz.)

2.5 Az NPRJPI környezetre gyakorolt fontos hatásainak áttekintése

A környezetvédelmi jelentés tartalma szakértői bázison került meghatározásra: az eredményeket a 4. sz. táblázat mutatja. A lehetséges környezeti hatások áttekintésére az ReNPRJPI tervezete alapján kerül sor.

A környezetvédelmi jelentés figyelembe fog venni minden környezeti területet, melyet közvetlen, közvetett, rövid távú / ideiglenes, hosszú távú / állandó, távoli, kumulatív és szinergikus hatás érhet.

Stratégiai szinten az állam közlekedéspolitikájának állandó jelentős hatása van, különösen a levegőre, az éghajlati tényezőkre, zajokra (beleértve a légszennyeződés és a zajterhelés egészségre gyakorolt hatását is) és társadalmi-gazdasági tényezőkre. A légköri kibocsátás és a zajterhelés tekintetében ezek a területek európai szinten előre meghatározott célokkal vannak szabályozva, melyeket az NPRJPI előkészítése során egyenként figyelembe kell venni. Néhány téma nem bír jelentőséggel a közlekedéspolitika tervezésének stratégiai szintjén, ezek azonban nagyon relevánsak és alapvető jelentőségűek a területfejlesztési fázis számára (az egyes beavatkozások variánsainak kiválasztása során). Ilyen pl. a természeti források, a tájvédelem, a kulturális örökség, a természet és a víz fenntartható használata. Az NPRJPI részére készülő környezetvédelmi jelentés fogja tartalmazni azokat az iránymutatásokat, amelyeket bele kell foglalni az NPRJPI-be. Néhány környezetvédelmi területen (fényszennyezés, EMS, ivóvíz és fürdővíz, vibráció) a közlekedéspolitika hatása leginkább a megvalósítási fázisban lesz észrevehető (a beavatkozások tervezése során). Ezek a környezetvédelmi területek törvényi rendelkezések által külön szabályozva vannak, és/vagy a beavatkozás műszaki sajátosságaitól függenek (ezek az adatok egyelőre még ismeretlenek az NPRJPI felmérési fázisban); következésképpen úgy gondoljuk, hogy ezeket az NPRJPI átfogó környezeti hatásvizsgálata keretei között nem kell felmérnünk.

5. sz. táblázat: Az EP szegmensenkénti felmérése szükségességének indoklása

Környezetvédelmi terület	A potenciális hatások meghatározása	Felmérési terület az EP-ben IGEN/NEM
A természeti források fenntartható használata	<ul style="list-style-type: none"> - A fenntartható földhasználatra gyakorolt hatás (mezőgazdasági termőterület csökkenése, erdőterület csökkenése) - Megújuló energiaforrások használata - Hulladékkezelés (réggi gépjárművek stb.) - Újrahasznosított anyagok használata <p>Hatás jellege: közvetlen, állandó, kumulatív Hatás szintje: a döntéshozatal stratégiai szintje (program)</p>	IGEN
Levegő	<ul style="list-style-type: none"> - A közlekedésből származó szennyezőanyag-kibocsátás a levegőben, melynek káros hatása van az ökoszisztémára és a biodiverzitásra - A közlekedésből származó szennyezőanyag-kibocsátás, melynek esetében meg van határozva egy nemzeti kibocsátási felső határ <p>Hatás jellege: közvetett, távoli, állandó, kumulatív Hatás szintje: a döntéshozatal stratégiai szintje (program)</p>	IGEN
Éghajlati tényezők	<ul style="list-style-type: none"> - Közlekedési üzemanyagok által okozott üvegházhatású gázkibocsátás <p>Hatás jellege: közvetett, távoli, állandó, szinergikus</p>	IGEN

	Hatás szintje: a döntéshozatal stratégiai szintje (program)	
Víz	<ul style="list-style-type: none"> - Változások a vízfolyások ökológiai állapotában (a vízfolyások szabályozása vagy a partok stabilizálása az infrastrukturális építkezések nyomán) - A kontinentális vizek és tengerek szennyezése (a szennyezett víz túlfolyása az úton, ballasztvíz leeresztése stb.) - Az árterek csökkenése - A felszín alatti vizek minőségére gyakorolt hatás, különösen abban az esetben, ha az infrastrukturális folyosó vízvédelmi területen keresztül halad - Veszélyes anyagok kiömlése balesetek következtében <p>Hatás jellege: közvetlen, távoli, állandó, kumulatív Hatás szintje: a döntéshozatal stratégiai szintje (terv)</p>	IGEN
Természet (az élőhely fragmentációja, biodiverzitás, fontos természetvédelmi területek)	<ul style="list-style-type: none"> - Az élőhely fragmentációja - A vándorlási útvonalak megszűnése (létező és új infrastruktúra esetén) - A vadállatokra gyakorolt hatás (zaj, akadályok, gépjárművekkel történő ütközés) - A védett területekre, Natura 2000 területekre és ökológiaiailag fontos területekre gyakorolt hatás - A természeti értékek típusára és sajátosságaira gyakorolt hatás <p>Hatás jellege: közvetlen, távoli, állandó, kumulatív Hatás szintje: a döntéshozatal stratégiai szintje (terv)</p>	IGEN
Emberi egészség	LEVEGŐ MINŐSÉGE <ul style="list-style-type: none"> - A kibocsátott gázok hatása (a NO_x irritálja a szemeket és a légzőrendszert, a CO a tüdőt, a szívet és az érrendszert, a SO₂ befolyásolja a légző- és a kardiovaszkuláris rendszert, a szilárd részecskék rákot okoznak és károsak a tüdőre, a szívre és az érrendszerre) <p>Hatás jellege: közvetlen, ideiglenes, kumulatív Hatás szintje: a döntéshozatal stratégiai szintje (program)</p>	
	ZAJSZENNYEZÉS <ul style="list-style-type: none"> - A zajterhelés emberi egészségre gyakorolt hatása - A túl magas zajszint káros az emberi egészségre (irritáció, alvászavar, pszichológiai reakció a stresszre és kardiovaszkuláris megbetegedések olyan embereknél, akik krónikusan ki vannak téve a zajterhelésnek) - A közlekedés okozta zajterhelés hatása a nyugodt, nyitott területekre <p>Hatás jellege: közvetlen, távoli, állandó, kumulatív Hatás szintje: a döntéshozatal stratégiai szintje (program)</p>	IGEN
	ELEKTROMÁGNESES SUGÁRZÁS (EMS) <ul style="list-style-type: none"> - A vasút villamosításának hatása az emberek EMS-terhelésére: a Vasúti közlekedésbiztonsági Törvény (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Közlönye, 61/2007 szám) által megadott vasúti folyosón kívül az EMS hatása jelentéktelen (Jelentés a természetes és élő környezet várható elektromágneses sugárterheléséről, épületek a 	NEM

	<p>Divača–Koper vonal második vágányának DLN határain belül – nyílt vonal, Milan Vidmar Villamossági Kutatóintézet, 2006)</p> <p>Hatás jellege: közvetlen, állandó Hatás szintje: végrehajtási szint (beavatkozás)</p>	
	<p>FÉNYSZENNYEZÉS</p> <p>- A közlekedési infrastruktúra kivilágítása által okozott fényszennyezés hatása: amennyiben a tervezés során figyelembe veszik a törvényi előírásokat, nem lesz hatása (Rendelet a környezet fényszennyezésének határértékeiről, a Szlovák Köztársaság Hivatalos Közlönye, 81/07, 109/07, 62/10, 46/13 számok)</p> <p>Hatás jellege: közvetlen, állandó Hatás szintje: végrehajtási szint (beavatkozás)</p>	NEM
	<p>IVÓVÍZRE ÉS FÜRDŐVÍZRE GYAKOROLT HATÁS</p> <p>- Az ivóvíz minőségére gyakorolt hatás (veszélyes anyagok kiömlése esetén, az olajos üzemanyag-maradványok és nehézfémek bemosódása a felszín alatti vizekbe)</p> <p>- A fürdővízre gyakorolt hatás (közlekedés, hajók által okozott vízszennyezés)</p> <p>Ezt a területet a 98/83/EK Irányelv az ivóvízről, a 2006/7/EK Irányelv a fürdővizek minőségéről, a 2000/59/EK Irányelv a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről, továbbá a szlovén törvényhozás e téren alkalmazott rendelkezései szabályozzák. Az említett hatások az érvényes szabályok betartásával, a fürdővíz és az ivóvíz minőségének ellenőrzésével, illetve az e téren életbe léptetett rezsimek alkalmazásával elkerülhetőek. Következésképpen úgy gondoljuk, hogy a közlekedéspolitikának nincs lényegi hatása az ivóvíz és a fürdővíz minőségére.</p> <p>Hatás jellege: közvetlen, ideiglenes, kumulatív Hatás szintje: végrehajtási szint (beavatkozás)</p>	NEM
	<p>VIBRÁCIÓ</p> <p>- Az infrastrukturális építmények (különösen vasutak) vibrációjának átterjedése a környező épületekre</p> <p>- Az épületek és a lakosság vibrációval történő terhelése a vasutak és az úthálózat működéséből adódóan</p> <p>A környezet vibrációval történő terhelésének hatása a közvetlenül a vasutak és az úthálózat mellett fekvő területekre korlátozódik. Fontos, hogy a közlekedéspolitika nem okozza a környezet vibrációs terhelésének növekedését; a közlekedési infrastruktúra várható felújítása csökkenteni fogja a vibráció átterjedését a vasutak és az úthálózat melletti építményekre.</p> <p>Hatás jellege: közvetlen, állandó Hatás szintje: végrehajtási szint (beavatkozás)</p>	NEM

Társadalmi-gazdasági fejlődés	<ul style="list-style-type: none"> - A materiális javakra gyakorolt hatás - A fontos turisztikai helyszínekre gyakorolt hatás (megközelíthetőség) - Az egészséges életmód ösztönzése (pl. kerékpárutak) - A közlekedési balesetek számára gyakorolt hatás - A nemzeti hatóságok, helyi közösségek és a lakosság tudatossága a fenntartható fejlődés tervezésére vonatkozóan (a fenntartható politika tervezése, a mobilitási szokások megváltoztatása stb.) <p>Hatás jellege: közvetett, ideiglenes, állandó Hatás szintje: a döntéshozatal stratégiai szintje (program)</p>	IGEN
Kulturális örökség	<ul style="list-style-type: none"> - Az infrastrukturális építkezések által a régészeti leletekben okozott kár - A kulturális örökség-egységek károsodása vagy elvesztése - A kulturális örökség-egységek védelmi rezsimjére gyakorolt hatás <p>Hatás jellege: közvetett, távoli, állandó, kumulatív Hatás szintje: a döntéshozatal stratégiai szintje (terv)</p>	IGEN
Tájvédelem	<ul style="list-style-type: none"> - A táj megváltozása - A felismerhető tájegységekre gyakorolt hatás - A kivételes tájakra gyakorolt hatás <p>Hatás jellege: közvetett, távoli, állandó, kumulatív Hatás szintje: a döntéshozatal stratégiai szintje (terv)</p>	IGEN

Határon túlnyúló hatások

A 2001/42/EK Irányelv bizonyos tervek és programok környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról megköveteli a Tagállamoktól, hogy meghatározzák, illetve konzultáljanak az általuk készített tervek és programok határon átnyúló hatásairól (abban az esetben, ha azok más Tagállamot is érintenek).

A várakozások szerint az NPRJPI megvalósítását célzó intézkedéseknek nem lesz további határon átnyúló hatása; ugyanakkor a közlekedés során a környezeti levegőbe kibocsátott szennyezőanyagok határon átnyúló hatásait illetően elmondható, hogy azok középtávon jelentősen csökkenni fognak.

A későbbi átfogó környezeti hatásvizsgálati eljárás során fontos a potenciális határon átnyúló hatások meghatározása és felmérése, hogy – szükség esetén – hivatalos konzultációt lehessen kezdeményezni a szomszédos európai országokkal.

A környezetvédelmi célok, alcélok, iránymutatások (intézkedések) és indikátorok meghatározása

Az NPRJPI környezeti hatásvizsgálatához a 2020-ig tartó időszakra szóló általános uniós környezetvédelmi cselekvési programban („Jólét bolygónk felélése nélkül”)³⁵ említett **környezetvédelmi célok és alcélok** kerültek felhasználásra. A tájvédelemre és a kulturális örökségre vonatkozó célok kivételt képeznek, a program e két területtel nem foglalkozik.

³⁵ Az EU 2020-ig tartó időszakra szóló, általános uniós környezetvédelmi cselekvési programja: „Jólét bolygónk felélése nélkül” -a Tanács 2013. november 15-i döntése

Az említett program céljainak és alcéljainak széles köréből csak azok kerülnek felhasználásra, amelyek az NPRJPI környezeti hatásvizsgálatához fontosak az EU terveinek és programjainak a járulékos végrehajtás elve szerinti szlovéniai megvalósítása szempontjából. A környezetvédelmi célok a tervek és programok átfogó vizsgálata tekintetében lefedik a 2001/49/EK Irányelv által előírt összes területet.

Útmutatások lettek meghatározva minden alcél esetében, amelyeket az NPRJPI előkészítésnek tervezésénél figyelembe kell venni. Az iránymutatások az egyes területekkel foglalkozó, kapcsolódó stratégiai programokból és dokumentumokból lettek levezetve, melyeket a 2.6.2 Fejezet 7. sz. táblázata mutat be.

A 2020-ig tartó 7. Környezetvédelmi Akcióprogram megadja a 2020-ig folytatandó környezetvédelmi politika általános kereteit, és meghatározza azt a kilenc prioritásos célt, amelyeket a Tagállamoknak el kell érniük:

- 1. az uniós természeti tőke védelme, megőrzése és fejlesztése;**
- 2. erőforrás-hatékony, környezetbarát és versenyképes uniós gazdaság kialakítása;**
- 3. az uniós polgárok megóvása a környezettel kapcsolatos terhelésektől, valamint az egészségüket és jólétüket fenyegető kockázatoktól;**
4. az uniós környezetpolitika hasznának maximalizálása;
5. a környezetpolitika tudományos eredményekkel való szilárdabb alátámasztása;
- 6. a környezet- és éghajlat-politikai beruházások megvalósulásához szükséges feltételek megteremtése és megfelelő árképzés garantálása;**
7. a környezeti megfontolások fokozottabb érvényre juttatása és a politikai koherencia növelése;
- 8. az uniós városok fenntarthatóságának növelése;**
9. a regionális és globális környezeti kihívások eredményesebb uniós kezelése.

Az említett, 2020-ig tartó uniós Környezetvédelmi Akcióprogram céljainak és alcéljainak széles köréből csak azok kerülnek felhasználásra, amelyek az NPRJPI környezeti hatásvizsgálatához fontosak az EU terveinek és programjainak a járulékos végrehajtás elve szerinti szlovéniai megvalósítása szempontjából.

Az 1., 2., 3., 6. és 8. prioritásos környezetvédelmi célok a 2020-ig tartó 7. Környezetvédelmi Akcióprogramból vannak adoptálva az NPRJPI környezeti hatásvizsgálatába. Az elfogadott, az előbb említett prioritásos környezetvédelmi célok által hivatkozott környezetvédelmi alcélok a 2001/42/EK Irányelv által a programok és tervek átfogó vizsgálatához megkövetelt környezetvédelmi szempontok mindegyikére vonatkoznak.

Az NPRJPI elemzése során megállapítást nyert, hogy a 2020-ig tartó 7. Környezetvédelmi Akcióprogram 4., 5., 7. és 9. prioritásos céljaiban megfogalmazott környezetvédelmi alcélok az NPRJPI tartalmára nem vonatkoznak.

A 2020-ig tartó 7. Környezetvédelmi Akcióprogram a kulturális örökséget és a tájvédelmet illetően nem került felhasználásra az NPRJPI átfogó környezeti hatásvizsgálata során, mivel az nem foglalkozik ezekkel a területekkel. A kulturális örökség terén a célok meghatározása a 2014–2017 időszakra szóló Nemzeti Kulturális Program (ReNPK14–17) alapján történt (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Közlönye, 99/13 szám), míg a tájvédelemre vonatkozó célok meghatározására Szlovénia Területfejlesztési Stratégiája (Rendelet Szlovénia területfejlesztéséről – a Szlovén Köztársaság Hivatalos Közlönye, 76/2004 szám) alapján került sor.

A környezet állapotának indikátorait a kiválasztott környezetvédelmi célok és alcélok, továbbá az NPRJPI tervezete alapján határoztuk meg. Prioritása volt a mérhető indikátoroknak és azoknak, amelyek figyelemmel kísérése már folyamatban volt Szlovéniában. Ezek olyan indikátorok, amelyek eredményeit állami szinten szisztematikusan összegyűjtik, feldolgozzák és publikálják. A

környezetvédelmi indikátorok kiválasztásakor az EIONET-SI hálózat³⁶ keretében Szlovéniában már figyelemmel kísért indikátorokra támaszkodtunk – e hálózat az Európai Környezetvédelmi Ügynökség³⁷ irányában fennálló jelentési kötelezettség jegyében lett létrehozva. A „Környezetvédelmi indikátorok Szlovéniában” weboldal³⁸ hozzáférést biztosít több mint 180 indikátorhoz, melyek grafikonok és kísérőszövegek segítségével mutatják be Szlovénia környezetvédelmi fejlődésének irányait. A Szlovén Köztársaság Statisztikai Hivatala³⁹ és az EUROSTAT⁴⁰ által összegyűjtött és feldolgozott információk között is kerestünk indikátorokat. A kulturális örökség indikátorait a Szlovén Köztársaság kulturális örökségének és értékes természeti adottságainak védelmét szolgáló Stratégiából (Szlovénia Kormánya, 2007) vettük, a tájvédelmi indikátorokat pedig az Európai Tájvédelmi Egyezményből (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Közlönye, 74/03 szám).

A 7. sz. táblázat az NPRJPI tervezetének környezetvédelmi szempontból módosított kulcsfontosságú iránymutatásait (intézkedéseit) is mutatja, melyek az európai és szlovéniai környezetvédelmi politikák figyelembe vételével lettek kialakítva (l. a „2.1 A környezetvédelmi politika keretei” Fejezetet).

2.6.1 A környezetvédelmi célok és részcélok kifejtése

2.6.1.1 A 2020-ig tartó 7. környezetvédelmi akcióprogram

1. környezetvédelmi cél: Szlovénia természeti tőkéjének védelme, megőrzése és növelése

Szlovénia gazdasági virágzása és jóléte természeti tőkéjén alapszik, a termékeny talajon, a sokfunkciós erdőségeken, a művelhető termőföldeken, a tengeren, az édesvizeken, a tiszta levegőn, az árvízvédelmen, az éghajlatváltozással kapcsolatos szabályozáson és a természeti katasztrófák elleni védekezésen alapszik, ideértve azokat az ökológiai rendszereit is, amelyek alapvető javakkal és szolgáltatásokkal látják el. Az Európai Unió jogszabályainak tetemes hányada foglalkozik a természeti tőke védelmével, megőrzésével és fejlesztésével, többek között a Víz Keretirányelv, a Tengervédelmi Stratégia Keretirányelve⁴¹, a Levegőminőségi Irányelv és a kapcsolódó többi irányelvek⁴², illetve az Élőhelyekről és Madarakról szóló irányelv^{43,44}. Az éghajlatváltozással, a vegyi anyagokkal, az ipar szennyezőanyag-kibocsátásával és hulladéktermelésével összefüggésben elfogadott jogszabályok hozzájárulnak a biodiverzitásra nehezedő nyomás enyhítéséhez, akár ökoszisztémák, akár fajok vagy élőhelyek tekintetében.

1.1. A természeti erőforrások fenntartható használata: „Fenntartható földgazdálkodás biztosítása, megfelelő talajvédelem és az elszennyeződött helyszínek meliorizációja 2020-ig” elnevezésű környezetvédelmi rész cél; Szlovéniában a föld romlása, töredékessé válása és fenntarthatatlan használata veszélyezteti több kulcsfontosságú ökoszisztéma szolgáltatásait, fenyegetést jelent a biodiverzitásra, és növeli Szlovénia kitettséget az éghajlatváltozásnak és természeti katasztrófáknak. Tovább súlyosbítja a talajromlást. Szlovénia területének több mint 10%-át érinti a víz okozta talajerózió, amely veszélyezteti a talaj működését és hatással van az édesvizek minőségére is. A talajszennyezés és -tömörödés állandósult problémák. Szlovéniában minden évben 50 km²-rel

³⁶<http://nfp-si.eionet.europa.eu/>

³⁷(http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/#c5=&c7=all&c0=10&b_start=0)

³⁸http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=204

³⁹<http://www.stat.si/>

⁴⁰<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>

⁴¹2000/60/EK irányelv, HL L 327. sz., 2000. december 22.,

⁴²2008/56/EK irányelv, HL L 164. sz., 2008. június 25.,

⁴³2008/50/EK irányelv, HL L 152. sz., 2005. június 11., valamint a 2004/107/EK irányelv, HL L 23. sz., 2005. január 26.,

⁴⁴2009/147/EK irányelv, HL L 20. sz., 2010. január 26., valamint a 92/43/EK irányelv, HL L 206. sz., 1992. július 22.,

növekszik a lakás-, ipari, közlekedési és üdülési célokra használt földterület. Az ilyen hosszú távú változások visszafordítása bonyolult és drága, ezen kívül szinte minden esetben kompromisszumot kell kialakítani a különféle társadalmi, gazdasági és környezetvédelmi igények között. Szlovéniának fenntarthatóbb döntéseket kell hoznia a földterület tervezése során.

Azt is figyelembe kell venni, hogy 2020-ig intézkedések történnek majd Európa földje, talaja és egyéb ökoszisztémáira az emberi tevékenység miatt nehezedő terhelés tekintetében, ezek az intézkedések biztosítják majd, hogy minden releváns szinten a környezetvédelmi szempontok, társadalmi és gazdasági hatások megfelelő figyelembe vételével hozzuk meg a földre vonatkozó döntéseinket. A „Rio+20” konferencia egy „talajpusztítás nélküli világot” sürgetett. Szlovéniának mérlegelnie kellene, saját hatáskörében hogyan lehetne a legmegfelelőbben aktivizálni ezt a kötelezettségvállalást, és hogyan közelíthető meg a talajminőség kérdése az EU jogerős jogszabályainak keretein belül⁴⁵. A föld és a talaj fenntartható használatával kapcsolatos célokat várhatóan az EUR szintjén fogják meghatározni.

1.2. Levegő: „A levegőszennyezés, valamint az ökoszisztémákra és a biodiverzitásra kifejtett hatásainak további csökkentése 2020-ig, hosszú távú célként tételezve, hogy ne történjen meg a kritikus terhelési értékek és szintek átlépése” elnevezésű környezetvédelmi részcél; miközben az Unió levegővel és ipari kibocsátásokkal kapcsolatos irányelveinek segítségével a szennyezés számos formája csökkent, az ökoszisztémák továbbra is szenvednek a túlzott nitrogén- és kénlerakódásoktól, a közlekedésből származó kibocsátás miatti ózonszennyezéstől, az intenzív földműveléstől és energiatermeléstől. Sokkal szélesebb körben kellene alkalmazni Szlovénia éghajlatváltozással kapcsolatos irányelveiben az éghajlatváltozás mérséklésének ökoszisztémákon alapuló felfogását, valamint az alkalmazkodást, amely jót tesz a biodiverzitásnak, valamint a többi ökoszisztéma nyújtotta szolgáltatásnak is, az intézkedéseket ki kellene terjeszteni a közlekedés okozta levegőszennyezésre és széndioxid-kibocsátásra is⁴⁶, a többi környezetvédelmi célt pedig, így a biodiverzitás megőrzését és a vizek védelmét, teljes egészében figyelembe kellene venni a megújuló energiával kapcsolatban hozott döntések során.

1.3. Vizek: környezetvédelmi részcél: „Az átmeneti, tengerparti és édesvizeket (ezek között a felszíni és talajvizeket) érintő terhelés hatásának jelentős mértékű csökkentése 2020-ig, a vizek állapotának a Víz Keretirányelvben meghatározottaknak megfelelő szintre emelése, fenntartása és javítása”; az eddig tett jelentős erőfeszítések ellenére a Víz Keretirányelvben megfogalmazott követelmények, amelyek szerint 2015-ig „jó ökológiai állapotba” kell hozni a vizeket, várhatóan az Európai Unió felszíni vizeinek mindössze 53%-ára teljesül majd.⁴⁷ Szlovéniában a „jó ökológiai állapotúnak” minősíthető vizek a becslések szerint 2015-ben 65%-ot tesznek majd ki.⁴⁸

1.4. Vizek: környezetvédelmi részcél: „A tengervíz terhelésének hatásait 2020-ig olyan mértékben csökkenteni, hogy elérje a tengervízre vonatkozó stratégiáról szóló keretirányelv szerinti jó környezetvédelmi állapotot, valamint a tengerparti övezetekben fenntartható gazdálkodást folytatni”; fennáll annak a veszélye, hogy a „jó környezetvédelmi állapot” tengervízre vonatkozó stratégiáról szóló keretirányelvben megfogalmazott célját nem érjük el 2020-ig, többek között azért, mert Európa tengereiben folytatódik a túlzott halászati tevékenység és a szemetelés. A tengeri környezettel kapcsolatban az a helyzet, hogy miközben a tengerészeti ágazat a halászatból, hajózásból és akvakultúrából a nyersanyagok, a tengeren termelt energia és a tengeri biotechnológia révén gazdasági lehetőségeket kínál, körültekintően kell eljárni annak biztosítása érdekében, hogy a lehetőségek kiaknázása a tengeri és tengerparti ökoszisztémák megőrzésének és a velük folytatott fenntartható gazdálkodás elvei szerint történjék.

⁴⁵ COM(2006) 232n (HL C 332. szám, 2006. december 30.), Javaslat AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a talajvédelem kereteinek meghatározásáról, valamint a 2004/35/EK irányelv módosításáról

⁴⁶ COM(2011) 144, HL C 140. szám, 2011. május 11.,

⁴⁷ COM(2012) 673;

⁴⁸ Vízgazdálkodási terv, 2012

1.5. környezetvédelmi rész célja: „A biodiverzitásban okozott veszteséget és az ökoszisztémák nyújtotta szolgáltatások minőségének romlását, ideértve a virágok beporzásában keletkező visszaesést is, 2020-ig meg kell állítani, az ökoszisztémákat és szolgáltatásaikat fenn kell tartani, és az elpusztult ökoszisztémáknak legalább 15%-át helyre kell állítani”; a legutóbbi felmérések azt mutatják, hogy a biodiverzitás az Európai Unióban csakúgy, mint Szlovéniában még mindig zsugorodik, és a legtöbb ökoszisztéma súlyosan leromlott.⁴⁹ Az EU 2020-ig szóló Biodiverzitási Stratégiája⁵⁰ célokat tűz ki és intézkedéseket ír elő ezeknek a negatív tendenciáknak a megfordítására és az ökoszisztémák nyújtotta szolgáltatások javítására. A stratégiát végre kell hajtani ahhoz, hogy az Unió elérje a biodiverzitással kapcsolatban 2020-ra kitűzött célját. A Stratégiában szerepelnek a madarakról és élőhelyekről szóló irányelvek végrehajtásának tökéletesítésére teendő intézkedések, többek között a Natura 2000 hálózat, a fő célkitűzés eléréséhez azonban a természeti tőke védelmére irányuló jogszabályokat teljes egészében végre kell hajtani.

Azok az intézkedések, amelyeket az EU Biodiverzitási Stratégiája értelmében 2020-ig⁵¹ végre kell hajtani annak érdekében, hogy az Európai Unióban tönkrement ökoszisztémák legalább 15%-a helyreállítható legyen és növekedjék a Zöld Infrastruktúra használata, elősegítik majd a fragmentáció leküzdését. Ezek az intézkedések tovább növelik majd a természeti tőkét és rugalmasabbá teszik az ökoszisztémát is, így költséghatékony alternatívát kínálnak az éghajlatváltozás mérséklésére, az alkalmazkodásra és a természeti katasztrófák kockázatának kezelésére. Eközben azok az erőfeszítések, amelyeket a tagállamok az ökoszisztémák és szolgáltatásaik feltérképezésére tesznek, valamint a 2015-re tervezett „nettó veszteség nélkül” kezdeményezés még inkább előmozdítja majd a természeti tőkevagyon fenntartását különféle szinteken. Ha 2020-ig uniós és nemzeti szinten is beépítik az ökoszisztémák nyújtotta szolgáltatások gazdasági értékét a számviteli és jelentéstételi rendszerekbe, ezzel javulni fog az Unió természeti tőkéjével folytatott gazdálkodás.

2. környezetvédelmi cél: Szlovéniát erőforrás-hatékony, zöld és versenyképes alacsony széndioxid-kibocsátású gazdasággá kell alakítani.

Az „erőforrás-hatékony Európa” vezérkezdeményezés célja a gazdaságot olyan irányba terelni, amely abban az értelemben hatékony, hogy minden erőforrást felhasznál, teljes mértékben elválasztja a gazdasági növekedést a erőforrások és az energia felhasználásától és annak környezetvédelmi hatásaitól, csökkenti az üvegház hatású gázok kibocsátását, hatékonysággal és innovációval növeli a versenyképességet, valamint elősegíti az energiaellátás biztonságát. A kezdeményezés két fő eleme az Erőforrás-hatékony Európa Ütemterve⁵² és az alacsony széndioxid-kibocsátású, versenyképes gazdaság irányába fejlődés ütemterve⁵³, amelyek keretet szabnak azoknak az intézkedéseknek, amelyeket a jövőben a szóban forgó célok teljesítése érdekében meg kell majd tenni, s amelyeket a legjobb gyakorlatok tagállamok közötti cseréjével kell támogatni.

2.1. Éghajlatvédelmi tényezők: környezetvédelmi rész célja: „Szlovénia teljesítette 2020-ra előírt éghajlat- és energiapolitikai céljait, jelenleg pedig azon dolgozik, hogy 2050-ig az 1990. évi szinthez képest 80-95%-kal csökkentse az üvegház hatású gázok kibocsátását annak a világszintű törekvésnek a keretében, hogy az átlagos hőmérsékletnövekedés az ipari fejlődést megelőző szintekhez mérten 2°C alatt maradjon, amely folyamat fő momentuma a 2030-ig tartó éghajlat- és energiapolitikai keretmegállapodás, az Unió Éghajlat- és Energiavédelmi Csomagjának maradéktalan megvalósítása alapvetően fontos a 2020-ig megszabott fő feladatok teljesítéséhez és ahhoz, hogy 2050-re alacsony széndioxid-kibocsátású, versenyképes gazdaságot építhessünk fel. Jóllehet, az Unió pillanatnyilag jó úton halad afelé, hogy a belföldön termelt üvegházhatású gázokat 2020-ig az 1990. évi szinthez képest 20%-kal csökkentse, a jelenleginél sokkal gyorsabb ütemű hatékonyságjavításra van szükség a

⁴⁹ Európai Környezetvédelmi Ügynökség Szakmai jelentése 12/2010,

⁵⁰ COM(2011) 244, HL C 264. szám, 2011. szeptember 8.,

⁵¹ COM(2011) 244, HL C 264. szám, 2011. szeptember 8.;

⁵² COM(2011) 571, HL C 37. szám, 2012. február 10.;

⁵³ COM(2011) 112, HL C 140. szám, 2011 május 11.;

kitűzött 20% energiahatékonysági cél eléréséhez. Az Energiahatékonysági irányelv⁵⁴ tekintetben várhatóan jelentős hozzájárulást jelent majd. A gazdaság valamennyi ágazatának hozzá kell járulnia az üvegház hatású gázok kibocsátásának csökkentéséhez annak érdekében, hogy Szlovénia kivegye a maga részét az Unió erőfeszítéseiből.

Az Unió tervei között szerepel, hogy mérlegeli az alacsony széndioxid-kibocsátású gazdaság megvalósításának 2020 utáni ütemtervében említett csökkentéseket biztosító szakpolitikai lehetőségeket. A 2050-re vonatkozó energiapolitikai ütemterv és a közlekedéspolitikai fehér könyv rendelkezéseit erőteljes szakpolitikai keretszabályozással kell alátámasztani. Ezen kívül a tagállamoknak hosszú távú, költséghatékony, alacsony széndioxid-kibocsátású fejlesztési stratégiákat kell kidolgozniuk arra, hogyan teljesítsék az Uniónak azt a kitűzött célját, hogy az évszázad közepére az 1990. évi szinthez viszonyítva 80-95%-kal csökkentse az üvegház hatású gázok kibocsátását annak a világméretű törekvésnek a keretében, amely az átlagos hőmérsékletemelkedés 2°C alá szorítására irányul. Az Unió Kibocsátás-kereskedelmi rendszere továbbra az Unió 2020 utáni éghajlatvédelmi szakpolitikájának központi tartópillére marad.

2.2. A természeti erőforrások fenntartható használata: környezetvédelmi rész cél: „Szerkezeti változtatások a termelésben, a technológiában és az újításokban, valamint a fogyasztói viselkedésminták és szokások terén annak érdekében, hogy a termelés és fogyasztás globális környezeti hatásai 2020-ig csökkenthetők legyenek, különösen az élelmezésben, az otthonteremtésben és a közlekedési ágazatban”; annak érdekében, hogy az üvegház hatású gázok kibocsátásával és az energiával kapcsolatos célokon túlmenően megteremtjük az erőforrás-hatékonysági szempontok javítására teendő intézkedések kereteit is, a fogyasztás átfogó környezeti hatásának csökkentésére célokat kell kitűzni, különösen az élelmezés, a lakásépítés és a közlekedés ágazataiban.⁵⁵ A szóban forgó ágazatoknak köszönhető a fogyasztásra gyakorolt környezetvédelmi hatások kis híján 80%-a. A Rio + 20 konferencia résztvevői felismerték, hogy a teljes élelmiszerellátási láncban jelentős mértékben vissza kell szorítani az aratás/szüret utáni élelmiszervesztéseket és az ételpazarlást.

2.3. A természeti erőforrások fenntartható használata: „2020-ra biztosítani kell, hogy a hulladékok kezelése biztonságos legyen, erőforrásként történjék, az egy főre jutó abszolút hulladékmennyiség csökkenő tendenciát mutasson, depóniába kizárólag maradványhulladék kerüljön, és csak újra nem hasznosítható anyagokra korlátozódjék az energetikai hasznosítás (a Hulladék-keretirányelv szellemében); az Energia-hatékony Európa Ütemtervében megfogalmazott felhívásnak megfelelően ahhoz, hogy a hulladékból erőforrás legyen, az Unió teljes területén maradéktalanul és összehangolt módon kell végrehajtani a hulladékgazdálkodásra vonatkozó uniós jogszabályokat, amelyek összhangban állnak a hulladékfeldolgozási hierarchiával és szabályozzák a különféle hulladéktípusokat. További erőfeszítéseket kell tenni az egy főre jutó hulladéktermelés, valamint az abszolút értéken számított hulladéktermelés csökkentésére. Az erőforrás-hatékonysági célok megvalósításához az energetikai hasznosítást az újra nem hasznosítható anyagokra kell korlátozni, fokozatosan le kell építeni az újrahasznosítható, illetve újra feldolgozható hulladékok eltemetését, biztosítani kell a kiváló minőségű újrahasznosítást, amely nem károsítja sem a környezetet, sem az emberi egészséget, valamint piacokat kell teremteni a másodlagos nyersanyagoknak.

⁵⁴COM(2011) 144, HL C 140. szám, 2011. május 11.,

⁵⁵Az Unióban évente mintegy 89 millió tonna élelmiszerhulladék keletkezik, ez fejenként 179 kg-ot jelent (BIO Intelligence Service, 2010).

A lakás- és infrastruktúraépítés összesített hatásai a fogyasztásból eredő összes környezetterhelés mintegy 15-30%-át teszik ki Európában, amely fejenként hozzávetőleg évi 2,5 tonnányi széndioxid-egyenértéknek felel meg (SEC(2011)1067).

3. környezetvédelmi cél: Meg kell védeni Szlovénia állampolgárait a környeztkárosításból fakadó egészségügyi és jóléti nyomást jelentő terhelésektől

Az Unió környezetvédelmi jogszabályai jelentős előnyöket jelentenek a széles tömegek egészségügyi állapota és jóléte szempontjából. A vízszennyezés, a levegőszennyezés és a vegyi anyagok azonban továbbra is vezető helyet foglalnak el az Unió környezetvédelmi gondjainak sorában.⁵⁶ Az Egészségügyi Világszervezet becslései szerint Európa 53 országában a halálozások mintegy 15-20%-a a környezeti ártalmat okozó tényezőknek tudható be.⁵⁷ Az OECD szerint nagy eséllyel 2050-re már az egész világon a városi levegőszennyezés lesz az első számú halált okozó környezeti tényező.

3.1. Emberi egészség: környezetvédelmi rész cél: „2020-ig a szabadtéri levegő minőségét az Európai Unióban jelentősen javítani kell, sokkal jobban közelíteni kell azokhoz a szintekhez, amelyeket az Egészségügyi Világszervezet ajánlott, a beltéri levegőt pedig az Egészségügyi Világszervezet vonatkozó útmutatóiban szereplő tájékoztatás szerint kell javítani.” Az Unió és Szlovénia lakosságának jelentős hányada továbbra is olyan szintű levegőszennyezésnek van kitéve, amely meghaladja az Egészségügyi Világszervezet részéről javasolt szabványokat.⁵⁸ Intézkedéseket kell tenni ezeken a területeken: a nagyvárosokban, azokban az épületekben, ahol az emberek, különösen a társadalom érzékeny, sérülékeny csoportjai, valamint az ökoszisztémák erős szennyezésnek vannak kitéve.

3.2. Emberi egészség: környezetvédelmi rész cél: „2020-ig a zajártalmat jelentős mértékben csökkenteni kell, sokkal jobban közelíteni kell azokhoz a szintekhez, amelyeket az Egészségügyi Világszervezet ajánlott.” Felmérések szerint Szlovénia lakosságának 40%-a él sűrűn lakott (városi) területeken, ahol éjszaka a zajszint magasabb annál, amit az Egészségügyi Világszervezet javasol.

Továbbra is elsőrendű feladat marad, hogy a szennyezést a forrásánál kell megszüntetni, az ipari kibocsátásról szóló irányelv megvalósításával pedig tovább csökken majd a kibocsátás a nagy ipari ágazatokban. Ezen túlmenően az Egységes európai közlekedési térség ütemtervének megvalósításához szükséges célok elérése az Unióban fenntartható közlekedést teremt majd, amely az egyik legnagyobb zajforrást és levegőszennyezési tényezőt iktatja ki (lásd az egészségre káros hatásokkal kapcsolatos 1. környezetvédelmi rész célját).

4. környezetvédelmi cél: az Unió környezetvédelmi jogszabályaiból eredő előny maximális kiaknázása

Háromszoros előny fakad abból, ha az Unió környezetvédelmi jogszabályait tényleg megvalósítjuk: egyenlő versenyfeltételeket teremtünk az egységes piacon működő gazdasági szereplőknek, ösztönözzük az újításokat, és számos ágazatban támogatjuk azokat az európai vállalatokat, amelyek elsőként teszik meg a megfelelő lépést. Ezzel szemben ha nem valósítjuk meg a szabályokban előírtakat, igen magas árat kell fizetnünk érte: szabálysértésekkel kapcsolatos költségekkel együtt ez hozzávetőleg 50 milliárd euróra becsülhető.⁵⁹ A Bizottsághoz is számtalan olyan panasz érkezik közvetlenül az Unió polgáraitól, amelyek közül sokat jobban lehetne kezelni tagállami vagy helyi szinten.

Emiatt az Unió környezetvédelmi szabályainak tagállami szintű megvalósításának javítása első helyen fog állni a prioritási sorrendben a következő években. Jelentős eltérések vannak a tagállamok között a megvalósítás tekintetében. Azoknak, akik uniós, nemzeti, regionális vagy helyi szinten részt vesznek a környezetvédelmi jogszabályok megvalósításában, alaposan fel kell magukat vértézniük

⁵⁶Az Eurobarométer speciális felmérése, 365 (2011),

⁵⁷Európai Környezetvédelmi Ügynökség: Az európai környezet – állapotfelmérés és kitekintés, 2010 (SOER, 2010),

⁵⁸SOER 2010;

⁵⁹A környezetvédelmi vívmányok megvalósításának elmulasztása esetén felmerülő költségek (COWI 2011);

ismeretekkel és rendelkezniük kell azzal a kapacitással, amellyel a szabályozásból adódó előnyök jobb kiaknázásához kell.

A tagállamokban, közöttük Szlovéniában elkövetett környezetvédelmi szabálysértések, a környezetvédelmi panaszok és beadványok igen magas száma azt mutatja, hogy a fékek és egyensúlyok hatékony és funkcionális rendszerére van szükség nemzeti szinten ahhoz, hogy megtaláljuk és megoldhassuk a kivitelezési problémákat, valamint intézkedésekre is ahhoz, hogy megelőzzük az ilyen problémák felmerülését. E tekintetben a 2020-ig tett erőfeszítések arra összpontosulnak, hogy négy kiemelt területen érjünk el javulást:

- Javítani kell a végrehajtással kapcsolatos ismeretszerzés, ismeretterjesztés módját, hogy a nagyközönség és a környezetvédelmi szakemberek maradéktalanul felfogják, hogyan szerez érvényt a nemzeti és a helyi közigazgatás az uniós kötelezettségvállalásoknak.⁶⁰ Az egyes tagállamok megvalósítással kapcsolatos sajátos kihívásait például az európai szemeszter folyamata során alkalmazott egyedi eljáráshoz hasonló segítségben kell részesíteni. A Bizottság és az egyes tagállamok bevonásával közös megvalósításra megállapodások jönnek majd létre olyan kérdések kezelésére, mint pl. hol található pénzügyi támogatás a megvalósításhoz, illetve megfelelőbb információs rendszer a folyamat nyomon követéséhez.
- Az Unió a vizsgálatokkal és a felügyelettel kapcsolatban követelményeket terjeszt az Unió szélesebb környezetvédelmi szabályozó testülete elé, és uniós szinten továbbfejleszti azt a kapacitást, amely elősegíti az olyan helyzetek kezelését, amelyekben jogosan merül fel aggodalom,
- Az uniós környezetvédelmi szabályok megvalósításával kapcsolatos panaszok nemzeti szintkezelését, megoldását javítani kell,
- Az Unió állampolgárai könnyebben hozzáférnek majd a környezetvédelmi ügyekkel kapcsolatos igazságszolgáltatáshoz és hatékony jogi védelemhez azokkal az egyezményekkel és fejleményekkel összhangban, amelyek a Lisszaboni Szerződés életbe lépésével, illetve az Európai Bíróság legutóbbi jogesetei kapcsán keletkeztek. Elő kell mozdítani a peren kívüli vitarendezést mint alternatív eljárást is.

Tovább kell emelni a környezetvédelem irányításának Unió szerte általános színvonalát azzal, hogy javítjuk az uniós szintű együttműködést a környezetvédelemben dolgozó szakmabeliek (így állami ügyvédek, ügyészek, emberi jogi biztosok és bírók) között, illetve arra ösztönözzük ezeket a szakembereket, hogy osszák meg egymással jó gyakorlataikat.

The 4. környezetvédelmi cél nem releváns a szóban forgó kérdés tekintetében.

5. környezetvédelmi cél: az Unió környezetvédelmi szakpolitikájára és bizonyítéki alapjára vonatkozó ismeretek bővítése

Az Unió környezetvédelmi szakpolitikája környezetvédelmi megfigyelésen, adatokon, mutatókon és felméréseken alapszik, valamint hivatalos tudományos kutatásokon és „állampolgári tudományos” kezdeményezéseken. Ennek a logikai alapnak a megerősítésében elért jelentős mértékű haladás következtében növekszik a döntéshozók és a nagy nyilvánosság ismerete a szakpolitikát alátámasztó bizonyítékokról, valamint növekszik a beléjük vetett bizalmuk is, ezzel pedig az összetett környezeti és társadalmi kihívások megértése is elősegíthető.

Intézkedéseket kell tenni uniós és nemzetközi szinten is a tudomány és a szakpolitika közötti kapcsolódási felület további erősítésére és javítására, például Tudományos Főtanácsadók kinevezésével, ahogyan a Bizottság és egyes tagállamok már meg is tették.

Az elmúlt évtizedekben javulás történt a környezettel kapcsolatos információk és statisztikák gyűjtésében és felhasználásában uniós, tagállami és világszinten is. Mindazonáltal az adatgyűjtés és az adatminőség továbbra is változó, a források igen nagy mennyisége megnehezítheti az adatok

⁶⁰ COM(2012) 95, HL C 171. szám, 2012. június 16.;

elérését. Ezért állandó befektetésre van szükség annak biztosítására, hogy hiteles, összevethető és biztosított minőségű adatok, mutatószámok álljanak rendelkezésre és legyenek elérhetők azoknak a részére, akik a szakpolitikát meghatározzák és megvalósítják. Környezetvédelmi tájékoztató rendszereket kell felállítani az egyes témákkal kapcsolatban felmerülő új információk könnyű beépítésének lehetővé tételére. Tovább kell fejleszteni az elektronikus adatcserét az Unió egész területén, és elég rugalmasá kell tenni ahhoz, hogy új területeket öleljen fel. Haladást kell elérni a statisztikai adatok, ezek között a hulladékokra vonatkozó adatok rendelkezésre állásának és összehangolásának javításában is. A tagállamoknak a nyilvánosság számára könnyebben elérhetővé kell tenniük a tervek, programok és projektek környezetvédelmi hatásainak felméréséhez (pl. Környezetvédelmi és Stratégiai Hatásvizsgálatok segítségével) gyűjtött anyagokat.

The 4. környezetvédelmi cél nem releváns a szóban forgó program tekintetében.

6. környezetvédelmi cél: befektetés biztosítása a környezet- és éghajlatvédelmi szakpolitikához, valamint foglalkozás a környezetvédelmi externáliákkal

A környezetvédelmi célok eléréséhez szükséges erőfeszítések megfelelő befektetést igényelnek állami és magánforrásokból. Ugyanakkor míg Szlovénia a gazdasági és pénzügyi válsággal birkózik, a gazdasági reformok és az államadósság lefaragásának szüksége új lehetőséget kínálnak arra, hogy gyors elmozdulás történjen egy erőforrás-hatékonyabb és alacsony széndioxid-kibocsátású gazdaság felé. Pillanatnyilag nehéz egyes területekre befektetéseket vonzani, mivel a környezettel kapcsolatos költségek megfelelő számbavételének elmulasztása vagy a környezetre káros tevékenységek állami támogatása miatt nincsenek vagy torzultak az árjelzések.

6.1 Társadalmi–gazdasági fejlődés: környezetvédelmi rész cél: Költséghatékonyan kell a környezet- és éghajlatvédelmi célkitűzéseket elérni, a környezetvédelmi externáliákat kezelni 2020-ig, és megfelelő finanszírozással kell támogatni őket. Az Unió többéves pénzügyi keretének 2014-2020 közötti időszakára tett javaslataiban a Bizottság javított a környezet- és éghajlatvédelmi célok fő szempontként végzett érvényesítésén az Unió összes finanszírozási eszközében azért, hogy a tagállamok részére lehetőséget biztosítson érintett céljaik elérésére. Javaslat született arra is, hogy a teljes költségvetés legalább 20%-ával emeljék az éghajlattal kapcsolatos kiadásokat. A fő szakpolitikai területeken, így például a mezőgazdaságban is, fokozni kell azokat az ösztönzőket, amelyeket azért biztosítunk a gazdák részére, hogy környezetvédelmi szempontból jótékony, a környezetvédelemmel kapcsolatos feltételekkel összhangban álló közjavakat és szolgáltatásokat nyújtsanak. Ha ezeket a javaslatokat elfogadják, az Unió szakpolitikáihoz koherens pénzügyi erőforrások is párosulnak majd a kivitelezés céljára, és további pénzalapok is rendelkezésre állnak majd a környezetvédelemre és az éghajlatváltozás elleni küzdelemre annak érdekében, hogy hatékonyan lehessen kézzelfogható és koherens előnyöket teremteni helyi és regionális szinten.

A 2007-2013 közötti programozási időszakban szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy bár jelentős pénzüsszegek állnak a környezetvédelem rendelkezésére, nemzeti és regionális szinten az első években egyenetlen volt a felvétel, potenciálisan veszélyeztette a megállapodás szerinti célok elérését. E problémák elkerülése érdekében Szlovéniának egységesítenie kell a környezetvédelmi és az éghajlatvédelmi célokat finanszírozási stratégiájában, valamint gazdaság, társadalmi és területi kohéziós programjaiban, vidékfejlesztési és tengerpolitikájában, elsőbbséget kell élveznie a pénzüsszegek minél előbbi környezet- és éghajlatvédelmi célú felhasználásának, és bővíteni kell a végrehajtó testületek kapacitását, hogy költséghatékony, fenntartható befektetéseket végezzenek ezeken a területeken a befektetések megfelelő és szükséges mértékű pénzügyi támogatásának biztosítása érdekében.

Az egyes közlekedési alrendszerek infrastruktúráiba fektetett beruházások az államok, régiók és városok közlekedéspolitikájának lényeges mutatói. Annak ellenére, hogy a stratégiai dokumentumokban a fenntartható közlekedési módok általános támogatottságot élveznek, a kivitelezés szintjén a pénznek túlnyomó többsége az útépítési infrastruktúrába áramlik. A tagállamok közlekedéspolitikájukban általában a közlekedési infrastruktúrába fektetett összegek mértékét és az

egyes közlekedési alrendszerek prioritásait állapítják meg, a stratégiai döntéseket pedig megvalósítási programokban fejtik ki tételes bontásban. A közlekedéspolitikáról hozott határozat nem definiálja az egyes alrendszerek infrastruktúrájába fektethető összegeket, hanem csupán hangsúlyozza, hogy valamennyi területen szükség van beruházásra. Ez azonban nem ad világos képet, pedig az volna a közlekedési infrastruktúrális beruházások középtávú terveinek alapja. A közlekedési alrendszer fejlesztésének stratégiai arányszámaival Szlovénia Területrendezési Stratégiája határozza meg, amely hangsúlyozza a kiegyensúlyozott és egyenlő mértékben terhelt alrendszerek egyenletes fejlődésének jelentőségét.

7. környezetvédelmi cél: a környezetvédelmi integráció és a szakpolitika koherenciájának javítása

E program számos prioritási céljának eléréséhez arra van szükség, hogy a környezet- és éghajlatvédelmi megfontolások még hatékonyabban beépüljenek a többi szakpolitikába, és egységes, összefogásra épülő szakpolitikai felfogásra, amelyből számos előny származik. Ennek segítségével biztosítható volna, hogy a nehezen megkötött kompromisszumokat már idejekorán kezeljük, ne csak a megvalósítási fázisban, és az elkerülhetetlen hatások is hatékonyabban mérsékelhetők. A Stratégiai Környezeti Hatásvizsgálatról szóló irányelv és a Környezeti Hatásvizsgálatról szóló irányelv helyes alkalmazása esetén hatékony eszközök annak biztosítására, hogy a környezetvédelmi követelmények beépülnek a tervekbe, programokba és projektekbe.

Az NPRJPI átfogó környezetvédelmi hatásvizsgálata folyamatban van, ezért a 7. környezetvédelmi cél nem releváns a vizsgált program tekintetében.

8. környezetvédelmi cél: Szlovénia nagyvárosainak fenntarthatóbbá tétele

Az Unió folyamatban levő kezdeményezéseinek és hálózatainak kontextusában az arra vonatkozó közös álláspont kialakítása és támogatása, hogyan lehet magasabb színvonalú városi környezeteket teremteni azzal, ha arra összpontosítunk, hogy összevonjuk a várostervezést az erőforrás-hatékonysági célokkal, az innovatív, biztonságos és fenntartható, alacsony széndioxid-kibocsátású gazdaságra, a fenntartható városi földhasználatra, a fenntartható városi közlekedésre, a városi biodiverzitás irányítására és megőrzésére, az ökoszisztéma rugalmasságára, a vízgazdálkodásra, az emberi egészségre és a tömegközlekedésre vonatkozó célokra a döntéshozatal során, illetve a környezetvédelmi oktatásban és ismeretterjesztésben.

Az Unió sűrűn lakott, 2020-ra már lakosságának 80%-a valószínűleg városi vagy városkörnyéki területeken él majd. Az életminőséget közvetlenül befolyásolja a városi környezet állapota. Függetlenül attól, hogy Szlovéniában a lakosság területi eloszlása kedvezőbb az európai átlagnál, Szlovénia egyes sűrűbben lakott területein (bizonyos önkormányzatok területein) a nagyobb európai városi és külvárosi területekhez hasonló gondokat okoz az élelmiszer-, energia-, területi és erőforrás-szükségletek kielégítése, a hulladékgazdálkodás. A legtöbb nagyvárosnak azonos környezeti gondokkal kell szembenéznie: ezek közé tartoznak a levegőminőségi problémák, a nagy zajártalom, a közlekedési dugók, az üvegház hatású gázok kibocsátása, a vízhiány, az áradások és viharok, a szennyezett területek, a barnamezők és a hulladék. Ugyanakkor a nagyvárosok állítják fel a nagyvárosi fenntarthatóság mércéit, és gyakran vállalnak úttörő szerepet a környezetvédelmi kihívásokra válaszul adott újító megoldásokban.⁶¹ Az európai nagyvárosok egyre növekvő számban helyezik városfejlesztési stratégiáik középpontjába a környezetvédelmi fenntarthatóságot.

8.1. Társadalmi-gazdasági fejlődés: környezetvédelmi rész cél: „2020-ig el kell érni, hogy Szlovénia nagyvárosai fenntartható városrendezési tervekre vonatkozó irányelveket valósítsanak meg, ideértve az újító jellegű közlekedésfelfogásokat, a fenntartható épületeket, az energiahatékonyságot, valamint a városi biodiverzitás megőrzését is.” ; Az Unió állampolgárai, legyenek bár városlakók vagy vidékiek, mindenképpen hasznát látják a városi területek fenntartható fejlődését támogató uniós

⁶¹ lásd például a „Jövő városai” c. jelentést (Európai Bizottság, 2011) és a SWD(2012)0101 munkadokumentumot;

szakpolitikáknak és kezdeményezéseknek. Ehhez azonban hatékony és hathatós koordinációra van szükség az igazgatás különféle szintjei között, amely meghaladja a közigazgatás határait, valamint a regionális és helyi hatóságokat szisztematikusan be kell vonni a szakpolitikák tervezésébe, megfogalmazásába és fejlesztésébe, ez pedig hatással lesz a városi környezet minőségére. A Közös Stratégiai Keretben a következő finanszírozási időszakra javasolt fokozott nemzeti és regionális szintű koordinációs mechanizmusok, valamint egy „Városfejlesztési Hálózat”⁶² kialakítása segítséget nyújtana ebben, és egyben több csoportot is bevonna a széles tömegek mellett az őket érintő döntésekbe. A helyi és a regionális hatóságok is hasznát látnák annak, ha tovább fejlődnének azok az eszközök, amelyekkel racionalizálható a környezeti adatgyűjtés és -kezelés, megkönnyíthető az információk és a legjobb gyakorlatok cseréje, és törekedni lehet az Unió, nemzeti, térségi, valamint helyi szintű szabályozás javítására.⁶³ Ez összhangban áll a Rio + 20 konferencián vállalt kötelezettséggel, amely szerint előmozdítjuk a nagyvárosi és városi jellegű települések fenntartható tervezését, építését és irányítását. A városrendezési tervek integrált szemlélete, amely teljes egészükben figyelembe veszik a hosszú távú környezetvédelmi megfontolásokat a gazdasági és társadalmi kihívások mellett, lényeges szerepet játszanak annak biztosításában, hogy a városi közösségek fenntartható, hatékony és egészséges helyen éljenek és dolgozzanak. A fenntartható várostervezésbe bele kell tartoznia az újító jellegű közlekedésfelfogásoknak, a fenntartható épületeknek, az energiahatékonyságnak, valamint a városi biodiverzitás megőrzésének is.

Az újításokat és a nagyvárosi, hálózatépítési és cserére vonatkozó legjobb gyakorlatot jelenleg támogató kezdeményezéseket továbbra is segíteni kell, ahol lehet, bővíteni is, a nagyvárosokat arra kell ösztönözni, hogy tegyék kirakatba, hogyan biztosítja vezetőségük a fenntarthatóságot.⁶⁴ Az Unió és Szlovénia intézményeinek elő kell segíteniük és ösztönözniük kell a kohéziós szakpolitika keretében biztosított finanszírozás és egyéb pénzek felvételét a nagyvárosok fenntartható városi fejlődésre irányuló erőfeszítéseinek támogatására, az ismeretterjesztést, és bátorítaniuk kell a helyi szereplők bevonását.⁶⁵ A nagyvárosok fenntarthatósági kritériumainak továbbfejlesztése és a velük kapcsolatos megállapodás hivatkozási alapként szolgálhat az ilyen kezdeményezésekhez, és elősegítheti a fenntartható városfejlesztés koherens, egységes megközelítését.

Szlovéniában a városi közlekedés problémájának megoldása a helyi szintre marad, ez viszont nem elegendő ahhoz, hogy meghatározza a közlekedési rendszer jövőképét és hosszú távú irányítását, hiszen túlságosan szűk az a terület, amelyet kezelhetnek a városi közlekedés megtervezésének modern felfogásához. A rendezési stratégiák mindössze a közlekedési alrendszerek infrastruktúrájával foglalkoznak, a közlekedési rendszer egészével nem.

9. környezetvédelmi cél: növelni az Unió hatékonyságát a környezetvédelmi és éghajlattal kapcsolatos kihívások kezelésében

Az erőforrások fenntartható használatának biztosítása napjaink egyik legégetőbb globális kihívása, központi kérdés a szegénység leküzdésében és a világ fenntartható jövőjének biztosításában. Az Uniónak és tagállamainak aktívan kell részt vennie a felmerülő új kérdésekről folyó nemzetközi tárgyalásokban, különösen az új egyezményekben, megállapodásokban, vizsgálatokban, s ennek megfelelően meg kell erősítenie szilárd elkötelezettségét, hogy további erőfeszítéseket tesz arra, hogy az ENSZ közgyűlése keretében a lehető leghamarabb tárgyalások induljanak az Egyesült Nemzetek Szervezetének a tengeri élővilág biodiverzitásának a nemzeti rendelkezési jogot meghaladó területeken történő megőrzéséről és fenntartható használatáról szóló megállapodás végrehajtására hozott Tengerjogi Egyezménye (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)

⁶² COM(2011) 615, HL C 37. szám, 2012. február 10.;

⁶³ Például az európai vizekkel kapcsolatos tájékoztató rendszer (Water Information System for Europe, WISE), az európai biodiverzitásról tájékoztató rendszer (Biodiversity Information System for Europe, BISE) és az éghajlatváltozáshoz alkalmazkodók európai platformja (CLIMATE-ADAPT),

⁶⁴ A példák közé tartozik az Intelligens városok és közösségek európai innovációs partnersége COM(2012)4701, az Európa zöld fővárosa díj és az Urbánus Európa közös programozási kezdeményezés;

⁶⁵ A Bizottság legkevesebb 5%-ot javasolt juttatni az Európai Regionális Fejlesztési Alapból (ERFA) minden tagállamban az integrált fenntartható városi fejlődés finanszírozására.

keretében. Az Uniónak továbbá szintén intenzívebbé kell tennie hozzájárulását azokhoz a kezdeményezésekhez, amelyek nemzetközi szinten megkönnyítik a befogadó és zöld gazdaság irányába történő átmenetet, pl. támogatják az ezeket lehetővé tevő feltételeket, a piaci eszközök és a GDP-t kívüli mutatók fejlesztését a belső irányelvekkel összhangban.

A 9. környezetvédelmi cél nem releváns a szóban forgó program tekintetében.

2.6.1.2. Határozat a 2014-2017 közötti Nemzeti Kulturális Programról

1. környezetvédelmi cél: a kulturális örökség megőrzése általában, és az örökséget fenyegető káros hatások megelőzése

Kulturális örökség: 1.1. környezetvédelmi rész cél: „A kulturális örökségi egységek és területek terjedelmének és jellemzőinek megőrzése”: A 2014-2017 közötti Nemzeti Kulturális Programról hozott határozat megállapítja, hogy a kulturális örökség védelméhez fűződő közérdek körébe tartozik többek között az örökség átfogó megőrzése, az örökséget fenyegető káros hatások megelőzése, és beépítése napjaink életébe. A kulturális örökség védelmének Határozat szerinti első célja „magas színvonalon megőrizni és korunknak megfelelő módon több látogatónak bemutatni a kulturális örökséget, valamint felismerhetőbbé tenni”, amely a közérdekből ered. A fent említett kulturális örökségvédelmi cél mutatói, mint a kulturális örökségi egységek és területek terjedelmének és jellemzőinek megőrzésére vonatkozó fő mutatók, közé az alábbiak tartoznak: a kulturális örökséget képező bejegyzett és felbecsült értékű ingatlanok száma, a nyilvántartási tételekhez tartozó új bejegyzések és módosítások száma, a kulturális műemlékekre vonatkozó új és megújított nyilatkozatok száma, valamint a kulturális örökségvédelem alá eső területek meghatározása.

2.6.1.3 Szlovénia Területrendezési Stratégiája

1. környezetvédelmi cél: a táj minőségének védelme

Tájvédelem: 1.1. környezetvédelmi rész cél: „A különleges tájak és megkülönböztető jegyekkel rendelkező tájvédelmi területek megőrzése”: A Stratégia megállapítja, hogy a tájfejlesztésnek is a tájvédelmi terület térányainak megőrzésén kell alapulnia az új tevékenységek bevezetése vagy a meglévők modernizálása során, figyelemmel a táj jelenlegi természeti és kulturális jellegzetességeire. A nemzeti szinten is jelentős, megkülönböztető jegyekkel rendelkező tájvédelmi területek megőrzése és fejlesztése elsősorban megfelelő tervezéssel és programozással történik.

2.6.2 Környezetvédelmi célok, részcélok, útmutatók és mutatószámok meghatározása az NPRJPI elkészítéséhez

Az 5. táblázatban szereplő környezetvédelmi célok és részcélok a „Jólét bolygónk felélése nélkül” című, 2020-ig terjedő 7. környezetvédelmi akcióprogramot foglalják össze. A kulturális örökségre és a tájvédelemre vonatkozó célok kivételt képeznek, mivel a program nem foglalkozik ezzel a két területtel. A kulturális örökségre vonatkozó célok és részcélok kitűzésének alapja a 2014-2017 közötti Nemzeti Kulturális Programról hozott Határozat, a tájvédelmi célokat és részcélokat pedig Szlovénia Területrendezési Stratégiája alapján kell kitűzni.

Környezetvédelmi terület	Környezetvédelmi cél	Környezetvédelmi rész cél:	Iránymutatások (intézkedések) NPRJPI módosításához	Javasolt mutatók
1. A természeti erőforrások fenntartható használata	1. környezetvédelmi cél: Szlovénia természeti tőkéjének védelme, megőrzése és növelése (7. környezetvédelmi akcióprogram)	1.1. Fenntartható föld-gazdálkodás biztosítása, megfelelő talajvédelem és az elszennyeződött helyszínek meliorizációja 2020-ig	A Nemzeti Környezetvédelmi Cselekvési Programmal, a szlovéniai Nemzeti Erdőfejlesztési Programmal és a „Gondoskodás a holnap kenyeréről” címmel a szlovén mezőgazdaság és élelmiszeripar 2020-ig tartó fejlesztésére vonatkozó stratégiai irányelvekkel összhangban az NPRJPI intézkedéseinek elő kell mozdítaniuk az új közlekedési kapcsolatok elhelyezését ésszerű környezetvédelmi tervezés és a természeti erőforrások (a talaj, a vizek, az erdőségek, az ásványi anyagok és nyersanyagok) fenntartható tervezése mellett.	Változások a földhasználatban és a mezőgazdaságban [KM10]
	2. környezetvédelmi cél: Szlovéniát erőforrás-hatékony, zöld és versenyképes alacsony széndioxid-kibocsátású gazdasággá kell alakítani. (7. környezetvédelmi akcióprogram)	2.2. Szerkezeti változtatások a termelésben, a technológiában és az újításokban, valamint a fogyasztói viselkedésminták és szokások terén annak érdekében, hogy a termelés és fogyasztás globális környezeti hatásai 2020-ig	A 7. Környezetvédelmi Cselekvési Programmal összhangban az NPRJPI intézkedéseinek és iránymutatásainak a fogyasztási szokások és életmódbeli változásokra kell hivatkoznia a közlekedési eszközök és szolgáltatásaik	A végleges energia felhasználása a közlekedésben [PR04] Alternatív üzemanyagtípusok bevezetése a közlekedésbe [PR13] A közlekedés külső költségei [PR05]

		csökkenthetők legyenek, különösen az élelmezésben, az otthonteremtésben és a közlekedési ágazatban.	tekintetében.	
		Gondoskodni kell arról, hogy 2020-ra a hulladék kezelése biztonságos legyen, erőforrásként történjék, az egy főre jutó abszolút hulladékmennyiség csökkenő tendenciát mutasson, depóniába kizárólag maradványhulladék kerüljön, és csak újra nem hasznosítható anyagokra korlátozódjék az energetikai hasznosítás (a Hulladék-keretirányelv szellemében).	Az NPVO szerint az NPRJPI-ben a kifutó gépjárműmodellek összegyűjtésére a Szlovén Köztársaság egész területén egységes rendszer felállítását kell ösztönözni, a kifutó gépjárműmodellek 100%-át be kell gyűjteni, és egységes rendszert kell létrehozni a használt gumiabroncsok begyűjtésére a Szlovén Köztársaság egész területén. Az NPRJPI -ben támogatni kell azoknak a környezeti terheléseknek a csökkentését, amelyeket az útépitéshez és útrekonstrukcióhoz használt újrahasznosított anyagok okoznak.	Kifutó gépjárműmodellek [OD16] Az újrahasznosított anyagok mennyisége az útépitésben és útrekonstrukcióban.
2. Levegő	1. környezetvédelmi cél: Szlovénia természeti tőkéjének védelme, megőrzése és növelése (7. környezetvédelmi cselekvési program)	1.2. A levegőszennyezés, valamint az ökoszisztémákra és a biodiverzításra kifejtett hatásainak további csökkentése 2020-ig, hosszú távú célként tételezve, hogy ne történjen meg a kritikus terhelési értékek és szintek átlépése.	Fokozott erőfeszítéseket kell tenni a kibocsátások felső határértékeit meghatározó új szabályzat (COM(2013) 920 final) maradéktalan betartására, amely 2019-től kezdve az egyes légköri szennyezők nemzeti kibocsátási határértékeiről szóló 2001/81/EK irányelv	A közlekedésből származó károsanyag-kibocsátás a légtérbe [PR08]

			<p>helyébe lép majd, valamint a 2005-ben mért éves kibocsátási értékekre tekintettel az egyes tagállamokra külön-külön állapítja meg az összes forrásból származó káros anyagok éves kibocsátásának csökkentésére vonatkozó szintet a 2020-2030 közötti időszakra, valamint 2030 utánra.</p> <p>Az éves kibocsátás csökkentése azokra a káros anyagokra vonatkozik, amelyek elsavasodást és eutrofizációt okoznak, az ózon előanyagai, elsődleges szálló porok és másodlagos szálló porok előanyagai.</p> <p>A közlekedés károsanyag-kibocsátására vonatkozó, 2020-ig elérendő célérték a közlekedési ágazat számára a légkört szennyező anyagok nemzeti kibocsátási maximumainak betartására vonatkozó 2005-ös Operatív Program Felülvizsgálata során nyert megállapítást.</p>	
3. Víz	1. környezetvédelmi cél: Szlovénia természeti tőkéjének védelme, megőrzése és növelése (7. környezetvédelmi cselekvési program)	1.3. Az átmeneti, tengerparti és édesvizeket (ezek között a felszíni és talajvizeket) érintő terhelés hatásának jelentős mértékű csökkentése 2020-	<p>A Vízgazdálkodási Tervnek megfelelően az NPRJPI-nek elő kell segítenie az új közlekedési kapcsolatok kialakítását azzal, hogy</p>	<p>A felszíni vizek kémiai és ökológiai állapota [VD12]</p> <p>A talajvíz minősége [VD11]</p>

		ig, a vizek állapotának a Víz Keretirányelvben meghatározottaknak megfelelő szintre emelése, fenntartása és javítása.	gondoskodik az alapvető és kiegészítő intézkedések végrehajtásáról.	
		1.4. A tengervíz terhelésének hatásait 2020-ig olyan mértékben csökkenteni, hogy elérje a tengervízre vonatkozó stratégiáról szóló keretirányelv szerinti jó környezetvédelmi állapotot, valamint a tengerparti övezetekben fenntartható gazdálkodást folytatni.	A <u>Vízgazdálkodási tervben</u> kitűzött célokkal összhangban az NPRJPI-ben támogatni kell a tengeri környezet védelmére és megőrzésére, ezen belül a tengeri közlekedés hatásának, a hulladék befogadásának és a veszélyes anyagok kibocsátásának csökkentésére tett erőfeszítéseket.	Hajószennyezés [MR01] A tenger kémiai és ökológiai állapota [MR06]
4. Természet (az élőhelyek fragmentációja, biodiverzitás, jelentős természetvédelmi területek)	A 7. környezetvédelmi cselekvési program 1. környezetvédelmi célja: Szlovénia természeti tőkéjének védelme, megőrzése és növelése (7. környezetvédelmi cselekvési program)	1.5. A biodiverzitásban okozott veszteséget és az ökoszisztémák nyújtotta szolgáltatások minőségének romlását, ideértve a virágok beporzásában keletkező visszaesést is, 2020-ig meg kell állítani, az ökoszisztémákat és szolgáltatásaikat fenn kell tartani, és az elpusztult ökoszisztémáknak legalább 15%-át helyre kell állítani.	Az EU Biodiverzitási Stratégiájával összhangban a zöld infrastruktúra használatát 2020-ra javítani kell (a meglévő közlekedési folyosókban vadátjárók létesítésével kell csökkenteni az élőhelyek felszabdálását). A Biodiverzitás Megőrzésének Stratégiájával és a Nemzeti Környezetvédelmi Cselekvési Programmal összhangban az NPRJPI-ben támogatni kell a következőket: - Az ökológiai kapcsolatok	Európai jelentőségű típusok [NB11] Európai jelentőségű élőhelyfajták [NB12] Természetvédelmi területek [NV02] NATURA területek [NV03] Értékes természeti jellegzetességek [NV04]

			<p>(vadvándorlási útvonalak) visszaállítása a populációk közötti géntranszfer elősegítésére (pl. a meglevő közlekedési útvonalakon felüljárók, aluljárók és zöld hidak építésével).</p> <p>- A vadvándorlási útvonalak megőrzése újonnan tervezett infrastrukturális csatornákkal.</p> <p>- Az ökoszisztémák megőrzése az egyes fajok és élőhelytípusok kedvező állapotának megőrzésével (az infrastrukturális folyosók tervezése során kerülni kell a tevékenységek folytatását a fontos természetvédelmi területeken).</p>	
5. Éghajlati tényezők	2. környezetvédelmi cél: Szlovéniát erőforrás-hatékony, zöld és versenyképes alacsony széndioxid-kibocsátású gazdasággá kell alakítani. (7. környezetvédelmi cselekvési program)	2.1. Szlovénia teljesítette 2020-ra előírt éghajlat- és energiapolitikai céljait, jelenleg pedig azon dolgozik, hogy 2050-ig az 1990. évi szinthez képest 80-95%-kal csökkentse az üvegház hatású gázok kibocsátását annak a világszintű törekvésnek a keretében, hogy az átlagos hőmérsékletnövekedés az ipari fejlődést megelőző	<p>Az Unió Éghajlat- és Energiapolitikai Csomagjának maradéktalan végrehajtása, valamint az éghajlat- és energiapolitikai keretre vonatkozó megállapodás a 2020 utáni időszakra.</p> <p>az üvegházhatású gázok kibocsátásának a 2020-ig</p>	<p>Izpusti toplogrednih plinov Üvegház hatású gázok kibocsátása a közlekedésben [PR09]</p>

		<p>szintekhez mérten 2°C alatt maradjon, amely folyamat fő momentuma a 2030-ig tartó éghajlat- és energiapolitikai keretmegállapodás.</p>	<p>terjedő időszakra szóló közösségi kötelezettségvállalásoknak megfelelő szintre csökkentésére irányuló tagállami törekvésekről szóló 2009/406/EK irányelvben Szlovénia számára megállapított éves kibocsátási célértékek fontos intézkedések a közlekedésből származó üvegház hatású gázok kibocsátásával kapcsolatban. Előfordulhat, hogy 2020-ra Szlovéniában a 2005. évihez képest 4%-kal növekszik majd az üvegház hatású gázok kibocsátási egységeinek közösségi kereskedelmi rendszerébe nem sorolt forrásokból származó az üvegház hatású gázok kibocsátása.</p> <p>Az NPRJPI közlekedéspolitikai intézkedéseit össze kell hangolni az Üvegház Hatású Gázok Kibocsátásának Szlovéniai Nemzeti Programjában szereplő intézkedésekkel. A közlekedésből kibocsátott üvegház hatású gázokat a 2008. évi szinthez képest</p>	
--	--	---	--	--

			10%-kal kell csökkenteni 2030-ig, 2050-re pedig az előirányzott csökkenés 90%.	
6. Emberi egészség	3. környezetvédelmi cél: Meg kell védeni Szlovénia állampolgárait a környezetkárosításból fakadó egészségügyi és jóléti nyomást jelentő terhelésektől (7. környezetvédelmi cselekvési program)	3.1. 2020-ig a szabadtéri levegő minőségét az Európai Unióban jelentősen javítani kell, sokkal jobban közelíteni kell azokhoz a szintekhez, amelyeket az Egészségügyi Világszervezet ajánlott, a beltéri levegőt pedig az Egészségügyi Világszervezet vonatkozó útmutatóiban szereplő tájékoztatás szerint kell javítani.	<p>Biztosítani kell a frissített és a legutóbbi tudományos eredményekkel összehangolt levegőminőségi szakpolitika végrehajtásáról, valamint intézkedéseket kell tenni annak érdekében, hogy a levegőszennyezés ellen már a szennyező forrásnál folyjon a küzdelem.</p> <p>Intézkedéseket kell tenni az elsődleges szálló por kibocsátásának csökkentésére, a másodlagos szálló por kibocsátott előanyagának csökkentésére, és a troposzférikus ózonelőanyag kibocsátásának csökkentésére, az NPRJPI-ben meghatározott intézkedéseket a környezeti levegő minőségéről és a „Tisztább levegőt Európának” elnevezésű programról szóló 2008/50/EK irányelv alapján össze kell hangolni a nemzeti programokkal és jogszabályokkal.</p> <p>A környezeti levegőben</p>	<p>Levegőszennyezés ózonnal [ZR07]</p> <p>A közlekedés hatásai a levegő minőségére nagyvárosokban [PR07]</p>

			szálló por átlagos napi koncentrációira vonatkozó határérték-túllépések éves számát Szlovénia legtöbb önkormányzati területén a megengedett számra (évi 35-re) kell visszaszorítani, elsősorban közlekedési intézkedésekkel és a belső égésű berendezésekben szilárd üzemanyagok használatával.	
	3.2. 2020-ig a zajártalmat jelentős mértékben csökkenteni kell, sokkal jobban közelíteni kell azokhoz a szintekhez, amelyeket az Egészségügyi Világszervezet ajánlott.	<p>Programmal és a Nemzeti Környezetvédelmi Cselekvési Programmal összhangban az NPRJPI-ben gondoskodni kell a következők betartatásáról:</p> <p>A lakosságot és a felületeket ért közlekedési zajártalom hivatkozási alapul szolgáló állapotának rögzítéséről, a 2013. évi stratégiai zajfelmérés alapján (2002/49/EK irányelv a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről)</p> <p>Operatív zajvédelmi cselekvési programok készítése (módosítása), átvétele, megvalósítása és figyelemmel kísérése mindenféle</p>	<p>Kitettség a közlekedési zajártalomnak.</p> <p>[PR18]</p> <p>A felületek és a lakosság zajterhelése a meglévő és a tervezett közúti közlekedési folyosókból és vasúti infrastruktúrából (az NPRJPI szakértői munkája)</p> <p>A közúti közlekedés és a vasúti közlekedés okozta zaj külső költségeinek felmérése (az NPRJPI szakértői munkája)</p>	

			<p>közlekedéstípusra (2002/49/EK).</p> <p>Az Operatív Zajvédelmi Cselekvési Program rendelkezéseinek betartása a jelenlegi állapot javítása során és az új közlekedési folyosókkal kapcsolatos területrendezési eljárásban (OP HRUP 2012-2017).</p> <p>A tervezett közlekedési folyosóknak el kell kerülniük a sűrűn lakott területeke (OP HRUP 2012-2017), a csendes területeket az agglomerációkban (Környezetvédelmi Törvény), valamint a síkvidéki csendes területeket is (Természetvédelmi Törvény).</p> <p>Az átmenő forgalom átkerelése az utakról a vasútra. Ennek a célnak az elérése érdekében, amely a közúti közlekedésből származó zajkibocsátást is csökkenti majd, alkalmasabb infrastruktúrát kell kialakítani (COM(2011) 144).</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Tiszta városi közlekedés biztosítása a levegőminőség javítása érdekében és a zajártalom csökkentésére az agglomerációkban (COM (2011) 321).</p> <p>A gépjárművek és az infrastruktúra zajkibocsátásának a lehető legalacsonyabb szintre csökkentése (COM (2011) 321).</p> <p>A gördülőállomány kibocsátásának korlátozása (2008/57/EK irányelv, TSI útmutató C(2011) 658).</p> <p>A közlekedési infrastruktúra költségeinek átszerkesztése az teljes infrastruktúra és a külső költségek megfigyelésével, amelynek következtében korlátozódik a közúti forgalom és a személyszállítás az agglomerációkban (COM(2011) 144).</p> <p>A közlekedésből származó zaj okozta külső költségek becslése (COM(2012) 710).</p>	
7. Társadalmi-gazdasági	6. környezetvédelmi cél: befektetés biztosítása a környezet- és	6.1. <i>A környezet- és éghajlatvédelmi</i>	A Szlovén Köztársaság közlekedéspolitikájáról	A közlekedési infrastruktúrába áramló beruházások [PR03]

fejlődés:	éghajlatvédelmi szakpolitikához, valamint foglalkozás a környezetvédelmi externáliákkal (7. környezetvédelmi cselekvési program)	<i>célkitűzéseket költséghatékonyan kell elérni 2020-ig, és megfelelő finanszírozással kell támogatni.</i>	<p>hozott határozattal (A Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 58/06. szám) összhangban, az NPRJPI-nek követnie kell a fenntartható és kiegyensúlyozott regionális fejlesztés elveit és törekednie kell a közlekedés külső költségeinek csökkentésére.</p> <p>Az egyes közlekedési alrendszerek infrastruktúráiba áramló beruházások az államok, régiók és városok közlekedéspolitikájának lényeges mutatói, ezért az NPRJPI-nek meg kell határoznia a közlekedési infrastruktúra egyes alrendszereibe áramló beruházások arányait.</p>	<u>Változó közlekedési költségek [PR15]</u>
	8. környezetvédelmi cél: Szlovénia nagyvárosainak fenntarthatóbbá tétele (7. környezetvédelmi cselekvési program)	8.1. 2020-ig el kell érni, hogy Szlovénia kisvárosai fenntartható városrendezési tervekre vonatkozó irányelveket valósítsanak meg, ideértve az újító jellegű közlekedésfelfogásokat, a fenntartható épületeket, az energiahatékonyságot, valamint a városi biodiverzitás megőrzését is.	A Szlovén Köztársaság közlekedéspolitikájáról hozott határozattal (A Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 58/06. szám) összhangban az NPRJPI-ben támogatni kell a lakosság fenntartható közlekedésre vonatkozó ismereteit és tájékoztatásukat.	A közlekedés környezeti hatásainak ismertsége a lakosság körében [PR06]
8. Kulturális	1. környezetvédelmi cél: A kulturális	1.1, A kulturális örökségi	A a 2014-2017 közötti	A kulturális örökségi egységek

örökség	örökség átfogó megőrzése, és az örökséget fenyegető káros hatások megelőzése (Határozat a 2014-2017 közötti Nemzeti Kulturális Programról (ReNPK14-17))	egységek és területek terjedelmének és jellemzőinek megőrzése.	Nemzeti Kulturális Programról hozott határozattal összhangban az NPRJPI az új közlekedési csatlakozásokat köteles elhelyezni a kulturális örökségi egységek integritásának és jellemzőinek megőrzésével. Különleges figyelmet kell fordítani a bejegyzett régészeti lelőhelyeken folytatott tevékenységek kerülésére.	száma
9. Tájvédelem	1. környezetvédelmi cél: A táj minőségének védelme (Szlovénia Területtervezési Stratégiája)	1.1. A különleges tájak és megkülönböztető jegyekkel rendelkező tájvédelmi területek megőrzése.	Szlovénia Területrendezési Stratégiájával összhangban az NPRJPI-en nemzeti szinten kell támogatni az új közlekedési kapcsolatok létesítését a tájképek, a kivételes tájképek és a megkülönböztető jegyekkel rendelkező tájvédelmi területek minőségének megőrzése mellett.	A különleges tájak és megkülönböztető jegyekkel rendelkező tájvédelmi területek megőrzése

6. táblázat: 7. táblázat: Javasolt környezetvédelmi célok, részcélok, útmutatók és mutatószámok az NPRJPI elkészítéséhez

8. táblázat: A meghatározott környezetvédelmi célokkal kapcsolatos legfontosabb nemzeti dokumentumok

Környezetvédelmi terület	Környezetvédelmi cél	T A legfontosabb nemzeti dokumentumok
1. A természeti erőforrások fenntartható használata	1. környezetvédelmi cél: Szlovénia természeti tőkéjének védelme, megőrzése és növelése (7. környezetvédelmi cselekvési program)	1. Határozat a Nemzeti Környezetvédelmi Akciótervről, 2005-2012 (ReNPVO) (A Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 2/06. szám) 2. Nemzeti Erdőfejlesztési Program (NPRG) (A Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 14/1996. szám) 3. Határozat a szlovén mezőgazdaság és élelmiszeripar 2020-ig tartó fejlesztésére vonatkozó stratégiai irányelvekről – „Gondoskodás a holnap kenyéréért” (ReSURSKZ) (A Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 25/2011. szám)
	2. környezetvédelmi cél: Szlovéniát erőforrás-hatékony, zöld és versenyképes alacsony széndioxid-kibocsátású gazdasággá kell alakítani. (7. környezetvédelmi cselekvési program)	1. Határozat a Nemzeti Környezetvédelmi Akciótervről, 2005-2012 (ReNPVO) (A Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 2/06. szám)
2. Levegő	1. környezetvédelmi cél: Szlovénia természeti tőkéjének védelme, megőrzése és növelése (7. környezetvédelmi cselekvési program)	1. Operatív program az egyes légköri szennyezők nemzeti kibocsátási határértékeiről szóló (2001/81/EK) irányelv szerinti szennyező anyagok kibocsátásának csökkentésére - tervezet
3. Víz	1. környezetvédelmi cél: Szlovénia természeti tőkéjének védelme, megőrzése és növelése (7. környezetvédelmi cselekvési program)	1. Rendelet a Duna-völgy és az Adriai-tenger medencéjének vízgyűjtő-gazdálkodási tervéről (A Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 61/11. szám)
4. Természet (élőhelyek fragmentációja, biodiverzitás, fontos természetvédelmi területek)	A 7. környezetvédelmi cselekvési program 1. környezetvédelmi célja: Szlovénia természeti tőkéjének védelme, megőrzése és növelése (7. környezetvédelmi cselekvési program)	1. Szlovénia Biodiverzitás-megőrzési Stratégiája (2002-2012) (Környezetvédelmi és Területrendezési Minisztérium) 2. Határozat a Nemzeti Környezetvédelmi Akciótervről, 2005-2012 (ReNPVO) (A Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 2/06. szám) 3. A biodiverzitási stratégia átdolgozása az 1. melléklettől

5. Éghajlati tényezők	2. környezetvédelmi cél: Szlovéniát erőforrás-hatékony, zöld és versenyképes alacsony széndioxid-kibocsátású gazdasággá kell alakítani. (7. környezetvédelmi cselekvési program)	1. Operatív program az üvegház hatású gázok 2012-ig történő csökkentésére (OP TGP-1, 35405-2/2009/9. szám, 2009. július)
6. Emberi egészség	3. környezetvédelmi cél: Megvédeni Szlovénia állampolgárait a környeztkárosításból fakadó egészségügyi és jóléti nyomást jelentő terhelésektől (7. környezetvédelmi cselekvési program)	1. Operatív program a környezeti levegő szálló por okozta szennyeződéssel szembeni védelmére, (OP PM10, 35405-4/2009/9. szám, 2009. november) 2. Operatív Zajvédelmi Cselekvési Program a Ljubljánán kívüli első fázisú nagyobb utakra és nagyobb vasútvonalakra a 2012-2017 közötti időszakra (OP HRUP 2012-2017, 35400-13/2011/2. szám, 2012. december) 3. Határozat a Nemzeti Környezetvédelmi Akciótervről, 2005-2012 (ReNPVO) (A Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 2/06. szám)
7. Társadalmi-gazdasági fejlődés	6. környezetvédelmi cél: befektetés biztosítása a környezet- és éghajlatvédelmi szakpolitikához, valamint foglalkozás a környezetvédelmi externáliákkal (7. környezetvédelmi cselekvési program)	1. Határozat a Szlovén Köztársaság közlekedéspolitikájáról (A Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 58/06. szám)
	8. környezetvédelmi cél: Szlovénia nagyvárosainak fenntarthatóbbá tétele (7. környezetvédelmi cselekvési program)	1. Határozat a Szlovén Köztársaság közlekedéspolitikájáról (A Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 58/06. szám)
8. Kulturális örökség	1. környezetvédelmi cél: A kulturális örökség átfogó megőrzése, és az örökséget fenyegető káros hatások megelőzése (Határozat a 2014-2017 közötti Nemzeti Kulturális Programról (ReNPK14-17))	1. Határozat a 2014-2017 közötti Nemzeti Kulturális Programról (ReNPK14-17) (A Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 99/2013. szám)
9. Tájvédelem	1. környezetvédelmi cél: a tájminőség védelme (Szlovénia Területrendezési Stratégiája)	1. Szlovénia Területrendezési Stratégiája (A Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 76/2004. szám)

Az előzetes értékelés következtetései

A környezetvédelmi szempontból fontos helyszínekről rendelkezésre álló információk kiinduló áttekintése azt mutatta, hogy az rendkívül széles körben vannak olyan adatok, amelyeket figyelembe kell venni a környezeti hatások átfogó vizsgálatának folyamata során. Fontos, hogy ez az átfogó környezetvédelmi hatásvizsgálati eljárás – az összes rendelkezésre álló információt szem előtt tartva – hozzájárul a közlekedési infrastruktúra fejlesztési terveinek jobb megértéséhez, hogy megvalósításuk ne okozzon elfogadhatatlan környezeti károkat.

Jóllehet a fent említett környezetvédelmi célok tükrözik a környezet megőrzésére és javítására vállalt nemzetközi és nemzeti kötelezettségeket, gondoskodni kell arról, hogy megvalósításuk elsősorban a természeti vagyon használoinak tágabb csoportjának előnyét szolgálják.

Az átfogó környezeti hatásvizsgálat során követett eljárás fontos szerepet játszik annak biztosításában, hogy a tervezett közlekedési jövőkép támogassák ezeket a környezetvédelmi célkitűzéseket, és megvalósulásuk során ne érintsék a különösen érzékeny területeket, a kulturális örökséget és a tájképet.

3 A KÖRNYEZETI HATÁSVIZSGÁLAT SORÁN ALKALMAZOTT MEGKÖZELÍTÉS

3.1 Módszertani megközelítés

3.1.1 A vizsgálat módszertana

A program részét képező egyes intézkedések hatásainak felmérése a környezetvédelmi célokat befolyásoló következmények alapján történt, a környezetvédelmi jelentés tartalmát és az egyes környezettel kapcsolatos tervek és programok vizsgálatának részletes eljárását meghatározó Rendeletben előírt értékelési szempontok szerint (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 73/05. szám), az alábbi kategóriák alapján:

- A - az intézkedés hatástalan vagy hatása pozitív, B - az intézkedés hatása jelentéktelen,
- C - az intézkedés hatása a mérséklési intézkedések miatt jelentéktelen,
- D - az intézkedés hatása jelentős,
- E - az intézkedés hatása romboló, és
- X – nem állapítható meg, hogy az intézkedés milyen hatást váltott ki.

A programot alkotó egyes intézkedések vizsgálatának eredményeképpen A, B és C kategóriákba történt sorolás azt jelenti, hogy az intézkedés hatása a környezetvédelmi célokra elfogadható volt, de a jelentéktelen hatásokat B osztállyal jeleztük, a C osztályzat pedig olyan hatásokra jár, amelyek jelentéktelenek, azzal a feltétellel, hogy további (speciális vagy specifikus, a jogszabályokban meg nem határozott) mérséklő intézkedések történnek majd. A D és az E kategóriák azt jelentik, hogy a programot alkotó egyes intézkedések végrehajtásának eredményeképpen elfogadhatatlan a környezetvédelmi célok megvalósítása szempontjából.

Amikor a környezetvédelmi hatások átfogó vizsgálatának hatályát állapítjuk meg, a vizsgálatot végzőknek meg kell határozniuk azokat a vizsgálati módszereket, amelyek a környezeti hatások vizsgálatára alkalmasak lehetnek. Így képesek biztosítani, hogy a környezeti hatások átfogó vizsgálata során egy-egy intézkedés fontos környezetvédelmi kiindulópontjai (a környezetvédelmi célok, a meglévő hatások és a környezet vagy egyes részei megőrzésének és védelmének előírt szintjei) kideríthetők, vizsgálhatók és értékelhetők már a tervezet állapotában is, még a döntés elfogadása előtt.

Ez nem jelenti azt azonban, hogy a vizsgálati módszereket az átfogó környezeti hatásvizsgálati eljárásnak már ebben a fázisában teljes egészében meg kell határozni. Már az átfogó környezeti hatásvizsgálatot megelőzően meg kell azonban határozni a vizsgálati módszer alapját, és le kell írni azokat a módszereket, amelyeket valószínűleg használni fognak az NPRJPI-nek a környezetre kifejtett hatása vizsgálatára.

3.1.2. Az átfogó vizsgálatához használt módszerek

Több különféle megközelítés lehetséges a stratégiák, tervek és programok környezeti hatásvizsgálata során. Az átfogó környezeti hatásvizsgálat bizonyos megközelítései a környezetvédelmi célok elérésén alapulnak, míg az egyes tevékenységi területekre vonatkozó környezetvédelmi mutatók sora a tervezett intézkedések vizsgálatára alkalmas. Az átfogó környezeti hatásvizsgálat más megközelítései a környezet és részeinek kiinduló állapotán alapszanak, ahol a „környezet és részeinek kiinduló állapota” fogalom meghatározása jelentős súllyal esik a latba az egyes intézkedések környezeti hatásaival kapcsolatos következtetésekben. Az átfogó környezeti hatásvizsgálat lehetséges megközelítéseinek harmadik csoportja a térképészetre

összpontosít, területi alapon állapítja meg és vizsgálja az intézkedéseknek a környezetben elfoglalt helyének fizikai helymeghatározására meghatározott lehetőségeket.

A helymeghatározás térbeli optimalizációján alapuló megközelítések és a térben vonalszerűen elhelyezkedő helymeghatározás módszerét jelenleg jellemzően általában a szlovéniai közlekedési projekteknek a környezetre kifejtett hatásának átfogó vizsgálatához használjuk. Az ilyen jellegű átfogó vizsgálati módszer alapján a lineárisan elhelyezkedő létesítmények helymeghatározó módszerei közül azt választjuk, amelyik – a természetvédelemre, a kulturális örökség védelmére és a tájvédelemre vonatkozó jogszabályokkal összhangban – a legkisebb mértékben érinti a védett területeket, illetve azokat a területrendezési jellemzőket, amelyek ugyan nem részesülnek hivatalos védelemben, de fontosak az adott tér minőségének és azonosságának megőrzéséhez.

A közlekedési létesítmények átfogó hatásvizsgálatának céljára jelenleg alkalmazott eljárások nem annyira arra támaszkodnak, hogy milyen mértékben valósultak meg a környezetvédelmi célok, vagy mennyivel csökkent a környezetre vagy annak egy részére nehezedő terhelés. Ez érthető is, hiszen a jelenleg alkalmazott átfogó vizsgálati módszer többnyire az út- és vasúti infrastruktúra egyes szakaszainak vizsgálatára szorítkozik, mivel a közlekedéspolitikai intézkedések nincsenek hatással az egyes közlekedésmódokban történt elmozdulásra, és így közvetett és jelentős módon nem változtatják meg azt sem, hogy a közlekedés milyen mértékben járul hozzá a környezetet terhelő szennyezéshez.

3.1.3. Az NPRJPI vizsgálatának vezérelvei

Az NPRJPI minden alternatívája intézkedésekből áll. Az egyes intézkedések környezeti hatásvizsgálata a környezetre gyakorolt hatás jelentőségének kiváló minőségű becslésén alapszik, amely viszont a környezeti hatások egyes aspektusaival függ össze, pl. a természeti erőforrásokkal, a levegővel, a vízzel, a természettel, a kulturális örökséggel, éghajlati tényezőkkel, a tájképpel, az egészséggel és anyagi eszközökkel.

Egy-egy lehetséges NPRJPI-változat környezeti hatásainak összevetése az adott NPRJPI-alternatívát alkotó összes intézkedés kiváltotta környezeti hatás jelentőségének minőségi vizsgálat összehasonlításán alapszik.

Ha az NPRJPI-alternatívát alkotó intézkedések hatásvizsgálatai a környezeti hatások csupán egy-két aspektusában térnek el egymástól, akkor az alternatíváknak az összes intézkedés hatásainak minőségvizsgálatai alapján végzett összevetése kivitelezhető megoldás.

Ha az NPRJPI-alternatívát alkotó intézkedések hatásvizsgálatai a környezeti hatások kettőnél több aspektusában térnek el egymástól, akkor az alternatíváknak az összes intézkedés hatásainak minőségvizsgálatai alapján végzett összevetése nem kivitelezhető megoldás. A környezeti hatások egyes aspektusainak egyenkénti vizsgálata nem vezet összevethető eredményre, mert az egyes aspektusok környezeti hatások következményeit külön-külön nem lehet összehasonlítani. A környezeti hatások vizsgálatait az egyes hatások jelentősége szerint kell súlyozni, majd ezeket a súlyozott vizsgálati értékeket kell egymással összevetni.

Várható, hogy az egyes NPRJPI-alternatívákat alkotó intézkedések minőségen alapuló környezeti hatásvizsgálata nem alkalmas arra, hogy a környezetvédelmi szempontú elfogadhatóságot megállapítsuk belőle. Minden egyes NPRJPI-alternatíva több intézkedésből tevődik össze, amelyeknek környezeti hatásvizsgálata minden egyes aspektus esetében egyenként ezzel a vizsgálati módszerrel történik. Az NPRJPI-alternatívák összesített környezeti hatásának összevetése nem lehetséges, mivel ez a vizsgálati módszer nem tartalmazza az egyes aspektusok kölcsönös értékelését, amelynek alapján a környezetvédelmi elfogadhatóság felmérhető.

Az egyes NPRJPI-alternatívák környezeti hatásvizsgálata ezért a sokparaméteres módszert feltételezi azoknak a környezeti hatásoknak a felmérésére, amelyeket egy-egy NPRJPI-alternatíva vált ki, amelyek keretében:

- a hatást 16 fontossági osztály közül valamelyikbe sorolását alkalmazzuk annak a hat paraméternek a vizsgálata során, amelyekkel leírjuk a természeti erőforrásokra kifejtett hatást (erő és talaj degradáció), víz, természet, kulturális örökség, tájkép és társadalmi-gazdasági fejlettség,
- ezeknek a hatásoknak a pénzügyi értékelését, amely a közlekedés okozta átlagos külső környezeti költségek alapján történik, alkalmazzuk arra a négy paraméterre, amelyek a környezetre gyakorolt hatást írják le: a levegőbe kibocsátott szennyező anyagokra, az üvegház hatású gázok kibocsátására, az egészségügyi hatásokra és a társadalmi-gazdasági fejlettségre.

Az egyes NPRJPI-alternatívák kiválasztott környezeti hatásvizsgálata felminősíti az egyes intézkedések környezetvédelmi elfogadhatóságának felmérésére használt környezeti hatásvizsgálatot, és bővebben a környezetvédelmi jelentésben történik a leírása.

3.1.4. A környezeti hatások osztályokba sorolásának leírása

A környezeti hatásokat jelentőségük szerint 16 osztályba soroljuk annak a hatásnak az alapján, amelyet a természeti erőforrások fenntartható használatára, a vízre, a természetre, a kulturális örökségre, a tájképre és a városi területeken kívüli társadalmi-gazdasági fejlettségre gyakorolnak. Ez az osztályozás jelenti a környezeti hatások felmérését arra a célra, hogy az egyes NPRJPI-alternatívákat egymással összevethessük, és az intézkedéseik vizsgálatának vonatkozásában a környezetre gyakorolt hatások elfogadhatóságának további vizsgálataként is tartjuk számon.

A többi környezeti hatásvizsgálattal azokat az intézkedéseket mérjük fel, amelyek az egyes NPRJPI-alternatívákat alkotják, hogy megállapíthassuk, hogyan változtatják meg a környezet minőségét (milyen jellegű és mértékű a változás), illetve felmérjük ezekből a hatásokból a környezet megváltozásának terjedelmét is. További javasolt környezeti hatásvizsgálatok voltak még:

9. táblázat: 10. táblázat: Nacin dodatnega ocenjevanja vplivov na okolje glede na stopnjo spremembe okolja in glede na prostorski obseg vpliva. A környezetben okozott változás szintje és a hatás területi hatálya szerinti további környezeti hatásvizsgálatok módszere

A környezetre kifejtett hatás (minél nagyobb a vizsgálatok összege, annál nagyobb a negatív (pozitív) hatás)			A negatív (pozitív) változások hatálya		
			Kisméretű, területileg korlátozott, pontforrás és helyi hatás	mérsékelt szintű, szélesebb környezetben jelentkezik területi szinten	kiterjedt, az egész környezetben jelentkezik, gyakori nemzeti szinten
			1	2	3
A környezet állapotában bekövetkező változás jellege és szintje	Egyértelműen pozitív változás	+2	2	4	6
	Pozitív változás	+1	1	2	3
	Nem történt változás a környezetben vagy a változás elhanyagolható	0	0	0	0
	Negatív változás – kicsi	-1	-1	-2	-3
	Negatív változás – mérsékelt	-2	-2	-4	-6
	Negatív változás – súlyos	-3	-3	-6	-9

A környezeti hatás, amelyet egy-egy részprogram vagy intézkedés vált ki, -9 és +6 közé eső osztályzatot kap „a környezet állapotában bekövetkező változás jellege és szintje szerinti vizsgálat” és „a negatív (pozitív) változás terjedelme szerinti vizsgálat” összegzett eredményeképpen.

Az NPRJPI-alternatívákat egymással a környezeti hatások egyes aspektusai alapján hasonlítjuk össze a környezeti hatások osztályokba sorolásából adódó összegzett vizsgálat tekintetében, mind az összes vizsgált részprogram, mind pedig az intézkedések alapján, az alábbi képlet szerint:

$$C_{\text{scenarij}} = \sum_{i=1}^{i=I} c_{zn,i,j} * c_{ob,i,j}$$

ahol:

C_{scenarij} egyes alternatívák környezeti hatásainak felmérése,

$c_{zn,i,j}$ a környezet állapotában bekövetkező változás jellege és szintje szerinti vizsgálat,

$c_{ob,i,j}$ a negatív (pozitív) változás terjedelme szerinti vizsgálat,

i, I az egyes alternatívákban belül vizsgált részprogramok vagy intézkedések száma,

j a környezeti hatás aspektusai közül annak a sorban következő száma, amelyre a hatásvizsgálat vonatkozik.

3.1.5. A környezetvédelmi hatások pénzügyi értékelésének leírása

A közlekedés külső környezeti költségeinek vizsgálati módszereit alkalmazzuk a környezeti hatások pénzügyi értékelésére. Ezeket a HEATCO⁶⁶ projekt során dolgoztuk ki, a feltételezett EMEP-értékeket⁶⁷ pedig kibocsátási tényezőkként használjuk benne. A számított fajlagos külső környezeti költségeket összehasonlítjuk az átlagos külső (környezeti) károkkal, amelyeket 2008 során a közlekedés Európa 27 országában okozott (nem tartozik ide Málta és Ciprus, de beletartozik Svájc és Norvégia).⁶⁸ Ezekben az átlagos külső (környezeti) költségekben nem szerepelnek a közlekedési dugók miatti károk, amelyeket rendszerint a közlekedés külső költségének (marginális) határértéke formájában értékelnek és fejeznek ki (a közlekedési dugók okozta külső költségek attól függenek, milyen a közlekedés állapota vagy adott pillanatban annak a környezetterhelésnek állapota, amelyhez a közlekedési dugó okozta terhelés adódik).

A közlekedés okozta környezeti károk vizsgálati paraméterei külső (környezeti) költségeket képviselnek, amelyeknek oka:

- a lakosság szennyezett levegőnek kitettsége,
- az éghajlatra gyakorolt hatás,
- a lakosság zajártalomnak kitettsége,
- az üzemanyag-termelésből és -forgalmazásból adódó előzetes külső (környezeti) költségek,
- a természetre és a tájra kifejtett hatás (csak átlagos hosszú távú hatás paramétereként alkalmazott),
- biodiverzitási veszteség (csak átlagos hosszú távú hatás paramétereként alkalmazott),
- talaj- és vízszennyezés (kizárólag veszélyes anyagok kiömlése esetén), és
- anyagi javaknak okozott kár városi környezetben.

A környezeti költségek környezeti hatások következtében leszámított értéke a levegőre, vízre, éghajlati tényezőkre, természetre - ezen belül a biodiverzitásra, a tájképre, a lakosok egészségére és anyagi javaira - gyakorolt hatás a következő:

⁶⁶ HEATCO - Egységes európai megközelítés kialakítása közlekedési projektek értékelésére (Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment), 6. Kutatási Keretprogram;

⁶⁷ EMEP/EEA légszennyezőanyag-kibocsátási leltár kézikönyv, 2013;

⁶⁸ CE Delft, Infras, Fraunhofer ISI; A közlekedés külső költségei Európában; frissítés 2008-as állapotra; Delft, CE Delft, 2011. szeptember;

$$C_{ext,j} = \sum_{i=1}^{i=N} \frac{c_{ext,i}}{(1+r)^j} \cdot M_{i,j}$$

ahol:

$C_{ext,j}$ a környezeti költségek leszámított értéke j évben, euróban kifejezve,

r a diszkontráta (értéke általában 3,5%),

$c_{ext,i}$ a levegőre, a vízre, az éghajlati tényezőkre és a természetre (a biológiai sokszínűsége, a tájra, a városi területek lakosságának egészségére és anyagi javaira gyakorolt környezeti hatás miatt keletkező átlagos külső (környezeti) költség (EUR/p.km.a)-ban vagy (EUR/t.km.a)-ban kifejezve,

i a környezetre gyakorolt hatás a levegőre, a vízre, az éghajlati tényezőkre és a természetre (a biológiai sokszínűsége, a tájra, a városi területek lakosságának egészségére és anyagi javaira gyakorolt hatás.

$M_{i,j}$ az i -hatás környezetre gyakorolt hatásának mértéke j évben közlekedési munkaegységben kifejezve: (p.km) személyszállítás (t.km) teherfuvarozás esetében, és

j az az év, amelyre nézve a környezeti költségek leszámított értékének kiszámítása történik.

A levegőre, a vízre, az éghajlati tényezőkre és a természetre (a biológiai sokszínűsége, a tájra, a városi területek lakosságának egészségére és anyagi javaira gyakorolt környezeti hatások keletkező külső környezeti költségek teljes összegét az egyes NPRJPI-alternatívákra az alábbi egyenlet alapján számítjuk ki:

$$C_{ext} = \sum_{2010}^{2030} c_{ext,j}$$

ahol:

C_{ext} A NPRJPI-alternatíva megvalósítása miatt, a levegőre és az éghajlati tényezőkre gyakorolt hatás szempontjából jelentkező teljes külső környezeti költségek nettó jelenértéke a 2012 és 2030 közötti időszakban.

A teljes külső környezeti költségek számításában alkalmazott diszkontráta bizonyos jelentőséggel bír, feltéve, hogy az egyes NPRJPI-alternatívák alprogramjainak megvalósítása időben változóan oszlik el az intézkedések megvalósítására megszabott időtartamon belül 2030-ig. Tekintettel arra, hogy az intézkedések időbeli megoszlása – a fontolóra vett (tervezett) NPRJPI-alternatívák esetében – nem kulcsfontosságú az alternatívák értékelése szempontjából, a külső környezeti költségek jelenlegi értékeit nem a diszkontértékek, hanem a NPRJPI-alternatívák kölcsönös összehasonlítására lehet felhasználni.

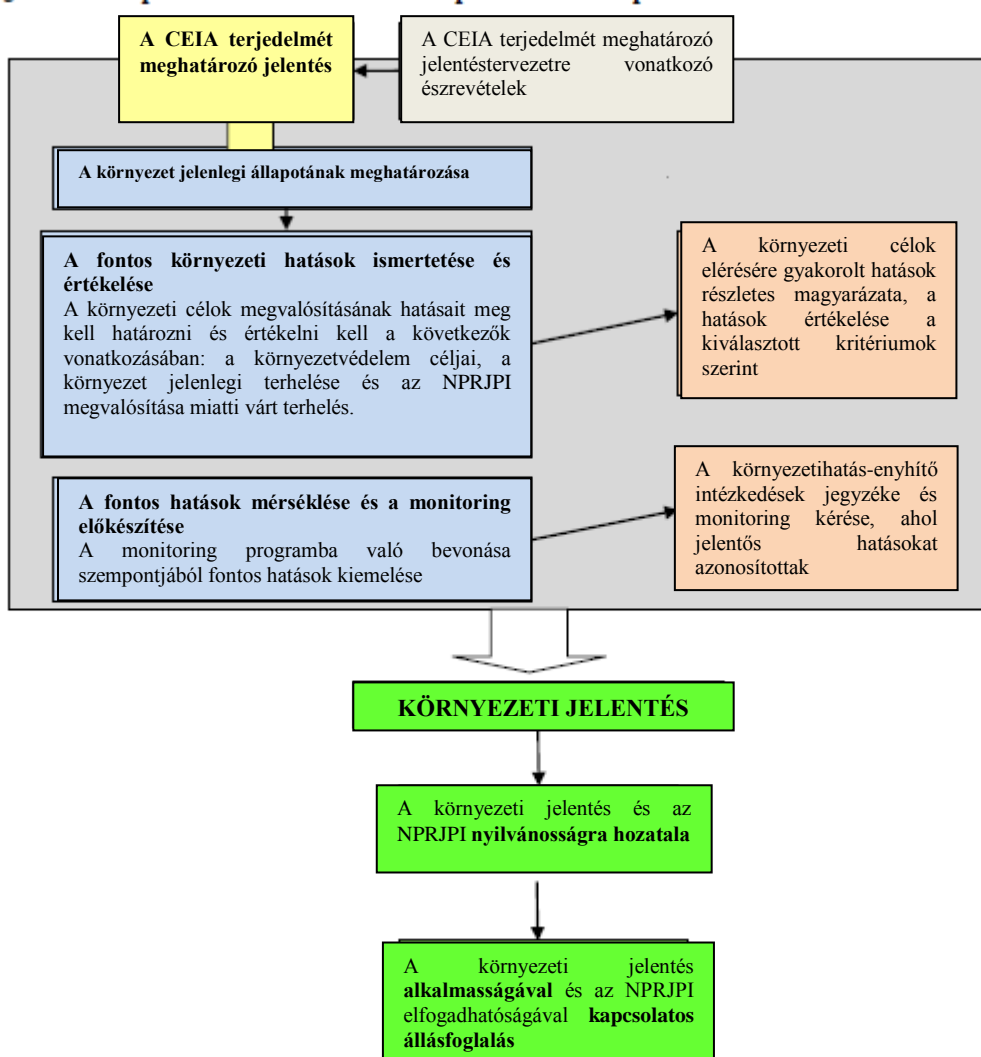
Az egyes NPRJPI-alternatívák megvalósításának környezeti előnyeit fel kell használni a NPRJPI-alternatívák gazdasági hatékonyságának értékeléséhez. Az egyes NPRJPI-alternatívák megvalósítási intézkedéseibe történő befektetések gazdasági hatékonyságának vizsgálatakor a környezeti előnyök nettó jelenértékét kell hozzáadni a szóban forgó NPRJPI-alternatíva jelentette gazdasági előnyök nettó jelenértékéhez. Azonban figyelembe kell venni, hogy bizonyos környezeti költségeket már beépítettek (a közvetlen GHG-kibocsátások miatti éghajlati tényezőkre gyakorolt hatások költségeit).

A közlekedés környezetre kifejtett hatásainak vizsgálata előre vetíti az éghajlatváltozás okozta környezetvédelmi károk maximális és minimális forgatókönyvei szerinti vizsgált értékekben kifejezett tartományt a közlekedés környezeti hatásai következtében felmerült külső költségek átlagos értékeire, valamint az üzemanyag-előállítás és -forgalmazás eredményeként adódó előzetes külső közlekedési költségek átlagértékeire.

3.2. A környezeti hatások átfogó értékelése további lépéseinek ismertetése

Az értékelés terjedelmének meghatározásáról szóló jelentéstervezetet először a megbízó, majd a Mezőgazdasági és Környezeti Minisztérium Környezeti-hatás-értékelő Osztálya kapja. A környezeti jelentés terjedelméről szóló jelentés jóváhagyását követően a környezeti jelentés elkészítése következik a környezeti jelentések tartalmáról és egyes tervek és programok környezeti hatásai értékelésének részletes eljárásrendjéről szóló rendelettel összhangban (a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 73/05. szám). A jelentés az NPRJPI (a Szlovén Köztársaság Nemzeti Közúti Közlekedési Infrastruktúrája Fejlesztésének Programja) hatásainak a környezetre, a természetvédelemre és a humán egészségre gyakorolt hatását mutatja be és méri fel. A környezeti jelentést - az NPRJPI-tervezettel együtt - nyilvános vitára bocsátják. Itt a véleményeket és észrevételeket összegyűjtik, majd beépítik az NPRJPI-be és a környezeti jelentésbe. A folyamat akkor zárul, amikor a környezeti jelentés, az NPRJPI elfogadhatósága zöld urat kap és a Kormány elfogadja.

11. ábra: A környezeti hatások átfogó értékelésének folyamata



MELLÉKLETEK

1. melléklet: A legfontosabb stratégiák/programok/intézkedések és az NPRJPI értékelésekor figyelembe veendő céljaik

1. táblázat: A legfontosabb stratégiák/programok/intézkedések és az NPRJPI értékelésekor figyelembe veendő céljaik

Környezeti stratégia/program/normatív intézkedés meghatározott környezetvédelmi céllal	Környezetvédelmi cél	Megjegyzések és magyarázatok
Környezeti - általános		
A Tanács 2013. november 15-i határozata a „Jólét bolygónk felélése nélkül” című, a 2020-ig tartó időszakra szóló, 7. általános uniós környezetvédelmi cselekvési programról	A 2020-ig tartó időszakra szóló, 7. általános uniós környezetvédelmi cselekvési program általános keretet biztosít környezetpolitikához 2020-ig és kilenc kiemelt célt fogalmaz meg, amelyet a tagállamoknak el kell érniük, azaz: 1. az Unió természeti tőkéjének védelme, megőrzése és gyarapítása; 2. Legyen az Unió energiahatékony, zöld és versenyképes, alacsony széndioxid-kibocsátású gazdaság. 3. védelem az Unió polgárainak a környezetnek az egészségükre és jólétükre hatásaival és kockázataival szemben; 4. a lehető legelőnyösebb kihasználása az Unió környezeti jogszabályainak; 5. az Unió környezetpolitikája tudásbázisának és ténybeli megalapozottságának javítása; 6. környezet- és klímapolitikai beruházások biztosítása, környezeti externáliák kérdésének kezelése; 7. a környezeti integráció és a környezetpolitika következetességének javítása; 8. az unióbeli városok fenntarthatóságának fokozása; 9. az Unió hatékonyságának javítása a nemzetközi környezeti és a klímaváltozással összefüggő kihívások kezelésében.	7. általános uniós környezetvédelmi cselekvési program tartalmazza az EU-s jogszabályokat és azokkal összhangban áll.
Határozat a 2005 és 2012. közötti nemzeti környezeti cselekvési tervről (a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 2/06. szám)	A Határozat a 2005 és 2012. közötti nemzeti környezeti cselekvési tervről meghatározza a főbb környezeti célokat és feladatokat a környezet aktuális állapota és a domináns trendek értékelése alapján. Ellenkező értelmű döntés hiányában, a	A Nemzeti környezeti cselekvési terv a környezetvédelem alapvető stratégiai dokumentuma, amelynek célja a környezet és az életminőség általános javítása és a természeti

	<p>feladatokat és a célokat a terv lejárta előtt kell elvégezni, illetve elérni. A Határozat a 2005 és 2012. közötti nemzeti környezeti cselekvési tervről jelenti a kiindulópontot Szlovénia Fejlesztési stratégiájának környezeti dimenziójához. A Fejlesztési stratégia meghatározza Szlovénia jövőképét, továbbá rögzíti a jövőkép 2013-ig történő megvalósítására irányuló iránymutatásokat és intézkedéseket.</p> <p>A célokat és intézkedéseket négy területre vonatkozóan határozták meg:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) környezeti változások, 2) természet és biológiai sokféleség, 3.) életminőség és 4) hulladék és ipari szennyezés. <p>Az egyes területek alapvető céljai:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a klímaváltozás jelentős kihívás lesz a következő évek során; az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése, ezzel hozzájárulva az üvegházhatású gázoknak az atmoszférába történő kibocsátása koncentrációja stabilizálásának hosszú távú céljához, ideértve az ózonréteg pusztulását okozó anyagok kibocsátásának csökkentését; - a természeti rendszerek, élőhelyek, továbbá a vadonélő állatok és növények védelme és megőrzése azzal a céllal, hogy megállítható legyen a bio- és a genetikai sokféleség és a talaj további pusztulása; - hozzájárulás a polgárok jobb életminőségéhez és társadalmi jobblétéhez olyan környezetet biztosítva, ahol a környezetszennyezés szintje nem veszélyezteti az emberek egészségét és környezetét, továbbá úgy, elősegíti a fenntartható városi fejlődést, megtéve azokat az intézkedéseket, amelyek a felszín és a talajvíz jó állapotát, továbbá a vízkészletek fenntartható felhasználását és kezelését kívánják megvalósítani, ideértve a víz egyensúlyának megőrzését és a víz mint; természeti erőforrás ésszerű felhasználását; - hulladékgazdálkodás és azoknak a megújuló és nem megújuló természeti erőforrásoknak a felhasználása, amelyek lehetővé teszik a fenntartható 	<p>erőforrások védelme.</p>
--	---	-----------------------------

	termelést és fogyasztást, hozzájárul a környezetszennyezés és az energiafelhasználás csökkentéséhez azzal, hogy a környezet teherbírását nem haladja meg.	
Környezetvédelmi törvény (a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 41/04 - ZVO-1, 20/06-ZVO-1A, 39/06-ZVO-1-UPB1, 70/08-ZVO-1B, 108/09 - ZVO - 1C, 48/12 – ZVO-1D, 57/12 - ZVO-1E, 92/13 - ZVO - 1F számok)	A törvény a környezetterheléssel szembeni védekezést mint a fenntartható fejlődés alapvető célját szabályozza és ebben a keretben meghatározza a környezetvédelem alapelveit és a rá vonatkozó intézkedéseket, a környezet állapotának figyelemmel kísérését, a környezeti információkat, a környezetvédelem gazdasági és pénzügyi instrumentumait, közszolgáltatásait és a rá vonatkozó egyéb kérdéseket. A környezetvédelem céljai különösen az alábbiak: 1. a környezetterhelés megelőzése és csökkentése, 2. a környezet minőségének megőrzése és javítása, 3. a természeti erőforrások fenntartható felhasználása, 4. az energiafelhasználás csökkentése és a megújuló energiaforrások fokozott használata, 5. a környezeti terhelés következményeinek kiküszöbölése, a természet kibillent egyensúlyának és regenerációs képességeinek visszaállítása, 6. a termelés és a fogyasztás anyagi hatékonyságának növelése, és 7. a veszélyes anyagok felhasználásának mellőzése és helyettesítése.	A fenntartható fejlődés előmozdítása érdekében a környezetvédelemre vonatkozó követelményeket be kell építeni a politikák és a tevékenységek előkészítésébe és végrehajtásába a gazdasági és társadalmi fejlődés minden területén.
Környezeti stratégia/program/normatív intézkedés meghatározott környezetvédelmi céllal	Környezetvédelmi cél	Megjegyzések és magyarázatok
Természeti erőforrások		
COM(2010) 2020 végleges - Európa 2020: Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája - a 21. századi Európa szociális piactgazdaságának küldetése COM(2011) 571 – Erőforrás-hatékony Európa megvalósításának ütemterve	A stratégiai cél a természeti erőforrásoknak a bővülő gazdaságban való felhasználásával okozott kedvezőtlen környezeti hatások csökkentése - a leválasztás, szétkapcsolás („decoupling”) koncepciója. Ez a gyakorlatban azzal jár, hogy az erőforrások felhasználásának környezeti hatása	A természeti erőforrások fenntartható felhasználásának stratégiája az Európa 2020 Stratégia integráns része, amely összhangban áll az EU-t létrehozó szerződéssel és az EU alkotmányával, és amelynek az alapvető célja: a mostani generáció

	<p>csökken, ezzel párhuzamosan pedig javul az erőforrások felhasználásának hatékonysága az EU minden gazdaságában. Ily módon a megújulóenergia-forrásokat nem használják fel túlzó mértékben. E célok megvalósítása érdekében a stratégia az alábbi intézkedéseket tartalmazza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - az európai erőforrások felhasználásának, a felhasználás negatív környezeti hatásainak, európai és globális jelentőségének jobb megértése és az ezzel kapcsolatos ismeretek ezekről, - eszközök kifejlesztése az EU-ban, a tagállamokban és a gazdaság szektoraiban elért haladás nyomán követéséhez és az arról szóló jelentés elkészítéséhez, - stratégiai megközelítések és eljárásrendek használatának népszerűsítése a gazdaság szektoraiban és a tagállamokban, fejlesztésre alkalmas tervek és programok népszerűsítése, - az érdekcsoportoknak és a polgároknak az erőforrások felhasználásának kedvezőtlen környezeti hatásairól meglévő ismeretei bővítése. 	<p>szükségleteinek kielégítése úgy, hogy ne gyengüljön a képesség a jövő generációi szükségleteinek kielégítéséhez.</p>
<p>A talajvédelem tematikus stratégiája - COM(2006)231</p>	<p>A stratégia a talaj különféle funkcióit, a talaj diverzitását és összetettségét és a talajromlás számos folyamatát veszi figyelembe. A stratégiai cél a talaj védelme és fenntartható használata, amely a következő alapelveken nyugszik:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a további talajromlás megakadályozása, a talaj funkcióinak fenntartása a talajhasználat és a talaj funkcióinak hasznosítása során, továbbá, amikor a talaj az emberi tevékenység vagy környezeti jelenségek hatásainak receptoraként szolgál - az elpusztult talaj helyreállítása, amíg vissza nem nyeri funkcionálisát, legalább a talaj jelenlegi és jövőbeli hasznosításával összhangban. 	<p>A talajvédelmi keretet meghatározó Irányelvtervezethez alkalmazott iránymutatásokat és a 2004/35/EK irányelv változásait kell figyelembe venni</p>
<p>2009/28/EK irányelv a megújuló energiaforrásból</p>	<p>A megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról,</p>	<p>A 2009/28/EC irányelv követelményeinek Szlovénia</p>

előállított energia támogatásáról, valamint a 2001/77/EK és a 2003/30/EK irányelv módosításáról és azt követő hatályon kívül helyezéséről	valamint a 2001/77/EK és a 2003/30/EK irányelv módosításáról és azt követő hatályon kívül helyezéséről szóló 2009/28/EK irányelv a bioüzemanyagok és egyéb folyékony bioüzemanyagok tekintetében fenntarthatósági előírásokat fogalmaz meg, továbbá ellenőrzést a bioüzemanyagok és egyéb folyékony bioüzemanyagok fenntartható kritériumainak és a program végrehajtását illetően.	részéről történt teljesítésének részletes indoklása a megújulóenergia-források felhasználásáról készült, a 2010-2020. időszakra vonatkozó akciótervben található.
Mezőgazdaságiföld-törvény – ZKZ (A Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 71/11. és 58/12. szám	A törvény célja, többek között, a termelési potenciál megőrzése és javítása, a talaj fenntartható kezelése, a táj megőrzése és a vidék fejlesztése. A törvény meghatározza a fenntarthatóan védett mezőgazdasági és egyéb mezőgazdasági földeket, továbbá az azokon végezhető tevékenységeket.	A törvény szabályozza a mezőgazdasági föld védelmét és kezelését: előírja a földek besorolását, használatát és megművelését, ügyleteiket és bérbe adásukat/vételüket, a mezőgazdasági műveleteket és a közös legelőket.
Erdészeti törvény (A Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 30/93., 13/98., 24/99., 67/02., 112/06., 115/06., 110/07., 61/2010., 106/2010. és 63/13. számok)	Az erdőgazdálkodás alapjai a Nemzeti erdőfejlesztési program és az erdőgazdálkodási tervek. A törvény meghatározza a védendő és a különleges célú erdőket.	A törvény az erők mint nemzeti vagyon védelmét, megművelését, felhasználását, használatát és kitermelését határozza meg annak érdekében, hogy fenntartható és többcélú gazdálkodást a környezet és az értékes természeti jelleg védelmének, az erdőségek mint ökológiai rendszerek fenntartható és optimális működése elvével és funkcióik megvalósításával összhangban. Ugyancsak szabályozza a törvény az összefüggő erdőterületeken és az egyes erdei fákkal vagy erdei fák csoportjával végzett gazdálkodást építési övezeteken kívül a védendő és erősítendő környezetben.
Nemzeti erdőfejlesztési program (A Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 14/1996. szám)	1. Az erdők megőrzése és fenntartható fejlesztése biológiai sokféleségük szempontjából, továbbá minden ökológiai, társadalmi és termelési funkció megőrzése és fenntartható fejlesztése. Ugyancsak a cél része az erdők ökoszisztémaei bioökológiai stabilitásának megőrzése és megerősítése és a velük való fenntartható gazdálkodás.	A megőrzött erdők vonzereje Szlovénia egyik lényeges versenyelőnyét jelenti. Az erdők megóvása és védelme, ökológiai hasznosításukkal és minden erdészeti (nem csak fakitermelési) funkció javításával együtt, egyre inkább összeurópai és globális trend.
Határozat a Szlovénia mezőgazdaságának és	Szlovénia mezőgazdasága és élelmiszeripara fejlesztésének	Határozat a Szlovénia mezőgazdaságának és

<p>élelmiszeriparának 2020-ra megvalósuló fejlesztésére vonatkozó iránymutatásokról – „Legyen mit enni holnap is!” (ReSURSKZ) (A Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 25/2011. szám)</p>	<p>stratégiai céljai a termelési potenciálok fenntartható kihasználását és a mezőgazdasági vonatkozású közvagyon biztosítását tartalmazza. A fenntarthatóság koncepciója biztosítja, hogy a mezőgazdasági termelés terjedelme és a mezőgazdasági földterület nagysága nem fog jelentősen csökkenni Szlovéniában. A működési célok egyike a talaj termékenységének és a mezőgazdasági termőföld termelési potenciáljának megőrzése azáltal, hogy védelmet biztosítunk a legjobb mezőgazdasági földterületeknek a földhasználat állandó változásával szemben.</p>	<p>élelmiszeriparának 2020-ra megvalósuló fejlesztésére vonatkozó iránymutatásokról – „Legyen mit enni holnap is!” a mezőgazdasági fejlesztés jövőképét és céljait határozza meg. Ez adja meg a választ a mezőgazdaság 21. századi kihívásaira. A határozat azokat az intézkedéseket is tartalmazza, amelyek hozzájárulnak “EURÓPA 2020 – Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája” elnevezésű bizottsági közlemény (COM(2010) 2020, 2010.3.3) céljainak megvalósításához. Ezeknek a céloknak az ismertetése a mezőgazdaság helyzetének, a globális és az európai keretnek és a fejlesztési lehetőségeknek és prioritásoknak a bemutatásán keresztül történik. A prioritásokra vonatkozó iránymutatások és megvalósításuk mechanizmusai meghatározása a célok alapján történik.</p>
<p>A hulladékokról szóló 2006/12/EK irányelv</p>	<p>A hulladékokról szóló keretirányelv (2008/98/EK) a hulladékgazdálkodás új módszerét vezeti be. A hulladék egyben nyersanyagforrás is (nemcsak olyasvalami, amitől a lehető legolcsóbban); éppen ezért a tagállamoknak intézkedéseket kell tenniük a hulladékokkal kapcsolatban.</p>	<p>A hulladékgazdálkodásra vonatkozó minden szabályozás alapvető célja a humán egészség és a környezet védelme kell, hogy legyen a hulladékgyűjtés, -szállítás, -feldolgozás, -tárolás és elhelyezés okozta káros hatásokkal szemben.</p>
<p>Környezeti stratégia/program/normatív intézkedés meghatározott környezetvédelmi céllal</p>	<p>Környezetvédelmi cél</p>	<p>Megjegyzések és magyarázatok</p>
<p>Levegő minősége</p>		
<p>Az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK irányelve (2008. május 21.) a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról Az Európai Parlament és a Tanács 2004/107/EK irányelve a környezeti levegőben található</p>	<p>A 2008/50/EK irányelv meghatározza a környezeti levegő minőségéhez kapcsolódó célokat annak érdekében, hogy elkerülhető, megelőzhető vagy csökkenthető legyen a humán egészségre vagy a környezet egészére gyakorolt káros hatás.</p>	<p>A szennyezőanyag-kibocsátás nem haladhatja meg az SO₂, NO_x, PM₁₀, PM_{2.5} és más szennyezőanyagokra (NO₂, Pb, CO, benzol, ózon, HOS és NH₃) előírt határt, illetve célértéket.</p>

<p>arzénről, kadmiumról, higanyról, nikkelről és policiklusos aromás szénhidrogénekről</p> <p>Operatív program a környezeti levegőnek a PM₁₀ okozta szennyeződéssel szembeni védelméről (a Szlovén Köztársaság kormánya, 35405-4/2009/9, 2009)</p>		
<p>Az egyes légköri szennyezők nemzeti kibocsátási határértékéről szóló 2001/81/EK irányelv és módosítása</p> <p>A nagy távolságra jutó, országhatárokon áterjedő levegőszennyezésről szóló 1979-es, az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) egyezményéhez kapcsolódó, a savképződés, az eutrofizálódás, illetve a talajközeli ózon csökkentéséről szóló, 1999. december 1-jei göteborgi jegyzőkönyv</p> <p>Az egyes légköri szennyezők nemzeti kibocsátási határértékéről szóló 2001/81/EK irányelvnek való megfelelés operatív programjának felülvizsgálata 2005-től (a Szlovén Köztársaság kormánya, 354054/2006, 2007)</p>	<p>A 2001/81/EK irányelv célja, hogy csökkentse a savképződést, az eutrofizálódást, illetve a talajközeli ózonprekursorokat okozó szennyezőanyag-kibocsátást ezzel is fogozva a Közösségen belül a humán egészség és a környezet védelmét a savképződés, az eutrofizálódást, illetve a talajközeli ózon káros hatásaival szemben, a kritikus szint és terhelés elkerülésének hosszabb távú célja megvalósítása, továbbá annak érdekében, hogy védelmet lehessen biztosítani mindenkinek a légszennyezés okozta egészségügyi kockázatokkal szemben a nemzeti kibocsátás 2010 és 2020 mint határévek határértékeinek meghatározásával.</p>	<p>A módosított NEC-irányelv céljai az SO₂ (10 kt), az NO_x (33 kt) és a PM₂₅ (6kt) értékeire vonatkozóan 2020-ig</p>
<p>Környezeti stratégia/program/normatív intézkedés meghatározott környezetvédelmi céllal</p>	<p>Környezetvédelmi cél</p>	<p>Megjegyzések és magyarázatok</p>
<p>Víz</p>		
<p>2000/60/EK irányelv a vízpolitika terén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról</p>	<p>A 2000/60/EK irányelv a vizek jó ökológiai státusa stratégiai céljának megvalósításához szükséges intézkedéseket határozza meg 2015 vonatkozásában. A vízgazdálkodási terv (A Duna-medence folyómedence-kezeléséről és az Adriai-tengeri medencéről szóló rendelet (a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 61/11. szám)) alap- és kiegészítő intézkedéseket tartalmaz a 2011 és 2015 közötti időszak a Duna-medence és az Adriai-tengeri medence vízgazdálkodására vonatkozóan.</p>	<p>A vízgazdálkodási terv a 2000/60/EK keretirányelv révén került be a szlovén jogszabályokba. A vizek jó ökológiai státusának elérése érdekében az elfogadott vízgazdálkodási terveknek megfelelően kell megvalósítani az intézkedéseket.</p> <p>A közlekedéspolitikai tervezése és megvalósítása nem közvetlenül kapcsolódik a célok megvalósításához. A felszíni és a földalatti vizek minőségére gyakorolt</p>

		közvetett hatás megjelenése lehetséges, amennyiben a közutakról elfolyó csapadékvízben található anyagok kibocsátásáról szóló rendelet (a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 47/05. szám) rendelkezéseit nem tartják be.
Vízgazdálkodási terv (A Duna-medence folyómedence-kezeléséről és az Adriai-tengeri medencéről szóló rendelet (a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 61/11. szám))	A Vízgazdálkodási terv alap- és kiegészítő intézkedéseket tartalmaz a 2011 és 2015 közötti időszak a Duna-medence és az Adriai-tengeri medence vízgazdálkodására vonatkozóan.	A vízgazdálkodási terv a 2000/60/EK keretirányelv révén került be a szlovén jogszabályokba.
Vízügyi törvények (a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 67/02, 110/02 - ZGO-1, 2/04 - ZZdr1-A, 41/04 -ZVO-1, 57/08, 57/12 - ZV-1B, 100/13-ZV-1C számok)	A vízügyi törvények célja a vizek és a vizekhez kapcsolódó más ökoszisztémák jó státusának elérése, a víz káros hatásai elleni védelem, a víz tulajdonságainak megőrzése és egyensúlyban tartása, a vizek fenntartható felhasználásának előmozdítása; a fenntartható hasznosítás a vizek különféle felhasználását teszi lehetővé, figyelembe véve a rendelkezésre álló vízforrások és minőségük megőrzését.	
Az Európai Parlament és a Tanács 2008/56/EK irányelve (2008. június 17.) a tengeri környezetvédelmi politika területén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról (tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv)	A 2008/56/EK irányelv azt a keretet határozza meg, amelyben a tagállamoknak - legkésőbb 2020-ig - meg kell tenniük intézkedéseiket tengeri környezet jó környezeti státusának elérése és fenntartása területén. Az irányelvvel összhangban a tengeri környezetvédelmi stratégiák kialakításának és végrehajtásának céljai: (a) a tengeri környezet megóvása és fenntartása, pusztulásának megelőzése vagy, ha lehetséges, a tengeri ökoszisztémák helyreállítása azokon a területeken, amelyeket káros hatások értek; (b) a tengeri környezet inputjának megakadályozása és csökkentése a szennyezés fokozatos kiküszöbölése érdekében, ezáltal biztosítva, hogy nincsenek jelentős következmények a tengeri környezet sokszínűségét, a humán egészséget, illetve a tenger jogszerű használatát illetően, továbbá, hogy ezeket nem fenyegeti komoly	A tagállamok tengeri környezetvédelmi politikát alakítanak ki tengereik vonatkozásában. A tengeri régióval vagy alrégióval rendelkező tagállamok együttműködnek annak érdekében, hogy minden tengeri régióban vagy alrégióban koordinálják az Irányelvből fakadó célok elérése érdekében tett intézkedéseiket.

	veszély.	
Az Európai Parlament és a Tanács 2008/105/EK irányelve (2008. december 16.) a vízpolitika területén a környezetminőségi előírásokról	Az irányelv 2000/60/EK irányelvben rögzített elsőbbségi anyagokra és más szennyezőanyagokra vonatkozó környezetminőségi előírásokat határozza meg a felszíni vizek jó kémiai állapotának elérése érdekében, az anyagoknak – a szennyvíz elkülönítésével – a vizekbe történő kibocsátásáról szóló 2000/60/EK irányelv rendelkezéseivel és céljaival összhangban.	A 2008/105/EK irányelvet a szlovén jogszabályokba átültető szabályozás végrehajtása az alábbiakat írja elő 2015-re a vizek jó ökológiai státusának céljával kapcsolatban: - a felszíni vizek kémiai állapotának értékeléséhez szükséges kritériumok és - bizonyos anyagok vízbe történő kibocsátásának megszüntetésére vonatkozó környezeti célok
A fürdővizek minőségéről szóló 76/160/EGK irányelv	Az irányelv a fürdővizek minőségére vonatkozó szabványokat állapítja meg és előírja a fürdővíz kötelező monitoringját. Az is előírja, hogy a tagállamok határozzák meg a felszíni vizek területén belül a fürdővizek területét, ahol a fürdést aktívan ösztönzik, ahol a fürdőzésnek hagyománya van és az nem tiltott. Mindezen területekhez fürdőszezont kell hozzárendelni, amikor rendszeres monitoringot kell elvégezni az irányelv követelményeivel összhangban. Amennyiben a fürdővíz nem megfelelő, a fürdővíz minőségét javító intézkedési programot kell elkészíteni.	Az irányelvet a szlovén jogrendszerben „A fürdővizek azonosítása részletes kritériumainak szabályai” (a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 39/08. szám) és „A fürdővízminőség-kezeléséről szóló rendelet” (a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 25/08. szám) hajtja végre.
A Tanács 98/83/EK irányelve (1998. november 3.) az emberi fogyasztásra szánt víz minőségéről	A Tanács 98/83/EK irányelve (1998. november 3.) az emberi fogyasztásra szánt víz minőségét szabályozza. Az irányelv célja a humán egészség védelme az emberi fogyasztásra szánt víz szennyeződésének káros hatásaitól egészséges és tiszta víz biztosításával. A víz akkor egészséges és tiszta, ha mentes a kórokozóktól és más anyagoktól, amelyek - bizonyos számban és koncentrációban - potenciális veszélyt jelentenek az emberi egészségre.	Az irányelvet a szlovén jogrendszerben a „Vízellátás akcióterve” hajtja végre. A vízellátás a lakosok ivóvízzel történő ellátását és más (főként köz-) szükségletek kielégítését jelenti. Az akcióterv a 2006 és 2013. közötti időszakot öleli fel.
Az Európai Parlament és a Tanács 2006/118/EK irányelve (2006. december 12.) a felszín alatti vizek szennyezés és állapotromlás elleni védelméről	A 2006/118/EK irányelv a felszín alatti vizek szennyezés és állapotromlás elleni védelméről a vízszennyezés megelőzésére és kontrolljára tett egyedi intézkedéseket határozza meg a 2000/60/EK irányelvvel összhangban. Ezek az intézkedések főként a következők: - a felszín alatti vizek kémiai	A jó kémiai állapotot 2015-re kell elérni.

	<p>állapotának értékeléséhez szükséges kritériumok és</p> <ul style="list-style-type: none"> - fontos és fokozódó folyamatok meghatározásához és visszafordításához és a folyamatok visszafordítása kiinduló pontjainak meghatározásához szükséges kritériumok. 	
<p>Az Európai Parlament és a Tanács 2000/59/EK irányelve (2000. november 27.) a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről</p>	<p>Az irányelv célja, hogy csökkentse a hajókon keletkező hulladéknak és a rakománymaradványoknak a Közösség kikötőit használó hajókról a tengerbe történő kiürítését, különösen az illegális kiürítést csökkentse azáltal, hogy elérhetőbbé teszi az ezek fogadására alkalmas kikötői létesítményeket, illetve azok használatát, ezzel is fokozva a tengeri környezet védelmét.</p>	<p>A 2000/59/EK irányelvet a szlovén jogrendszerbe történő átültetését biztosító szabályozás hozzájárul a tengervizek jó ökológiai státusának eléréséhez.</p>
<p>Környezeti stratégia/program/normatív intézkedés meghatározott környezetvédelmi céllal</p>	<p>Környezetvédelmi cél</p>	<p>Megjegyzések és magyarázatok</p>
<p>Biológiai sokféleség</p>		
<p>Természetvédelmi törvény (a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 96/04 -ZON-UPB2. szám)</p>	<p>A jogszabály átfogó rendszert hoz létre a természetvédelemhez, amelynek célja az értékes természeti tulajdonságok védelme és a biológiai sokféleség megőrzése. Meghatározza a védelem tárgyát, módját és intézkedéseit, a természetvédelemben résztvevő intézményeket, a természetvédelem finanszírozását, programozását és tervezését és a természetvédelemhez szükséges más tartalmakat. A biológiai sokszínűség megőrzése, amelyet kiemelt célként határoznak meg vagy kell meghatározni, többek között, az alábbiak védelmét jelenti: a kiemelt élőhelytípusok jó állapotban való megőrzése, védett vagy nemzetközileg védett fajok élőhelye, ökológiaiailag fontos területek és különleges, védett területek (a továbbiakban: a Natura 2000 területek), amelyek Európa ökológiai hálózatát alkotják. Védett tárgy a veszélyeztetett, védett és nemzetközileg is védett vadvilág.</p>	<p>Minden védett tárgyra megfelelő végrehajtási szabályozás, a természetvédelemért felelős miniszter által kiadott törvény vagy kormányrendelet vonatkozik.</p>
<p>Natura 2000 kezelési program a 2007 és 2013. közötti időszakra (Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium,</p>	<p>Az operatív program fő célja, hogy - 2007-2013. vonatkozásában - meghatározza az különleges természetvédelmi területek - a Natura</p>	<p>Az operatív program rámutat a helyi és regionális fejlődés új lehetőségeire, különösen a mezőgazdaság, a turizmus, a</p>

2007)	<p>2000 területek - védelme kötelezettségének végrehajtását, amelyre Szlovénia kötelezettséget vállal a madarakról szóló irányelv és az élőhelyekről szóló irányelv értelmében, ami a biológiai sokféleség megőrzését és erősítését jelenti az Európai Unióban a fenntartható fejlődés előmozdításával. E cél része ember és természet hagyományos egymás mellett élésének előmozdítása. A program fő feladatai:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a védelem céljainak és intézkedéseinek részletes meghatározása a Natura területeken - az érintett szektorok és a védelmi intézkedések végrehajtása felelőseinek meghatározása - horizontális kapcsolódások megvalósítása a kormány stratégiai terveivel és fejlesztési programjaival - azoknak a lehetőségeknek a kihasználása, amelyet a Natura 2000 területek a helyi és regionális fejlődés, a munkahelyteremtés és gazdasági növekedés szempontjából jelentenek, figyelembe véve a fenntartható fejlődés gazdasági, szociális, demográfiai jellemzőit és elveit - a kutatási programokba bevonandó hiányzó kutatások, tanulmányok és adatok áttekintése 	szabadidős és a kapcsolódó tevékenységek területén. Az operatív program meghatározza a védelem céljait és intézkedéseit a Natura 2000 területeken, az érintett szektorokat és a védelmi intézkedések végrehajtásának felelőseit.
A Berni Egyezmény (Bern, 1979, ratifikálása: 1999 (a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 17/99. szám - a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 55/99. szám))	Egyezmény a európai vadon élő növények, állatok és természetes élőhelyeik védelméről.	
A Tanács 92/43/EGK irányelve (1992. május 21.) a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről	A természetes élőhelyekről szóló irányelv 6. cikkének 2. pontja előírja, hogy a tagállamok - az Európai Unióhoz történő csatlakozásuktól kezdve – kötelesek megakadályozni a különleges természetvédelmi területeken található olyan természetes élőhelytípusok és olyan fajok élőhelyei károsodását és megzavarását, amelyek céljára a Natura 2000 területeket kijelölték, amennyiben a zavarás mértéke ezen irányelv céljaira tekintettel jelentős hatással lehet. Ez a rendelkezés az irányadó a javasolt, a természetes élőhelyekről szóló irányelv	

	kritériumaival és eljárásaival összhangban meghatározott különleges természetvédelmi területekre (4. cikk 5. pont).	
Az 1992. évi ENSZ-egyezmény a biológiai sokféleségről	A biológiai sokféleségről szóló egyezményt 1992-ben írta alá 150 államfő. Az egyezmény célja megőrizni a biológiai sokféleséget és biztosítani elemei fenntartható felhasználását, valamint a genetikai erőforrások felhasználásából származó haszon megosztását, különösen a genetikai erőforrásokhoz való megfelelő hozzáférése és a kapcsolódó technológiák megfelelő átadásán keresztül megfelelő finanszírozás mellett, és figyelembe véve az ezen erőforrásokhoz és technológiákhoz kapcsolódó valamennyi jogot.	
A biológiai sokféleséggel kapcsolatos, 2020-ig teljesítendő uniós stratégia (COM(2011) 244)	A stratégia két jelentős vállalást valósít meg: 2020-ra a biológiai sokféleség csökkenésének megállítása az Európai Unióban, 2050-re a biológiai sokféleség és az ökoszisztéma-szolgáltatások védelme, értékelése és helyreállítása. A stratégia célja a biológiai sokféleség csökkenésének és az ökoszisztémák romlásának megállítása az Európai Unióban 2020-ra, 6 kiemelt cél meghatározásával: 1. célkitűzés: A természet védelme és helyreállítása 2. célkitűzés: Az ökoszisztémák és szolgáltatásaik fenntartása és javítása (a sérült területek legalább 15%-ának a helyreállítása) 3. célkitűzés: A fenntartható mezőgazdaság, erdő- és halgazdálkodás biztosítása 4. célkitűzés: A halgazdálkodás erőforrásai fenntartható felhasználásának biztosítása 5. célkitűzés: Az EU-ban honos fajok 2%-át fenyegető inváziós idegenhonos fajok elleni küzdelem 6. célkitűzés: A biológia sokszínűség csökkenésének megakadályozására tett intézkedések	
A biológiai sokszínűség védelmének stratégiája Szlovéniában (2002-2012) (Környezetvédelmi és	A kormány által 2001. december 20-án elfogadott stratégiai dokumentum, amely a 2002 és 2012. közötti időszakra határozza meg A biológiai	A jelentés a közlekedésnek a természetes élőhelyekre gyakorolt hatását erősíti meg „A biológiai sokszínűség

Területfejlesztési Minisztérium, 2001) A biológiai sokszínűség védelmének stratégiája Szlovéniában céljai megvalósításának elemzése, Symbiosis Intézet, 2012	sokszínűségről szóló egyezmény három fő céljához hozzájáruló intézkedések koordinált megvalósításának egyedi céljait és iránymutatásait tartalmazza. Ezek a célok a következők: - a biológiai sokszínűség védelme - összetevői fenntartható felhasználása, - a genetikai erőforrások felhasználásából származó haszon méltányos és igazságos megosztása	védelmének stratégiája Szlovéniában céljai megvalósításának elemzése” következtetéseinek fényében
Környezeti stratégia/program/normatív intézkedés meghatározott környezetvédelmi céllal	Környezetvédelmi cél	Megjegyzések és magyarázatok
Tájvédelem		
Szlovénia Területfejlesztési stratégiája (a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 76/2004. szám)	A stratégia a következőket határozza meg a „Kulturális sokszínűség mint a nemzeti területi identitás alapja” céljának részeként: - Kulturális sokszínűség mint a minőségi nemzeti területi identitás, a minőségi életkörülmények és a társadalmi befogadás alapja megőrzésének és fejlesztésének előmozdítása A területfejlesztés koncepciója - a táj minőségi természeti és kulturális jellemzői felismerhetőségének fokozása kapcsán - meghatározza, - hogy a tájat - a jellemzők és a fejlesztési potenciál tekintetében – természeti, kulturális, városi és mezőgazdaságilag intenzív tájként fejlesztik, - A védelem és a minőségi kezelés előmozdítása a felismerhető természeti és kulturális tulajdonságokkal rendelkező területeken az e jellemzők segítségével teremtett gazdasági potenciál összefüggésében. Egyedi jellemzők meghatározása a területfejlesztés eljárásaiban történik regionális és helyi szinten és a területfejlesztésbe történő beépítése A tájfejlesztésen belül a stratégia meghatározza a felismerhető vonásokkal rendelkező, nemzeti szinten fontos tájképterületeket, továbbá e területek védelmének és fejlesztésének módjait.	Kiemelt figyelmet kell szentelni azon javasolt közlekedésiinfrastruktúra-konstrukciók értékelésének, amelyek behatol(hat)nak a felismerhető természeti és kulturális tulajdonságokkal rendelkező, nemzeti szinten fontos területekre és a rendkívüli tájakra.
Európai táj egyezmény, Európai	Az egyezmény a kivételes, a szokásos	Olyan energialétesítmények

<p>szerződések, 176. sz., Európa Tanács, 2000, az Európai táj egyezményt ratifikáló törvény, (A Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 74/03. szám)</p>	<p>és a megrongálódott tájakra vonatkozik. Az egyezmény céljai:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a tájak védelmének, kezelésének és tervezésének előmozdítása, - a tájjal összefüggő kérdések megoldásában európai együttműködés kialakítása <p>Az egyezmény értelmében minden aláíró tagja köteles</p> <ul style="list-style-type: none"> - jogilag elismerni a tájat mint az emberi környezet egy fontos elemét, az emberiség közös kulturális és természeti örökségének kifejeződését és önazonosságuk alapját; - olyan tájpolitikát kialakítani és megvalósítani, amelynek célja a táj védelme, kezelése és tervezése egyedi intézkedések elfogadásával; - meghatározni a nyilvánosság, a helyi és regionális közösségeknek és más érdekelt feleknek a tájpolitika meghatározásában és végrehajtásában való részvételéhez szükséges eljárásokat ; - beépíteni a tájpolitikát regionális és várostervezési, kulturális, környezetvédelmi és minden más politikájukba, amely közvetve vagy közvetlenül befolyásolja a tájat. 	<p>tervezésekor és értékelésekor, amelyek behatolnak a tájba, a táj jellemzőit és tulajdonságait figyelembe kell venni. Meg kell határozni az optimalizálást és kárenyhítő intézkedéseket, amelyeket az energiainfrastruktúra-létesítmények tervezésének további szakaszaiban figyelembe kell venni.</p>
<p>Környezeti stratégia/program/normatív intézkedés meghatározott környezetvédelmi céllal</p>	<p>Környezetvédelmi cél</p>	<p>Megjegyzések és magyarázatok</p>
<p>Kulturális örökség</p>		
<p>Törvény a kulturális örökségről (a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 16/08, 23/08, 8/11, 30/11, 90/12, 111/13. számok)</p>	<p>A törvény a tárgyak, tárgycsoportok, szerkezetek vagy területek anyagi és lényegi jellemzőinek megőrzéseként, ezek integritásának (épségének) megóvásaként határozza meg az örökségvédelmet és hangsúlyozza jelentőségüket a modern élet lényeges elemeként. Az örökségvédelem alapvető tartalma és céljai:</p> <ul style="list-style-type: none"> - az örökség fenntartása, helyreállítása, veszélyektől való megóvása, - anyagi és egyéb feltételek biztosítása az örökség kulturális funkcióihoz, függetlenül annak szándék szerinti funkciójától, - a nyilvánosság hozzáféréseinek biztosítása az örökséghez továbbá az örökség vizsgálatának és kutatásának elősegítése, 	

	<ul style="list-style-type: none"> - mindazon tevékenységek megelőzése, amelyek az örökség jellemzőit, tartalmát, alakját, következésképpen, értékét, megváltoztathatják, - az örökségvédelmi rendszer megvalósításának és fejlesztésének biztosítása. 	
Határozat a 2014 és 2017 közötti Nemzeti kulturális programról (ReNPK14-17) a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 99/13. sz.	A határozat értelmében a kulturális örökség megőrzése és fenntartható felhasználása pótolhatatlan hozzájárulás az emberiség fejlődéséhez és az életminőséghez. Figyelembe véve a kulturális örökségnek a befogadó demokratikus társadalom kiépítésében betöltött szerepét és hangsúlyozva a kulturális sokszínűséget és fenntartható fejlődést, a védelem fogalma jelentős bővülésen esik át, amely az egyes műemlékeknek a szakmai intézményekben megszervezett, az állagromlás és a kulturális és téridentitás őrzőinek számító szélesebb területek megőrzésében bekövetkező védelemtől odáig terjed, hogy végül elfogadták a kulturális örökségnek mint a gazdasági, társadalmi és helyi fejlődés forrásának koncepcióját, amelyhez a szektorpolitikák meghaladására és a szektorstratégiák befogadására, a különféle forrásokból megvalósuló pénzügyi befektetési lehetőségek aktív megteremtésére és a helyi közösségekkel való partnerségre van szükség.	
Európai táj egyezmény, Európai szerződések, 176. sz., Európa Tanács, 2000, az Európai táj egyezményt ratifikáló törvény (MEKK) (a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 74/03. sz.)	Az egyezmény az örökségnek számító tájra is utal. Az egyezmény célját a „Táj” fejezet ismerteti.	A létesítményeknek nem szabad megzavarniuk, feldúlniuk az örökségnek számító tájakat.
Európai egyezmény a régészeti örökség védelméről – Máltai egyezmény (Európai egyezmény a régészeti örökség védelméről – Máltai egyezmény (átdolgozott változat)), Európai szerződések, 143. Európa Tanács 1992 A régészeti örökség védelméről	Az egyezmény a régészeti örökség átfogó védelmére utal. Meghatározza a régészeti örökség megőrzése és a területfejlesztés közötti kapcsolatot. Az egyezmény az aláíró felekre az alábbi kötelezettségeket rója: - törekedni kell a régészet és a területfejlesztés előírásainak koordinálására és összekapcsolására,	Az előzetes régészeti kutatásokat és a potenciális védelmet szolgáló feltárásokat az építési szakaszban rögzíteni kell.

<p>szóló Európai egyezményt – a Máltai egyezményt ratifikáló törvény (módosított) (MEKVAD), a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 1999/24</p>	<ul style="list-style-type: none"> - biztosítani kell a régészek részvételét a területrendezési politikákban és a területrendezés különböző fázisaiban - biztosítani kell a rendszeres és következetes konzultációt régészek és várostervezők között vagy a területrendezésért felelős személyek között annak érdekében, hogy meg lehessen változtatni azokat a végrehajtási terveket, amelyek károkat okozhatnak a régészeti örökségben, és elegendő idő és forrás álljon rendelkezésre a megfelelő helyszíni vizsgálatokra és azok eredményeinek közzétételére is - biztosítani kell, hogy a régészeti lelőhelyeket és környéküket teljes mértékben figyelembe vegyék a környezeti hatások vizsgálatakor és hogy a döntéseket ezen az alapon hozzák. - biztosítani kell, hogy a területrendezés során megtalált régészeti örökség védelméről, ha lehet, a helyszínen (in situ) gondoskodjanak, - biztosítani kell, hogy a régészeti lelőhelyek a nyilvánosság számára nyitva álljanak és hogy az odavezető, nagy számú látogató által használható út, nem okoz kárt e helyek és környezetük tudományos és régészeti jellemzőiben. 	
<p>Európa építészeti örökségének védelméről szóló európai egyezmény (Granada-egyezmény) Európa építészeti örökségének védelméről szóló európai egyezmény, Európai egyezmények, 121. sz. Európa Tanács, 1985, az SFRY Hivatalos lapja – szerződések, 4-11/1991. A háborúk áldozatainak védelméről és a fegyverkezési verseny ellenőrzése, amelynek őrzője a három fő nukleáris hatalom, területéről származó szerződések szerződésekről szóló Európa Tanácsi, a genfi egyezmények és kiegészítő jegyzőkönyveket bejelentő</p>	<p>Az egyezmény az építészeti örökség (műemlékek, épületegyüttesek, emlékhelyek) átfogó védelmének (megóvásának) koncepcióját erősíti. Az egyezmény az aláíró felekre az alábbi kötelezettségeket rója:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a szóban forgó műemlékek törvényes védelmének megfelelő felügyeletet és engedélyezési eljárást alkalmaz - megakadályozza a védett műemlékek átforgalmazását, elpusztítását, vagy lebontását. <p>Minden egyes Fél vállalja, hogy olyan átfogó műemlékvédelmi politikát fogad el, amely</p> <ul style="list-style-type: none"> - az építészeti örökség védelmét a várostervezés és a regionális tervezés alapvető feladatává teszi - az építészeti örökség helyreállítását 	

törvény (a Szlovén Köztársaság Hivatalos lapja, 14/1992)	<p>és fenntartását célzó programokat kezdeményez</p> <ul style="list-style-type: none"> - biztos a kulturális, környezetvédelmi és területrendezési politika kiemelkedő feladatává teszi az építészeti örökség megőrzését, funkcióval való ellátását és bemutatását - amennyiben lehetséges, támogatja a területi és a településtervezési folyamat során azon épületek megőrzését és hasznosítását is, amelyek (értékük alapján) nem kapnának védelmet, de a városi és falusi környezetben elfoglalt helyük és az épület minősége szempontjából értéket jelentenek - támogatja az építészeti örökség szempontjából elengedhetetlenül fontos, hagyományos műszaki megoldások és építőanyagok alkalmazását és fejlesztését. 	
Környezeti stratégia/program/normatív intézkedés meghatározott környezetvédelmi céllal	Környezetvédelmi cél	Megjegyzések és magyarázatok
Klíma- és környezetvédelmi tényezők		
2003/87/EK IRÁNYELV az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról Az Európai Parlament és a Tanács 2009/29/EK irányelve (2009. április 23.) a 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatású gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének továbbfejlesztése és kiterjesztése tekintetében történő módosításáról	A 2003/23/EK irányelv üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról rendelkezik azzal a céllal, hogy pénzügyileg és közgazdaságilag hatékony módon támogassa az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentését.	A szén-dioxid-kibocsátás átlagos, előre jelzett csökkenése az EU kereskedelmi szektorában 21%.
Az üvegházhatású gázok kibocsátásának a 2020-ig terjedő időszakra szóló közösségi kötelezettségvállalásoknak megfelelő szintre történő csökkentésére irányuló tagállami törekvésekről szóló, 2009. április 23-i 406/2009/EK európai parlamenti és tanácsi határozat Az üvegházhatású gázok kibocsátásának korlátozására	406/2009/EK európai parlamenti és tanácsi határozat az üvegházhatású gázok kibocsátásának a 2013-tól 2020-ig terjedő időszakra szóló közösségi kötelezettségvállalásoknak megfelelő szintre történő csökkentésére irányuló tagállami törekvésekhez történő minimális kötelezettségvállalását, továbbá e hozzájárulások és azok értékelésének szabályait rögzíti.	A legmagasabb szén-dioxid-kibocsátás 2020-ig a nem kereskedelmi szektorban - +4%.

vonatkozó operatív program (nyilvánosvita-anyag)		
“EURÓPA 2020 – Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája” elnevezésű bizottsági közlemény (COM(2010) 2020, végleges) Európa 21. századi szociális piacgazdaságáról alkotott jövőkép COM (2011) 112 - Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, versenyképes gazdaság 2050-ig történő megvalósításának ütemterve	A COM (2011) 112 bizottsági közlemény a 2050-ig megteendő potenciális intézkedések ütemtervét ismerteti. Az intézkedések révén az EU csökkenteni tudná az üvegházhatású gázok kibocsátását – a 80%-ról 90%-ra megállapított és elfogadott célnak megfelelően. A határozat rögzíti azokat a mérföldköveket, amelyek segítségével az EU nyomon követheti, megfelelő irányban halad-e a célok elérése érdekében, foglalkozik a politikusok előtt álló kihívásokat, a különböző szektorok beruházási igényeit és lehetőségeit annak figyelembe vételével, hogy a 80%-ról 90%-ra célját az egyes tagállamok szintjén kell megvalósítani.	Az üzemanyagok nagyobb hatékonysága 2025-ig a legfontosabb tényezőnek kell maradnia az üvegházhatású gázok kibocsátásában a közlekedés okozta növekedés trendjének megfordításában.
A 2009/33/EK irányelv a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról	2009/33/EK irányelv előírja, hogy a szerződésalkötő hatóságok és bizonyos gazdasági szereplők – közúti jármű vásárlásakor – vegyék figyelembe a járművek élettartama alatt bekövetkező energia- és környezeti hatásokat, ideértve az energiateljesítményt, a CO ₂ - kibocsátást és bizonyos szennyező anyagokat, annak érdekében, hogy ösztönözzék a tiszta és energiahatékony járművek piacát, ezzel is javítva a közlekedési szektornak a Közösség környezeti, klíma- és energiapolitikáját.	Tiszta és energiahatékony közúti jármű vásárlása lehetőség azoknak a városoknak, amelyek piacra kívánják vinni környezettudatosságukat.
A benzinre, a dízelolajra és a gázolajra vonatkozó követelmények, illetőleg az üvegházhatású kibocsátott gázok mennyiségének nyomon követését és mérséklését célzó mechanizmus bevezetése tekintetében a 98/70/EK irányelv módosításáról, a belvízi hajókban felhasznált tüzelőanyagokra vonatkozó követelmények tekintetében az 1999/32/EK irányelv módosításáról, valamint a 93/12/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. április 23-i 2009/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv	A 2009/30/EC irányelv a 98/70/EK irányelvet módosítja, hogy – közúti járművek és nem közúti mobil járművek (köztük az éppen nem tengeren hajózó belvízi hajók), mezőgazdasági és erdészeti traktorok és az éppen nem tengeren tartózkodó üdülőjárművek vonatkozásában - meghatározza (a) a műszaki paramétereket – egészség- és környezetbiztonsági alapon – szikra- és kompressziós gyújtású motorokban használt üzemanyagokra vonatkozóan, figyelembe véve az ilyen motorokra vonatkozó követelményeket, és (b) a jármű által életciklusa alatt kibocsátott üvegházhatású gázok	A Közösség üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kb. 20%-a származik a közúti közlekedés során használt belső égésű motorokban elégett üzemanyagból. E kibocsátások csökkentésének egy módszere a bioüzemanyagok használatának népszerűsítése.

	csökkentésének célját.	
1222/2009/EK rendelet a gumiabroncsok üzemanyag-hatékonyság és más lényeges paraméterek tekintetében történő címkézéséről	1222/2009/EK rendelet célja, hogy javítsa a közúti közlekedés biztonságát, gazdasági és környezeti hatékonyságát az üzemanyag-hatékony és alacsony zajkibocsátású, biztonságos gumiabroncsok népszerűsítésével. Ez a határozat keretet hoz létre gumiabroncs-paraméterekre vonatkozó egységes információk nyújtásához címkézéssel, lehetővé téve, hogy a végfelhasználó tájékozott döntést hozzon gumiabroncs-vásárlásról.	A gumiabroncsok, főként gördülő ellenállásuk miatt, a gépjárművek üzemanyag-fogyasztásának 20-30%-át jelentik. Éppen ezért a gumiabroncsok, gördülő ellenállásának csökkentése jelentősen hozzájárul a közúti közlekedés energiahatékonyságához, így a kibocsátások csökkenéséhez.
Az Európai Parlament és a Tanács 443/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a könnyű haszongépjárművek széndioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról	A 443/2009/EK rendelet célja, a Közösségben nyilvántartásba vett új személygépkocsik kibocsátási teljesítményére vonatkozó követelmények meghatározása – a könnyű haszongépjárművek CO ₂ -kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés részeként és biztosítva a belső piac megfelelő működését.	Az új autók átlagos CO ₂ - kibocsátása 120 g CO ₂ /km-re csökken. Az új személygépjárműveknél az átlagos CO ₂ –kibocsátás 130 g CO ₂ /km.2020-tól a cél az új autók átlagos kibocsátásaként 95 g CO ₂ /km lesz. A rendeletet további intézkedések egészítik majd ki, amelyek 10 g CO ₂ /km csökkenést eredményeznek a Közösség integrált megközelítésének részeként.
Az Európai Parlament és a Tanács 510/2011/EK rendelete az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO ₂ - kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról	510/2011/EK rendelet a könnyű haszongépjárművek CO ₂ –kibocsátási teljesítményére állapít meg előírásokat.	A rendelet az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO ₂ kibocsátási követelményeket 175 g CO ₂ /km értékben határozza meg. 2020-tól a rendelet 147 g CO ₂ /km-ben jelöli meg a célt az Unióban nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművek átlagos kibocsátásaival kapcsolatban.
Környezeti stratégia/program/normatív intézkedés meghatározott környezetvédelmi céllal	Környezetvédelmi cél	Megjegyzések és magyarázatok
Zaj		
Az Európai Parlament és a Tanács 2002/49/EK irányelve (2002. június 25.) a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről	Az irányelv célja egy olyan közös megközelítési mód meghatározása, amelynek révén elkerülhetők, megelőzhetők vagy csökkenthetők a környezeti zaj okozta káros hatások, továbbá megalapozni a jelentősebb zajforrások – különösen a közúti és vasúti járművek és infrastruktúra, a repülőgépek, a kültéri használatra	Az irányelv céljai elérésének alapja: - a lakosságot és a felszint terhelő, a közlekedés és az ipari tevékenységek okozta zajjal kapcsolatos információk elkészítése egységes módszerekkel. - a nyilvánosság felvilágosítása

	tervezett és ipari berendezések és mobil munkagépek – által kibocsátott zaj csökkentésére irányuló közösségi intézkedések kifejlesztését.	a zajszennyezésről és annak egészségügyi következményeiről, - operatív programok elkészítése, elfogadása és végrehajtása a zaj elleni védelemről, - az operatív programok végrehajtásának és hatékonyságának monitoringja.
Jelentés a környezeti zajjal foglalkozó irányelv végrehajtásáról COM (2011) 321	<p>A környezeti zajjal foglalkozó irányelv végrehajtásáról szóló jelentés COM (2011) 321 a 2002/49/EK intézményi, jogi és működési szintű végrehajtását foglalja össze, információk a lakosság és környezet zajjal való szennyezéséről a 2007. évi stratégiai feltérképezésből származó információk alapján, továbbá iránymutatások további intézkedésekhez a környezeti zaj területén, amelyek az alábbiakat tartalmazzák.</p> <ul style="list-style-type: none"> - EU-szintű összehangolt zajértékelési módszer (CNOSSOS-EU) véglegesítése. A harmadik, 2017-ben esedékes jelentési ciklusra a közös módszer megvalósítása. - egységes álláspontok kialakítása a zaj elleni védekezés operatív programjainak elkészítéséhez és az agglomerációban és nyílt vidéken található csendes területek meghatározásához és védelméhez, - a szinergiák erősítése a környezeti levegő minőségének javítása és a zaj csökkentése érdekében tett intézkedések között átfogó tervezési intézkedésekkel nagy közlekedési csomópontok és települések területén, - a zajforrásokból származó kibocsátásokat szabályozó jogszabályok harmonizációja és korszerűsítése, A cél a gépjárművek okozta zaj csökkentése és az alacsony zajkibocsátású utak használata, a vasúti járművek és infrastruktúra kibocsátásainak, a repülőtéri üzemelés és a kültéri berendezések és gépek kibocsátásainak korlátozása. 	<p>Az EU-n belüli vasúti és közúti közlekedés miatt felmerülő, társadalmi, zajjal összefüggő költségek becsült nagysága évi 40 milliárd euró (az EU teljes bruttó nemzeti össztermelésének 0,4%-a). Az Szlovénián belüli vasúti és közúti közlekedés miatt felmerülő, társadalmi, zajjal összefüggő költségek becsült értéke évi 154 millió euró.</p> <p>A Közlekedésről szóló fehér könyv szerint a közlekedés zajjal összefüggő külső költségei kb. 20 milliárd euróval nőnek 2050-re, hacsak nem kerül sor további intézkedésekre.</p>
Operatív zaj cselekvési a Ljubljana megyei jogú város, önkormányzat területén kívüli első szakasz főutak és a fő	Operatív zaj cselekvési terv célja az életminőség javítása – zajszennyezés tekintetében – a legforgalmasabb vasútvonalak és közúti	Az operatív program rendelkezéseit a környezet jelenlegi terhelésének visszaállítására és a terhelés

vasútvonalak vonatkozásában, 2012-2017	<p>összeköttetések közelében élők számára.</p> <p>A program azokat a területeket érinti, amelyek olyan a vasútvonalak közelében található, amelyek 60 000-ret meghaladó szállítmányt, illetve olyan utak közelében található, amelyek a 6 milliót meghaladó, 2006-ban, azonban kizárólag a Ljubljana megyei jogú város, önkormányzat területén kívüli első területeken.</p> <p>A program meghatározza a zajszennyezés csökkentésére a 2012 és 2017 közötti időszakban végrehajtandó intézkedéseket.</p> <p>A program további intézkedéseket tartalmaz a környezet fokozott terhelésének csökkentésére és megelőzésére, például a zaj kérdésének kezelése a területrendezési eljárásokban és a közúti és vasúti közlekedés okozta zaj csökkentésére irányuló, zaj elleni intézkedések alappozíciói.</p>	további növekedésének megelőzésére alkalmazzák.
Az Európai Parlament és a Tanács 2002/30/EK irányelve (2002. március 26.) a Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról	<p>A 2002/30/EK irányelve célja, hogy rögzítse azokat a szabályokat, amelyekkel a Közösség elősegíti az üzemeltetési korlátozások repülőtérszintű egységes bevezetését annak érdekében, hogy csökkentse vagy korlátozza azok számát, akik a zaj káros hatásainak ki vannak téve.</p> <p>A működési korlátozások azt a zajjal összefüggő intézkedést jelentik, amelyek egyes szubszonikus sugárhajtású polgári repülőgéptípusok repülőterekhez való hozzáférését korlátozzák. Ennek része lehet a működési korlátozás, amelynek célja, hogy az előírásokat éppen csak teljesítő repülőgépeket bizonyos repülőterekről kivonják, továbbá a részleges működési korlátozás, amely a szubszonikus polgári repülőgéptípusok működését befolyásolja egy adott időszakon át.</p>	A COM(2011) 321 jelentéssel összhangban az irányelv felülvizsgálata várható, amely a zaj csökkentésére irányuló költséghatékony intézkedések bevezetését jelenti, figyelembe véve a repülőtéri zajról szóló irányelv és a környezeti zajról szóló irányelv közötti arány javítására előírt nemzetközi szabványokat.
A 19/2011/EU rendeletnek a gépjárművek és pótkocsijaik hatóságilag előírt gyári adattáblájára vonatkozó típus-jóváhagyási követelmények tekintetében történő módosításáról	<p>A 661/2009/EU rendelet előírásokat tartalmaz a következőkkel kapcsolatban:</p> <p>1. a gépjárművek és az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek és önálló műszaki egységek biztonságossága</p>	A fent említett szabályozás az új gumiabroncsok gördülésszaj-kibocsátását szabályozza.

1222/2009/EK rendelet a gumibroncsok üzemanyag-hatékonyság és más lényeges paraméterek tekintetében történő címkézéséről	<p>tekintetében történő típus-jóváhagyás;</p> <p>2. az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek tekintetében a biztonság, a hatékony üzemanyag-fogyasztás és CO₂-kibocsátás vonatkozásában, valamint a sebességváltás-jelzők tekintetében, a hatékony üzemanyag-fogyasztás és CO₂-kibocsátás vonatkozásában a gépjárművek típusjóváhagyására, és</p> <p>3. az újonnan gyártott gumibroncsok biztonsága, gördülő-ellenállási teljesítménye és gördülésizaj-kibocsátása tekintetében történő típus-jóváhagyás.</p> <p>1222/2009/EK rendelet célja, hogy javítsa a közúti közlekedés biztonságát, gazdasági és környezeti hatékonyságát az üzemanyag-hatékony és alacsony zajkibocsátású, biztonságos gumibroncsok népszerűsítésével.</p>	
A transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „járművek - zaj” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2011. április 4-i 2011/229/EU bizottsági határozat	<p>A határozat az átjárhatósági műszaki előírás (ÁMI) átdolgozott változata, amely a 2008/57/EK irányelv 6(1) cikkében hivatkozott és a mellékletben ismertetett, a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „járművek - zaj” alrendszerére vonatkozik.</p> <p>Az ÁMI a 2008/57/EK I. mellékletében meghatározott a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „járművek - zaj” alrendszerére irányadó.</p> <p>Az ÁMI a melléklet 7. pontjában ismertetett, új és meglévő járművekre irányadó.</p>	Az ÁMI műszaki paraméterei a gördülő (vontató és vontatott) járművek kibocsátásait szabályozzák.
Környezeti stratégia/program/normatív intézkedés meghatározott környezetvédelmi céllal	Környezetvédelmi cél	Megjegyzések és magyarázatok
“EURÓPA 2020 – Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája” elnevezésű bizottsági közlemény COM(2010) 2020	“EURÓPA 2020 – Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája” elnevezésű közleményében a Bizottság kiemeli, mennyire fontos a társadalmi kohézió, a zöld gazdaság, az oktatás és az innováció Európa számára. A fenti célokat tükröznie kell a polgárok fenntartható mobilitását célul kitűző	

	európai közlekedéspolitika számos aspektusának, a közlekedés „szén-dioxid-mentesítésének” és a műszaki haladás teljes körű kiaknázásának.	
--	---	--