



**Ministrstvo za infrastrukturo**

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 82 82

F: 01 478 81 39

E: gp.mzp@gov.si

*JAVASLAT*

# **KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁGBAN**

**9.6 verzió**

2014. október 15.



**Tartalma:**

- **A teljes közlekedési stratégia angol nyelvű tartalomjegyzéke, táblázatjegyzéke és ábrajegyzéke valamint rövidítésjegyzéke**
- **Közérthető összefoglaló**

**TARTALOMJEGYZÉK**

CÉL.....	1
JOGALAPOK.....	1
PREAMBULUM .....	1
<b>1. A STRATÉGIA KIINDULÓPONTJAI .....</b>	<b>2</b>
1.1. BEVEZETÉS .....	2
1.2. SZLOVÉNIA FÖLDRAJZI HELYZETE ÉS NÉHÁNY ALAPVETŐ KÉRDÉS .....	3
1.3. A KÖZLEKEDÉS A STRATÉGIAI DOKUMENTUMOKBAN .....	6
1.3.1. <i>A közlekedés a Szlovén Köztársaság közlekedéspolitikai határozatának (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 35/02. és 60/04. számú) tükrében .....</i>	<i>6</i>
1.3.2. <i>Szlovénia területfejlesztési stratégiája (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 76/04. száma) .....</i>	<i>11</i>
1.4. HELYZETELEMZÉS A TERÜLETFEJLESZTÉS SZEMPONTJÁBÓL.....	12
1.4.1. <i>Közlekedésfejlesztés a települések és régiók közötti összeköttetés javítása érdekében .....</i>	<i>14</i>
1.4.2. <i>A közlekedési rendszerek elérhetősége és összekapcsolása.....</i>	<i>17</i>
1.4.3. <i>Elérhetőség Szlovénián belül.....</i>	<i>19</i>
1.5. RÉSZLEGES NEMZETI PROGRAMOK HELYZETELEMZÉSE .....	23
1.5.1. <i>Az állami vasúti infrastruktúra helyzete a Szlovéniai vasúti infrastruktúrafejlesztés nemzeti programja szempontjából .....</i>	<i>23</i>
1.5.2. <i>Nemzeti útprogramok .....</i>	<i>25</i>
1.5.3. <i>A Szlovén Köztársaság nemzeti tengeri közlekedési fejlesztési programja .....</i>	<i>26</i>
1.5.4. <i>Határozat a nemzeti polgári légitársaság fejlesztéséről (ReDNCAP) a Szlovén Köztársaságban 2020-ig .....</i>	<i>28</i>
1.5.5. <i>Helyzetelemzés a szlovén légitársaságról és előrejelzések .....</i>	<i>28</i>
1.5.6. <i>A tömegközlekedés infrastruktúrájához kapcsolódó ReNCADP intézkedések.....</i>	<i>29</i>
1.6. A KORÁBBI FEJLESZTÉSEK ÉS A JELENLEGI HELYZET ELEMZÉSE.....	29
1.6.1. <i>A közlekedési eszközök megoszlása Szlovén Köztársaságban .....</i>	<i>29</i>
1.6.2. <i>A személy- és áruszállítás jelenlegi fejlesztése .....</i>	<i>31</i>
1.6.3. <i>Közlekedési forgalom 2011-ben .....</i>	<i>38</i>
1.7. AZ EU KÖZLEKEDÉSRŐL SZÓLÓ FEHÉR KÖNYVE.....	43
1.8. A TRANSZEURÓPAI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT UNIÓS JOGI KERETRENDSZERÉNEK ALAKULÁSA A JÖVŐBEN.....	45
1.8.1. <i>A jövőbeli TEN-T hálózat megvalósításának feltételei és határidői.....</i>	<i>45</i>
1.8.2. <i>A törzshálózattal kapcsolatos TEN-T feltételek és a Szlovén Köztársaság valós infrastrukturális helyzetének összehasonlítása .....</i>	<i>50</i>
1.8.3. <i>A TEN-T hálózat megvalósítása 2014 és 2020 között.....</i>	<i>51</i>
1.9. A KÖZLEKEDÉSI FOLYOSÓK VERSENYKÉPESSÉGÉNEK ELEMZÉSE.....	52
1.10. A KÖZLEKEDÉSBEN AZ ALTERNATÍV ÜZEMANYAGOK HASZNÁLATÁHOZ SZÜKSÉGES INFRASTRUKTÚRA.....	56
<b>2. A KÖZLEKEDÉSÉRT FELELŐS MINISZTERIUM .....</b>	<b>58</b>
2.1. <b>AZ INFRASTRUKTÚRÁÉRT FELELŐS MINISZTERIUM (MZI) SZERVEZETE.....</b>	<b>58</b>
2.2. <b>AZ INFRASTRUKTÚRÁÉRT FELELŐS MINISZTERIUMNAK A 2014-2020 KÖZÖTTI KÖLTSÉGVETÉSI CIKLUS INTÉZKEDÉSEI MEGVALÓSÍTÁSÁHOZ KAPCSOLÓDÓ ADMINISZTRATÍV FELADATKÖREINEK ELEMZÉSE .....</b>	<b>58</b>



2.2.1.	<i>A vasúti infrastruktúra területe</i> .....	62
2.2.2.	<i>A fenntartható mobilitás területe</i> .....	64
2.2.3.	<i>Közúti infrastruktúra</i> .....	65
2.2.4.	<i>Tengeri infrastruktúra</i> .....	66
2.2.5.	<i>A kohéziós politika 2014–2020 horizontális feladatai</i> .....	67
<b>3.</b>	<b>A KÖZLEKEDÉSI MODELL</b> .....	<b>70</b>
3.1.	BEVEZETÉS.....	70
3.2.	A KÖZLEKEDÉSI MODELL KIALAKÍTÁSÁHOZ ÉS VALIDÁLÁSÁHOZ HASZNÁLT ADATOK.....	70
3.2.1.	<i>Bevezetés</i> .....	70
3.2.2.	<i>A modell kialakításánál használt adatok</i> .....	71
3.2.3.	<i>A modell kalibrálásához és validálásához használt adatok</i> .....	72
3.3.	A TELJES MODELL.....	74
3.3.1.	<i>Alapvető jellemzők</i> .....	74
3.3.2.	<i>A modell szerkezete</i> .....	75
3.3.3.	<i>A modellezés területe</i> .....	76
3.4.	BELSŐ SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI KERESLET.....	77
3.4.1.	<i>Szlovénia</i> .....	77
3.4.2.	<i>A többi közép-európai terület</i> .....	82
3.5.	BELSŐ ÁRUSZÁLLÍTÁSI KERESLET.....	83
3.6.	KÜLSŐ SZÁLLÍTÁSI KERESLET.....	87
3.7.	KIVÁLASZTÁS.....	87
3.8.	KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG.....	88
3.9.	A KÖZLEKEDÉSI ELŐREJELZÉSEK ALAPJA.....	89
3.9.1.	<i>Bevezetés</i> .....	89
3.9.2.	<i>A társadalmi-gazdasági feltételek alakulása Közép-Európában</i> .....	89
3.9.3.	<i>A társadalmi-gazdasági feltételek előrejelzése Szlovéniában</i> .....	93
3.9.4.	<i>A GDP előrejelzése</i> .....	98
3.9.5.	<i>A termelékenység előrejelzése</i> .....	100
3.9.6.	<i>A foglalkoztatás előrejelzése</i> .....	101
3.9.7.	<i>Koper, Trieszt és Rijeka kikötői, valamint a Ljubljana Jože Pučnik Repülőtér számára készített közlekedési előrejelzések</i> .....	103
3.9.8.	<i>A közlekedési szolgáltatásokkal kapcsolatos előrejelzések alapjai</i> .....	106
3.10.	A „NE TEGYÜNK SEMMIT” ALTERNA ÉRTÉKELÉSE – A PROBLÉMÁK MEGHATÁROZÁSA ÉS INTÉZKEDÉSI JAVASLATOK.....	110
3.10.1.	<i>Bevezetés</i> .....	110
3.10.2.	<i>A közlekedési eszközök megoszlásának aránya</i> .....	111
3.10.3.	<i>A közlekedés hatékonysága</i> .....	114
3.10.4.	<i>Környezetvédelmi elfogadhatóság</i> .....	150
3.10.5.	<i>Társadalmi elfogadhatóság</i> .....	157
3.10.6.	<i>Karbantartás és egyéb rendszeres költségek</i> .....	163
<b>4.</b>	<b>SWOT ELEMZÉS</b> .....	<b>178</b>
4.1.	A KÖZLEKEDÉS ÁLTALÁNOS SWOT-ELEMZÉSE.....	178
4.2.	A VASUTAK SWOT-ELEMZÉSE.....	179
4.3.	A KÖZUTAK SWOT-ELEMZÉSE.....	180
4.4.	A LÉGIKÖZLEKEDÉS SWOT-ELEMZÉSE.....	180
4.5.	A TENGERI KÖZLEKEDÉS SWOT-ELEMZÉSE.....	181
4.6.	A TÖMEGKÖZLEKEDÉS SWOT-ELEMZÉSE.....	182
<b>5.</b>	<b>A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS JÖVŐKÉPE, CÉLKITŰZÉSEI, A KAPCSOLÓDÓ INTÉZKEDÉSEK ÉS MUTATÓK A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁGBAN</b> .....	<b>183</b>
5.1.	A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS JÖVŐKÉPE A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁGBAN.....	183
5.1.1.	<i>A közlekedésfejlesztés jövőképe a Szlovén Köztársaságban</i> .....	183



5.1.2.	<i>A közlekedésfejlesztés jövőképe a Szlovén Köztársaságban ágazatonként.....</i>	184
5.2.	A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS CÉLKITŰZÉSEI A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁGBAN ..	197
5.2.1.	<i>Általános célkitűzések.....</i>	197
5.2.2.	<i>A közlekedési módok szerinti specifikus célkitűzések.....</i>	198
5.3.	ALAPVETŐ INTÉZKEDÉSEK A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS TERÜLETÉN A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁGBAN ..	199
5.4.	A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS MUTATÓI A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁGBAN.....	200
<b>6.</b>	<b>AZ ADATFELDOLGOZÁS FÖLDRAJZI TERÜLETEI .....</b>	<b>203</b>
<b>7.</b>	<b>INTÉZKEDÉSEK A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA CÉLKITŰZÉSEINEK ELÉRÉSE ÉRDEKÉBEN A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁGBAN.....</b>	<b>205</b>
7.1.	A STRATÉGIA ÁLTALÁNOS ÉS SPECIFIKUS CÉLKITŰZÉSEINEK A MEGHATÁROZÁSA ..	205
7.2.	AZ EGYEDI SPECIFIKUS CÉLKITŰZÉSEK ELÉRÉSE ÉRDEKÉBEN SZÜKSÉGES INTÉZKEDÉSEK MEGHATÁROZÁSA.....	206
7.3.	A STRATÉGIA EGYEDI ELÉRÉSE ÉRDEKÉBEN SZÜKSÉGES INTÉZKEDÉSEK BEMUTATÁSA ..	206
7.4.	A CÉLKITŰZÉSEKET, SPECIFIKUS CÉLKITŰZÉSEKET, INTÉZKEDÉSEKET, VALAMINT AZ INTÉZKEDÉSEK ÉS SPECIFIKUS CÉLKITŰZÉSEK KÖZÖTTI ÖSSZEFÜGGÉSEKET BEMUTATÓ TÁBLÁZATOK.....	207
7.4.1.	<i>A célkitűzések, specifikus célkitűzések, és a kapcsolódó szempontok és területek bemutatása .....</i>	207
7.4.2.	<i>A tervezett specifikus célkitűzések elérését szolgáló intézkedések leírása közlekedési területenként.....</i>	211
7.4.3.	<i>Táblázat az intézkedésekről és azok hatásáról a specifikus célokra.....</i>	227
<b>8.</b>	<b>A STARTÉGIA KÖRNYEZETI VIZSGÁLATÁNAK ÖSSZEFOGLALÁSA .....</b>	<b>236</b>
<b>9.</b>	<b>FÜGGELÉKEK.....</b>	<b>251</b>



ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra Az V. és X. páneurópai folyosók útvonalai (Forrás: Infrastruktúráért Felelős Minisztérium) .....	5
2. ábra A nemzetközi együttműködés területei.....	13
3. ábra A napi ingázás bemutatása – a két különböző településen lakó és dolgozó személyek száma....	15
4. ábra Országos és nemzetközi jelentőségű városi központok és vonzaskörzeteik .....	16
5. ábra Lehetséges multimodális megközelíthetőség (megközelíthetőség többféle közlekedési eszközzel) az ESPON országokban, 2006 .....	18
6. ábra Az egynapos üzleti utak célpontjaiként szolgáló városok hálózata .....	19
7. ábra Területek, ahonnan elérhetők a legmagasabb vagy magas szintű köztevékenységgel jellemezhető központok.....	20
8. ábra Az autópályákhoz vagy gyorsforgalmi utakhoz vezető csatlakozások elérhetősége (2025. év) ...	21
9. ábra Útmutatás a települések tekintetében létrehozandó intermodális közlekedési hálózat kialakításához .....	23
10. ábra A közlekedési eszközök megoszlásánál aránya a szlovéniai személyszállításban .....	30
11. ábra A közlekedési eszközök megoszlásánál aránya kilenc nagyobb szlovéniai városba érkezéskor és az onnan történő induláskor .....	30
12. ábra Az áruszállítás módja Szlovéniában, 2011 .....	31
13. ábra Népeség-növekedés, illetve -csökkenés statisztikai régióként az 1999 és 2011 közötti időszakban.....	32
14. ábra A középiskolai tanulók számának alakulása a Szlovén Köztársaságban az 1999 és 2011 közötti időszakban.....	32
15. ábra A motorizáció növekedése Szlovéniában 1999 és 2011 között .....	33
16. ábra A közlekedési eszközökkel megtett kilométerek számának növekedése úttípusonként az 1999 és 2011 közötti időszakban .....	34
17. ábra Az utasok által megtett kilométerek számának növekedése úttípusonként az 1999 és 2011 közötti időszakban .....	35
18. ábra Az áruszállítás növekedése úttípusonként az 1999 és 2011 közötti időszakban .....	36
19. ábra A rakomány átrakása Koper kikötőjében, 2000 és 2013 között .....	37
20. ábra Az utasok száma a Jože Pučnik Ljubljana Repülőtéren, 2000 és 2013 között .....	37
21. ábra A légitrakomány a Jože Pučnik Ljubljana Repülőtéren, 2000 és 2013 között.....	38
22. ábra Vasúti és közúti áruszállítás (nettó tonna/év), 2011, nagyobb terület.....	39
23. ábra Vasúti és közúti áruszállítás (nettó tonna/év), 2011, szűkebb terület .....	39
24. ábra Közúti közlekedési forgalom (jármű/munkanap), 2011.....	40
25. ábra Tömegközlekedési utasszállítási forgalom (utasok/munkanap), 2011.....	41
26. ábra A fel- és leszállások száma a tömegközlekedésben (fel- és leszállások/munkanap), 2011 .....	42
27. ábra Átszállások száma a tömegközlekedési eszközökön (összes átszállás/munkanap), 2011 .....	42
28. ábra A szlovéniai közlekedési hálózat a TEN-T rendeletben (vasutak, kikötők, közúti-vasúti terminálok).....	47
29. ábra A szlovéniai közlekedési hálózat a TEN-T rendeletben (közutak, kikötők, közúti-vasúti terminálok és repülőterek).....	48
30. ábra Törzshálózat-folyosók .....	52
31. ábra A Szlovénián áthaladó folyosók és egymással versenyző folyosók.....	55
32. ábra A teljes közép-európai közlekedési modell terve, az utas- és áruszállítással .....	75
33. ábra A belső zónákra felosztása: 827 zóna (vastagabb vonallal keretezve); a külső zónák felosztása: 12 zóna (sárga színnel jelölve).....	77
34. ábra Valószínűségi impedencia függvények a különböző közlekedési módokra .....	79
35. ábra Az árukategória modell árukategóriákra van felosztva, amelyekre külön modellek készülnek ...	83
36. ábra A közlekedési módok kiválasztását, illetve kombinációját a mennyiségi szakaszban határozzák meg.....	86
37. ábra Az európai népeség-növekedés 2005 és 2030 között .....	90
38. ábra Az egy főre jutó bruttó hazai termék növekedése rögzített árak mellett 2005 és 2030 között .....	91
39. ábra A szlovéniai lakóhellyel rendelkező személyek száma az egyes években .....	94
40. ábra A szlovéniai lakosok életkorszerinti megoszlása az egyes években .....	94



41. ábra Az aktív munkavállaló népesség és a foglalkoztatott személyek számának alakulása Szlovéniában .....	95
42. ábra A munkahelyek száma ágazatonként Szlovéniában .....	96
43. ábra Az éves átlagos GDP növekedési ráták előrejelzése .....	99
44. ábra Az éves átlagos GDP növekedési ráták alakulása .....	100
45. ábra Az éves átlagos termelékenységnövekedési ráták előrejelzése .....	101
46. ábra Az éves átlagos termelékenységnövekedési ráták alakulása .....	102
47. ábra Az éves átlagos foglalkoztatásnövekedési ráták előrejelzése .....	102
48. ábra Az éves átlagos foglalkoztatásnövekedési ráták alakulása .....	103
49. ábra A teljes átrakott árumennyiség előrejelzése Koper kikötőjében (nettó tonna/év) .....	104
50. ábra A Ljubljana Jože Pučnik Repülőtéren szállított utasok számának előrejelzése .....	105
51. ábra Az olajárak alakulásának előrejelzése az <i>Amerikai Energiainformációs Hivatal</i> által, 2008 .....	107
52. ábra Alternatívák kialakítása ér értékelése .....	110
53. ábra Az utazások száma Szlovéniában 2011-ben és 2030-ban .....	111
54. ábra A közlekedési eszközök megoszlásának aránya Szlovéniában .....	111
55. ábra A közlekedési eszközök megoszlásának aránya a városok belépési pontjain .....	112
56. ábra A közlekedési eszközök megválasztása az áruszállításban Szlovéniában .....	113
57. ábra A vasúti tömegközlekedés minőségének elemzése, 2011 .....	115
58. ábra A jelenlegi vasúthálózat kapacitálásának kihasználása, 2011 .....	116
59. ábra A vasúthálózat kapacitálásának kihasználása 2030-ban, figyelembe véve a jelenlegi vasúttrendszert Szlovéniában és környékén .....	117
60. ábra A vasúthálózat kapacitálásának kihasználása 2030-ban, figyelembe véve a vasúthálózattal kapcsolatos potenciális igényeket, ha a vasúthálózat Szlovéniában és a szomszédos országokban megfelel a vonatkozó TEN-T normáknak .....	118
61. ábra A vasúti sínek teherbíró képessége .....	120
62. ábra A túllépett teherbíró képességű utak a délutáni csúcsidőben 2030-ban (lilával jelölve) .....	122
63. ábra A túllépett teherbíró képességű utak csúcsidőben a turistaszezon idején 2030-ban (lilával jelölve) .....	122
64. ábra A parkolóhelyek hiánya a nehéz terhegépjárművek pihenőhelyein 2008-ban .....	123
65. ábra A parkolóhelyek hiánya a nehéz terhegépjárművek pihenőhelyein 2023-ban .....	124
66. ábra A helyközi autóbuszközlekedésben szállított utasok száma .....	127
67. ábra A városi utasszállítás keretében szállított utasok száma (ezer fő) 2005 és 2013 között .....	128
68. ábra A beslő vasúti közlekedés keretében szállított utasok száma .....	129
69. ábra A városok közötti utasszállító járatok által használt járművek száma .....	130
70. ábra A városok közötti utasszállító járatok által használt járművek számának megjelenítése .....	131
71. ábra A járművek működési ideje és a működési idő lejártaának a megjelenítése .....	133
72. ábra A MARPROM által városi utasszállításra használt járművek száma .....	135
73. ábra Ljubljana megközelítése a tömegközlekedéssel/személygépkocsival történő utazás időtartamának arányát mutatva, 2011 .....	137
74. ábra Kikötőfejlesztés 2020-ig (középtávon) .....	143
75. ábra A koperi országos területrendezési terv (NSP) fő projektjei .....	143
76. ábra A Ljubljana Jože Pučnik Repülőtér javasolt átszervezése (2040) .....	147
77. ábra CO <sub>2</sub> kibocsátás 2030-ra .....	151
78. ábra Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása Szlovéniában .....	151
79. ábra A PM <sub>2,5</sub> részecskék kibocsátása Szlovéniában 2030-ra a közlekedésben .....	154
80. ábra A szennyező anyagok helyi kibocsátása Szlovéniában .....	155
81. ábra A közúti és vasúti közlekedés miatti túlzott zaj által érintett lakosok .....	157
82. ábra A kohéziós centrumok megközelíthetősége gépcsoval (percben) .....	158
83. ábra A kohéziós centrumok megközelíthetősége tömegközlekedéssel (percben) .....	159
84. ábra A kohéziós centrumok magángépjárművekkel és tömegközlekedéssel történő megközelíthetősége nehezebbé válása .....	160
85. ábra A Tömegközlekedés infrastruktúrális fejlesztése a Szlovén Köztársaságban című nemzeti programról szóló határozat jövőképe 2020-ra és 2030-ra .....	163
86. ábra Vasútfenntartási költségek 2004–2016 .....	176
87. ábra A fenntartható fejlődés szempontjainak vázlatos ábrája .....	184



<b>88. ábra Szlovénia területfejlesztési stratégiájának közlekedési hálózati rendszere</b> .....	185
<b>89. ábra Az általános célkitűzések és a TEN-T rendeletek célkitűzései összehangolásának vázlatos bemutatása</b> .....	197
<b>90. ábra A célkitűzések és intézkedések matrixa</b> .....	200
<b>91. ábra Közlekedési vonzáskörzetek, ahol sajátos problémákat azonosítottak, és intézkedéseket határoztak meg</b>	203





TÁBLÁZATJEGYZÉK

1. táblázat Az egy évre eső járművek száma bizonyos autópálya-szakaszokon a Szlovén Köztársaságban 2009-ben és 2030-ban.....	9
2. táblázat Az egy évre eső teheráru mennyisége (t) és az utasok száma bizonyos autópálya-szakaszokon a Szlovén Köztársaságban 2009-ben és 2030-ban.....	9
3. táblázat Közlekedés a koperi kikötőben és a Jože Pučnik Ljubljana Repülőtéren évek szerint.....	36
4. táblázat ATEN-T kritériumok összehasonlítása.....	51
5. táblázat Logisztikai rendszerek.....	84
6. táblázat Társadalmi-gazdasági feltételek európai szinten, 2005.....	91
7. táblázat Társadalmi-gazdasági feltételek európai szinten, 2030.....	92
8. táblázat Társadalmi-gazdasági adatok a nemzeti szintű prognosztikus közlekedési modell kialakításához 2011-re, 2020-ra és 2030-ra.....	96
9. táblázat Az átlagos éves GDP növekedési ráta előrejelzése.....	98
10. táblázat Az átlagos éves GDP növekedési ráta Szlovéniában és a környező országokban 2010 és 2060 között.....	99
11. táblázat Az átlagos éves termelékenységi növekedési ráta előrejelzése.....	100
12. táblázat Az átlagos éves termelékenységi növekedési ráták Szlovéniában és a környező országokban 2010 és 2060 között.....	101
13. táblázat Az átlagos éves foglalkoztatási növekedési ráták előrejelzése.....	102
14. táblázat Az átlagos éves foglalkoztatási növekedési ráták in Szlovéniában és a környező országokban 2010 és 2060 között.....	103
15. táblázat A koperi kikötő átrakodási forgalmának előrejelzése (nettó tonna/év).....	104
16. táblázat A Ljubljana Jože Pučnik Repülőtéren szállított utasok számának előrejelzése.....	106
17. táblázat A közlekedési modellben használt utiköltségek (növekedés vagy csökkenés a 2005-ös kiindulási évhez képest).....	107
18. táblázat A közlekedési modellben használt közlekedési költségek 2020-ra és 2030-ra, az árak 2009-ből vannak (abszolút érték vagy a növekedés vagy csökkenés 2008-hoz képest százalékban kifejezve).....	109
19. táblázat A közúti utasszállítás Szlovéniában 2002 és 2011 között.....	126
20. táblázat A közúti utasszállítás Szlovéniában 2011 és 2013 között.....	127
21. táblázat A városi utasszállítás 2005 és 2013 között.....	128
22. táblázat A vasúti utasszállítás Szlovéniában between 2005 és 2013 között.....	129
23. táblázat A városközi vonalakon utasszállításra használt járművek száma, figyelembe véve azok életkorát és környezetvédelmi jellemzőit.....	131
24. táblázat Az SŽ–Potniški promet (Szlovén Vasutak – utasszállítás) járművei.....	132
25. táblázat A bicikliseket érintő közúti balesetek száma és következményei.....	141
26. táblázat Középtávú prioritások a kikötői terminállal kapcsolatban.....	145
27. táblázat A tömegközlekedésre kijelölt kikötői infrastruktúra.....	145
28. táblázat A járatok és utasok száma 2006 és 2013 között.....	149
29. táblázat A környezeti levegőt szennyező anyagok kibocsátása (t/év).....	155
30. táblázat A regionális kohéziós központok elérhetősége fél órán belül magánjárművekkel, illetve tömegközlekedéssel (lakosok száma).....	159
31. táblázat A közúthálózat hossza 2012-ben.....	164
32. táblázat Az M1, M2, R1 és R2 útszakaszai minőségének értékelése 2011-ben.....	165
33. táblázat Az 31 és RT útszakaszai minőségének értékelése 2012-ben.....	165
34. táblázat Az útszakaszok minőségének értékelése a főútvonalakon és a regionális utakon.....	165
35. táblázat Az MW A1 útszakaszai minőségének értékelése 2011-ben.....	165
36. táblázat Az MW A2 útszakaszai minőségének értékelése 2011-ben.....	166
37. táblázat Az MW A3 útszakaszai minőségének értékelése 2011-ben.....	166
38. táblázat Az MW A4 útszakaszai minőségének értékelése 2011-ben.....	166
39. táblázat Az MW A5 útszakaszai minőségének értékelése 2011-ben.....	167
40. táblázat Az EW H2 útszakaszai minőségének értékelése 2011-ben.....	167
41. táblázat Az EW H3 útszakaszai minőségének értékelése 2011-ben.....	167
42. táblázat Az EW H4 útszakaszai minőségének értékelése 2011-ben.....	167





43. táblázat Az EW H5 útszakaszai minőségének értékelése 2011-ben.....	168
44. táblázat Az EW H6 útszakaszai minőségének értékelése 2011-ben.....	168
45. táblázat Az EW H7 útszakaszai minőségének értékelése 2011-ben.....	168
46. táblázat Az autópályák és gyorsforgalmi utak minőségének értékelése .....	169
47. táblázat A befektetések fenntartását célzó tevékenységek .....	171
48. táblázat A vasúthálózat alapvető adatai .....	172
49. táblázat Az állami költségvetésre háruló fenntartási és támogatási költségek (euró, HÉA nélkül) 176	



## RÖVIDÍTÉSEK

AIS	(Automatic Identification System on ships) automatikus azonosító rendszer a hajókon
AJPES	(Agency of the Republic of Slovenia for Public Legal Records and Related Services) A Szlovén Köztársaság Közokirat-nyilvántartási és Szolgáltatási Ügynöksége
BA Corridor	(Baltic-Adriatic Core Network Corridor) balti-adriai maghálózati folyosó
GDP	(Gross domestic product) bruttó hazai termék
CETRA	(Central European Transport Model) közép-európai közlekedési modell
CNG	(Compressed natural gas) sűrített földgáz
DARS	(Motorway Company in the Republic of Slovenia) A Szlovén Köztársaság Autópálya Vállalata
VAT	(Value added tax) hozzáadottérték-adó
NSP	(National Spatial Plan) Nemzeti területrendezési terv
DRSC	(Slovenian Roads Agency) Szlovén Közúti Ügynökség
(EC) EB	(European Commission) Európai Bizottság
ERTMS/ETCS	(European Rail Traffic Management System/Train Control System) európai vasúti közlekedési irányítási rendszer/vonatirányítási rendszer, amely lehetővé teszi a vonatok átjárhatóságát
ESPON	(European Observation Network for Territorial Development and Cohesion) Európai Területrendezési Megfigyelő Hálózat
(ERDF) ERFA	(European Regional Development Fund) Európai Regionális Fejlesztési Alap
EU	Európai Unió
EURO	(European emission standards for vehicles) a gépjárművek kibocsátására vonatkozó európai normák
PSO	(Public Service Obligation) közszolgálati kötelezettség
HBEFA	(Handbook Emission Factors for Road Transport) A közúti emissziós tényezők kézikönyve
EÖE (CEF)	(Connecting Europe Facility) európai összekapcsolódási eszköz (1316/2013/EU rendelet)
ITS/TMS	(Intelligent Transport Systems/Transport Management Systems intelligens közlekedési rendszerek/közlekedésirányítási rendszerek
JAPTI	(Public Agency for Entrepreneurship and Foreign Investments) Vállalkozások és Külföldi Befektetések Közhivatala
PPT	(Public Passenger Transport) tömegközlekedés
PRI	(Public railway infrastructure) vasúti tömegközlekedési infrastruktúra
CP	(Cohesion policy) kohéziós politika
CF	(Cohesion funds) kohéziós alapok
LRIT	(Long-range identification and tracking system of ships) nagy hatósugarú hajóazonosító és nyomon követő rendszerek
MED Corridor	(Mediterranean Core Network Corridor) mediterrán maghálózati folyosó
MI	(Ministry of the Interior) Belügyminisztérium
MESCS	(Ministry of Education, Science, Culture and Sport) Oktatásért, Tudományért, Kultúráért és Sportért Felelős Minisztérium
Minf	(Ministry of Infrastructure) Infrastruktúráért Felelős Minisztérium
NAPA	(North Adriatic Ports Association) Észak-adriai Kikötők Szövetsége (Rijeka, Koper, Trieszt, Velece)
OECD	(Organisation for Economic Cooperation and Development) Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet
P+R	(Park and Ride) P+R



## KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁGBAN

---

AA DT	(Average Annual Daily Traffic) évi átlagos napi forgalom
CEC	(Civil engineering company) építőipari vállalat
PRIMOS	Nemzeti közlekedési modell (Szlovénia)
RIS	(River Information Services) folyami információs szolgáltatások
RNE	RailNetEurope (az európai vasúti infrastruktúra-kezelők szövetsége)
SafeSeaNet	a hajóforgalom nyomon követése az európai vizeken
SESAR	az európai légiforgalmi irányítási struktúra modernizációs programja
SPSS	(Spatial Planning Strategy of Slovenia) Szlovénia területrendezési stratégiája
SORS	(Statistical Office of the Republic of Slovenia) A Szlovén Köztársaság Statisztikai Hivatala
SŽ	Slovenske železnice – Szlovéniai Vasutak
TEN-T	(Trans-European Transport Network) transzeurópai közlekedési hálózat
TEU	(Twenty foot equivalent unit) húsz lábnyak megfelelő egység (6.1 x 2.44 x 1.33–2.9 méter) a konténerszállító hajók kapacitásának a leírására
TRANS-TOOLS	(Trans-European Transport Model) transzeurópai közlekedési modell
TSI	(Technical Specifications for Interoperability of Railway Systems) a vasúti rendszerek átjárhatóságának műszaki előírásai
IMAD	Institute of Macroeconomic A Szlovén Köztársaság Makroökonómiai Elemzési és Fejlesztési Intézete
Official Gazette of the RS	a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja
SMA	(Slovenian Maritime Association) Szlovéniai Tengeri Hivatal
VISUM	közlekedési elemzésekhez, előrejelzésekhez és GIS-alapú adatkezeléshez használt szoftver
GRS/Government of the Republic of Slovenia	a Szlovén Köztársaság kormánya
VTS	(Vessel Traffic Service) hajóforgalmi szolgáltatás



## 8. A STRATÉGIA KÖRNYEZETI VIZSGÁLATÁNAK ÖSSZEFOGLALÁSA

A Stratégia azok közé a programok közé került, amelyeknek jelentős hatása van a környezetre. Ezért – összhangban a bizonyos tervek és programok környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló 2001/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben foglaltakkal – az átfogó környezeti hatásvizsgálat során fel kell mérni a tervezett és alternatív intézkedésekkel kapcsolatos stratégia környezeti hatásait, mielőtt sor kerül az elfogadására, és állást kell foglalni arról, hogy a környezeti hatásuk miatt mely intézkedések elfogadhatatlanok. A 2001/42/EK irányelv előírja, hogy a tagállamok állást foglaljanak és konzultációt folytassanak a kialakítandó tervek és programok határokon átívelő hatásairól is.

A Mezőgazdasági és Környezetvédelmi Minisztérium 35409-24/2012/14 szám alatt határozatot adott ki, amely az átfogó környezeti hatásvizsgálati eljárás alapjául szolgál. Emellett a környezetvédelmi törvény alapján sor került egy stratégia kialakítására, amelyben szerepel annak vizsgálata, hogy a természetvédelmi törvény alapján mennyiben elfogadhatók a tervek végrehajtásának a hatásai a védett területeken. Mindkét előírt vizsgálat célja azoknak a tevékenységeknek a megakadályozása, vagy legalább számottevő mértékű visszaszorítása, amelyeknek jelentős negatív hatása lehet a környezetre és a védett területekre, illetve amelyek ilyen következményekkel járhatnak. Ezzel teljesülhetnek a fenntartható fejlődés, a teljesség és a megelőzés alapelvei. A környezeti hatásvizsgálati eljárás keretein belül a hatásokat a Környezetvédelmi jelentés alapján határozzák meg. Az eljárást a környezetvédelemért felelős minisztérium vezeti. A fenti eljárás keretein belül elő van írva az egyes szektorokért felelős valamennyi állami szerv és szervezet együttműködése, valamint a tájékoztatás és a nyilvánosság részvétele.

Az átfogó környezeti hatásvizsgálat célja a környezet magas szintű védelme, és a környezetvédelmi szempontok bevonása a Stratégia kialakításába. Ennélfogva a Környezetvédelmi jelentés szerzőit bevonták a Stratégia kialakításának folyamatába a dokumentum előkészítésének kezdeti szakaszában.

Miután az érintett minisztériumtól kedvező véleményezést kapott, a Környezetvédelmi jelentést az átfogó környezeti hatásvizsgálati eljárásnak megfelelően közzéteszik (a közzététel legalább 30 napig tart), és ez alatt az idő alatt sor kerül a nyilvános bemutatására is. A közzététel alatt összegyűjtik a megjegyzéseket és véleményeket, amelyeket aztán megfelelően beépítenek a Stratégiába. Az átfogó környezeti hatásvizsgálat folyamata a Környezetvédelmi jelentés és a Stratégia megfelelőségéről szóló döntés megszerzésével zárul.

Az átfogó környezeti hatásvizsgálat során megállapítást nyert, hogy a Stratégia végrehajtásának valószínűleg jelentős határokon átnyúló hatása lesz. **Összhangban** a 2001/42/EK irányelvben foglaltakkal, az illetékes minisztérium 2014 júniusában megkezdte a határokon átnyúló konzultációkat az országhatárokon áttekintő környezeti hatások vizsgálatáról szóló egyezmény stratégiai környezeti hatásvizsgálatokról szóló jegyzőkönyve alapján.

A környezetvédelmi törvénynek megfelelően, az átfogó környezeti hatásvizsgálatban állást kell foglalni a környezetvédelmi politikák és környezetvédelmi célkitűzések tágabb keretein



belül megjelenő környezeti hatásról. Az átfogó környezeti hatások vizsgálata során „A szlovéniai közlekedési infrastruktúrafejlesztési programhoz kapcsolódó környezetvédelmi jelentés összeállításának kiindulópontjai” címmel a meghatározási szakaszban jelentés készült. A jelentés a következőket határozza meg:

- a program környezetvédelmi célkitűzései a jellemzők tekintetében, különösen a terület és a tartalom kapcsán;
- olyan értékelési kritériumok, amelyek a környezet állapotának egyes mutatóitól való eltérés szintjét, a környezetvédelmi célkitűzések megvalósulási szintjét mutatják, és egyéb, a hatások megfelelő értékelését szolgáló ismérveket tartalmaznak;
- a vizsgálandó érintett környezetvédelmi területek;
- a hatások megállapításának metodológiája.

„A szlovéniai közlekedési infrastruktúrafejlesztési programhoz kapcsolódó környezetvédelmi jelentés összeállításának kiindulópontjai” című jelentésre tett javaslat 2014 februárjában készült el és került beadásra az illetékes minisztériumhoz, amely kikérte a területrendezéssel foglalkozó érintett szervezetek véleményét. A jelentést 2014 júniusában módosították a véleményeknek és az összehangolási szükségleteknek megfelelően.

A környezeti jelentések tartalmát előíró rendelet, valamint a környezettel kapcsolatos tervek megvalósítása hatásainak a vizsgálatára kialakított eljárás (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 73/05. szám) alapján a Környezetvédelmi jelentésben meghatározták, leírták és értékelték a Stratégia megvalósításának a környezetre tett hatásait (talaj és ásványi nyersanyagok, levegő, víz, éghajlati tényezők, természet, kulturális örökség, táj, az egyének és a népesség egészsége és anyagi javak). A védett területekre gyakorolt hatás elfogadhatóságának értékeléséről szóló függelékét külön dokumentumként csatolták.

A környezeti vizsgálat a környezeti szempontok és intézkedéscsoportok szerint történik a Stratégia mind a 21 alcélkitűzése esetében, vagyis az egyénileg meghatározott célkitűzések elérésének kritériumai szerint. Általánosságban megállapították, hogy megfelelő területrendezéssel és az összes szükséges enyhítő intézkedés végrehajtásával környezetvédelmi szempontból az összes intézkedéscsoport elfogadható.

Az alternatívák értékelésének eredménye azt mutatja, hogy szinte az összes előirányzott intézkedés teljes egészében vagy részben összhangban áll a környezeti célkitűzésekkel, mindamellet szinte mindegyik beavatkozás esetén szükséges a törvényből adódó legalább alapszintű enyhítő intézkedések végrehajtása a környezeti hatások csökkentéséhez. A vasúti, közúti és légi közlekedési hálózatokban az egyes intézkedésekről megállapították, hogy bizonyos feltételek megvalósulása mellett összhangban vannak a megfelelő környezeti célkitűzésekkel. A közlekedéspolitikai feltételeken összhangban álló intézkedései az alábbiak:

### **Vasúti közlekedés:**

- R.1 Koper – Ljubljana
- R.3 Ljubljana–Jesenice

### **Közúti közlekedés:**

- Ro.9 Koroška összekötése az autópálya-rendszerrel
- Ro.10 Hrastnik összekötése Zidani Most-tal
- Ro.11 Kočevje összekötése Ljubljanával
- Ro.12 Autópálya-hálózat Ljubljana körül
- Ro.15 Škofja Loka/Medvode összekötése Ljubljanával



- Ro.16 Úthálózat Maribor körül
- Ro.18 Ilirska Bistrica (HR) összekötése az autópálya-rendszerrel

### **Légiközlekedés:**

- A.2 Maribor Edvard Rusjan Repülőtér
- A.3 Portorož Repülőtér

### **Iránymutatások és enyhítő intézkedések a környezetvédelem szempontjából**

A szlovéniai Közlekedésfejlesztési stratégia megvalósításakor szem előtt tartandó iránymutatások és alkalmazandó enyhítő intézkedések meghatározásának a célja a Stratégia környezeti célkitűzéseinek az elérése.

A Környezeti jelentés az egyes alcélkitűzéseken belül meghatározza az egyes közlekedési intézkedésekhez kapcsolódó konkrét enyhítő intézkedéseket.

### **A környezetvédelem szempontjából a közlekedési politika legfontosabb iránymutatásai az alábbiak:**

- A Stratégiában meghatározott intézkedések stratégiai jellegűek és nincsenek konkrét helyekhez rendelve, illetve projektszinten előkészítve. Ennélfogva a környezeti hatások átfogó vizsgálata az egyes infrastrukturális intézkedések tekintetében a projektdokumentáció elkészítésének következő fázisaiban kerül előkészítésre.
- Az olyan intézkedések elfogadhatóságának átfogó vizsgálatát, amelyek jelentős hatással lehetnek a természetvédelmi területekre, részletes terv nyomán, illetve tevékenységek révén kell elvégezni, a védett területeken a tervek és tevékenységek megvalósításának a természetre gyakorolt hatása elfogadhatóságának értékeléséről szóló szabályok 25a cikke értelmében.
- Az intézkedések kiválasztását célzó eljárás során a vasúti tömegközlekedés fejlesztésére több figyelmet kell fordítani, mint a közúti és légiközlekedésére, továbbá – a fenntartható és a természettel összhangban álló fejlődés biztosítása érdekében – több figyelmet kell szentelni a felújításoknak, mint az új közlekedési útvonalak kialakításának.
- Külön tanulmányokban kell megvizsgálni az új vasúti és közúti összeköttetések integrálásának szükségességét (a táj, a környezet, a projektmegoldások és a gazdasági megvalósíthatóság szempontjai alapján). E tanulmányok elkészítéséhez megbízható közlekedési adatokra és a különböző területek tapasztalt szakértőinek az együttműködésére van szükség.

### **1. Iránymutatások és enyhítő intézkedések – talaj és ásványi nyersanyagok**

A fenntartható földhasználat és a talaj fenntartható kiaknázása biztosításához az alábbi iránymutatásokat kell figyelembe venni:

- a mezőgazdasági földterületeken és erdőterületeken a beavatkozásokat a lehető legkisebbekre kell csökkenteni, ugyanakkor kiemelt területként kell kezelni a gyengébb mezőgazdasági potenciállal rendelkező földterületek, valamint a tömör erdős területek körüli földterületek és a fontos fakitermelő területek kiaknázását.
- A beavatkozások szélesebb körében a közlekedési infrastruktúrákat úgy kell megtervezni, hogy ne növelhessék a földcsuszamlások lehetőségét.





Al-célkitűzés	Konkrét enyhítő intézkedések
1a	Az R.1, R.3, R.6 és Ro.1 területi integrációja során a védett erdőket, főleg a Száva (R.3) és a Mura (R.7) folyók mentén és a Brestanica pri Komnutól északra (R.6), valamint a meghatározott első szintű fakitermelő funkcióval bíró erdős területeket el kell kerülni. A mezőgazdasági földterületeken és az erdőterületeken csökkenteni kell a beavatkozásokat az R.1, R.3, R.6, R.8 és Ro.1 esetében az egyes közlekedési infrastruktúrák racionális integrációjával, ugyanakkor kiemelt területként kell kezelni a gyengébb mezőgazdasági potenciállal rendelkező földterületek, valamint a tömör erdős területek kiaknázását.
1b	Az R.3, R.5, R.10 területi integrációja során a védett erdőket, főleg a Száva (R.3, R.5) és a Savinja (R.10) folyók mentén és Spodnja Polskavánál (R.p), valamint a meghatározott első szintű fakitermelő funkcióval bíró erdős területeket el kell kerülni. A mezőgazdasági földterületeken és az erdőterületeken csökkenteni kell a beavatkozásokat az R.3, R.5, R.8, R.10, Ro.1 és A.3 esetében az egyes közlekedési infrastruktúrák racionális integrációjával, ugyanakkor kiemelt területként kell kezelni a gyengébb mezőgazdasági potenciállal rendelkező földterületek, valamint a tömör erdős területek kiaknázását.
1c	Az R.3, R.5, R.10 and Ro.12 területi integrációja során a védett erdőket, főleg a Száva (R.3, R.5) és Savinja (R.10) folyók mentén, Spodnja Polskavánál (R.9), továbbá Logatectól keletre és a ljubljani Zadobrovában és Poljében (Ro.12), valamint a meghatározott első szintű fakitermelő funkcióval bíró területeket el kell kerülni. A mezőgazdasági földterületeken és az erdőterületeken csökkenteni kell a beavatkozásokat az R.1, R.3, R.5, R.8, R.10 és Ro.12 esetében az egyes közlekedési infrastruktúrák racionális integrációjával, ugyanakkor kiemelt területként kell kezelni a gyengébb mezőgazdasági potenciállal rendelkező földterületek, valamint a tömör erdős területek kiaknázását.
2.a	Az R.5, Ro.13, Ro.14 Ro.20 területi integrációja során a védett erdőket, főleg a Száva (R.5, Ro.14), és Savinja (Ro.14) folyók mentén és Borovci településnél (Ro.20), valamint a meghatározott első szintű fakitermelő funkcióval bíró erdős területeket el kell kerülni. A mezőgazdasági földterületeken és az erdőterületeken csökkenteni kell a beavatkozásokat az R.5, Ro.1, Ro.13, Ro.14, Ro.20 esetében az egyes közlekedési infrastruktúrák racionális integrációjával, ugyanakkor kiemelt területként kell kezelni a gyengébb mezőgazdasági potenciállal rendelkező földterületek, valamint a tömör erdős területek kiaknázását.
2.b	Az Ro.14 területi integrációja során a védett erdőket, főleg a Száva és Savinja folyók mentén, valamint a meghatározott első szintű fakitermelő funkcióval bíró területeket el kell kerülni. A mezőgazdasági földterületeken és az erdőterületeken csökkenteni kell a beavatkozásokat az R.3, Ro.4, Ro.14 esetében az egyes közlekedési infrastruktúrák racionális integrációjával, ugyanakkor kiemelt területként kell kezelni a gyengébb mezőgazdasági potenciállal rendelkező földterületek, valamint a tömör erdős területek kiaknázását.
2.c	Az Ro.7, R.3, Ro.6, Ro.13 területi integrációja során a védett erdőket, főleg a Száva és Savinja folyók mentén, valamint a meghatározott első szintű fakitermelő funkcióval bíró erdős területeket el kell kerülni. A mezőgazdasági földterületeken és az erdőterületeken csökkenteni kell a beavatkozásokat az R.3, Ro.6, Ro.7, Ro.13, U.4 (vasút) esetében az egyes közlekedési infrastruktúrák racionális integrációjával, ugyanakkor kiemelt területként kell kezelni a gyengébb mezőgazdasági potenciállal rendelkező földterületek, valamint a tömör erdős területek kiaknázását.
2.d	Az R.6 területi integrációja során a védett erdőket, főleg Brestanica pri Komnunál, valamint a meghatározott első szintű fakitermelő funkcióval bíró erdős területeket el kell kerülni. A mezőgazdasági földterületeken és az erdőterületeken csökkenteni kell a beavatkozásokat az R.6 intézkedésben az egyes közlekedési infrastruktúrák racionális integrációjával, ugyanakkor kiemelt területként kell kezelni a gyengébb mezőgazdasági potenciállal rendelkező földterületek, valamint a tömör erdős területek kiaknázását.
2.e	Az R.9 területi integrációja során a védett erdőket, főleg a Paka és River folyók mentén, valamint a meghatározott első szintű fakitermelő funkcióval bíró erdős területeket el kell kerülni. A mezőgazdasági földterületeken és az erdőterületeken csökkenteni kell a beavatkozásokat az R.9 intézkedésben az egyes közlekedési infrastruktúrák racionális integrációjával, ugyanakkor kiemelt területként kell kezelni a gyengébb mezőgazdasági potenciállal rendelkező földterületek, valamint a tömör erdős területek kiaknázását.
2.f	Az Ro.18 területi integrációja során a meghatározott első szintű fakitermelő funkcióval bíró erdős területeket el kell kerülni. A mezőgazdasági földterületeken és az erdőterületeken csökkenteni kell a beavatkozásokat az Ro.18 intézkedésben az egyes közlekedési infrastruktúrák racionális integrációjával, ugyanakkor kiemelt területként kell kezelni a gyengébb mezőgazdasági potenciállal rendelkező földterületek, valamint a tömör erdős területek kiaknázását.
2.g	Az R.3, R.5, Ro.10, Ro.13, Ro.14 területi integrációja során a védett erdőket, főleg a Száva és Savinja folyók mentén és Radomljétől délre, valamint a meghatározott első szintű fakitermelő funkcióval bíró erdős területeket el kell kerülni. A mezőgazdasági földterületeken és az erdőterületeken csökkenteni kell a beavatkozásokat az R.1, R.3, R.5, Ro.10, R.11, Ro.13, R.14, Ro.15, U.4 (vasút) esetében az egyes közlekedési infrastruktúrák racionális integrációjával, ugyanakkor kiemelt területként kell kezelni a gyengébb mezőgazdasági potenciállal rendelkező földterületek, valamint a tömör erdős területek kiaknázását.
2.h	Az Ro.7, Ro.10, Ro.13, Ro.20 területi integrációja során a védett erdőket, főleg a Száva és Savinja folyók mentén és Radomljétől délre, az Idrisjko-Cerkljansko hegy és Boranci védett erdőit, valamint a meghatározott első szintű fakitermelő funkcióval bíró erdős területeket el kell kerülni. A mezőgazdasági földterületeken és az erdőterületeken csökkenteni kell a beavatkozásokat az Ro.7, Ro.9, Ro.10, Ro.11, Ro.20 esetében az egyes közlekedési infrastruktúrák racionális integrációjával, ugyanakkor kiemelt területként kell kezelni a gyengébb mezőgazdasági potenciállal rendelkező földterületek, valamint a tömör erdős területek kiaknázását.
3.a	Az R.3 and R.5 területi integrációja során a védett erdőket, főleg a Száva és Savinja folyók mentén, valamint a meghatározott első szintű fakitermelő funkcióval bíró erdős területeket el kell kerülni. A mezőgazdasági földterületeken és az erdőterületeken csökkenteni kell a beavatkozásokat az R.1, R.3, R.5, U.4 (vasút) esetében az egyes közlekedési infrastruktúrák racionális integrációjával, ugyanakkor kiemelt területként kell kezelni a gyengébb mezőgazdasági potenciállal rendelkező földterületek, valamint a tömör erdős területek kiaknázását.
3.b	Az R.10 területi integrációja során a védett erdőket, főleg a Száva és Savinja (R.10) folyók mentén, valamint a meghatározott első szintű fakitermelő funkcióval bíró erdős területeket el kell kerülni. A mezőgazdasági földterületeken és az erdőterületeken csökkenteni kell a beavatkozásokat az R.8, R.10 esetében az egyes





AI-célkitűzés	Konkrét enyhítő intézkedések
	közlekedési infrastruktúrák racionális integrációjával, ugyanakkor kiemelt területként kell kezelni a gyengébb mezőgazdasági potenciállal rendelkező földterületek, valamint a tömör erdős területek kiaknázását.
3.c	Az R.1 területi integrációja során a meghatározott első szintű fakitermelő funkcióval bíró erdős területeket el kell kerülni. A mezőgazdasági földterületeken és az erdőterületeken csökkenteni kell a beavatkozásokat az R.1 esetében az egyes közlekedési infrastruktúrák racionális integrációjával, ugyanakkor kiemelt területként kell kezelni a gyengébb mezőgazdasági potenciállal rendelkező földterületek, valamint a tömör erdős területek kiaknázását.
4.a-g	-

### **2. Iránymutatások és enyhítő intézkedések – levegő**

A Stratégia intézkedései főként helyi jellegűek, ezért ajánlott azok némelyikét bevonni a PM<sub>10</sub> részecskék csökkentését célzó – a környezeti levegő súlyos szennyezésével terhelt területek levegőtisztaságáról szóló már elfogadott rendeletek alapján kialakított – intézkedésekhez kapcsolódó részletesebb programba.

Az egyik kiemelt területnek az egyéni gépjárműforgalom visszaszorításának kell lennie minden olyan nagyvárosban, ahol magas a napi ingázók száma. Az egyéni városi gépjárműforgalom visszaszorítását célzó – a környezeti költségek internalizálásán alapuló, és a parkolási idő korlátozásához, valamint a magas parkolási költségekhez kapcsolódó – intézkedések mellett, a tömegközlekedés javítását segítő stratégiákat is meg kell valósítani pl. mind a városi, mind a helyi közlekedés szintjén. Az emberek gyakrabban használnák a tömegközlekedést, ha kedvezőbb áron elérhető lenne, és nem korlátozná őket a mindennapi tempójukban. Az említett intézkedések hozzá fognak járulni a levegőbe történő szennyezőanyag-kibocsátás csökkentéséhez, és megakadályozzák, hogy elérjük a légkörbe történő szennyezőanyag-kibocsátás felső határait.

### **3. Iránymutatások és enyhítő intézkedések – éghajlati tényezők**

Azoknak az intézkedéseknek az előkészítésekor, amelyek célja a Stratégiában az éghajlatváltozás enyhítését kitűző közlekedési célkitűzések megvalósítása, figyelembe kell venni az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését célzó úgynevezett irányadó célkitűzéseket, amelyek az alábbiak szerint, az egyes szektoroknál külön-külön szerepelnek a javasolt „Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése 2020-ra, előtekintve 2030-ra” című operatív programban:

- meg kell állítani, illetve a 2008-hoz képest 2020-ra 9 százalékkal csökkenteni kell a gyors növekedését a fenntartható mobilitási intézkedések bevezetésével;
- az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának a közlekedés által okozott növekedését vissza kell fordítani, hogy megakadályozzuk; hogy 2030-ra e növekedés 2008-hoz képest meghaladja a 18 százalékot; ez 2008-hoz képest 2030-ra 15 százalékos csökkenést jelent;
- a Stratégiában szereplő célok elérést szolgáló intézkedések közé integrálni kell a 2050-re további 90 százalékos kibocsátás-csökkentésről szóló elképzelést.

Ahhoz, hogy a közlekedési ágazat számára „Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése 2020-ra, előtekintve 2030-ra” című operatív programban meghatározott környezeti célértéket el lehessen érni, különösen fontosak a Stratégia alcélkitűzései elérését szolgáló intézkedések. Ezeket „A közlekedési rendszer szervezeti és működési szerkezetének javítása a hatékonyságnak és a rendszer fenntarthatóságának a biztosítása érdekében” című 4. számú célkitűzés tartalmazza, és az éghajlatváltozás enyhítése szempontjából a következők érdemelnek kiemelt figyelmet:

- Töltőállomások létesítése az alternatív üzemanyagokhoz
- A külső költségek internalizálása, és
- A korlátozó parkolási politikák megvalósítása a városi területeken



A Stratégiához kapcsolódó intézkedéseket forráshatékony módon kell megtervezni, ami azt jelenti, hogy megfelelő módon figyelembe vesszük a közlekedési infrastruktúra érzékenységet az éghajlatváltozásra, valamint a természeti és az emberi tevékenység által okozott katasztrófákra. A közlekedési infrastruktúra megújításához kapcsolódó minden intézkedésnél az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás szempontjából szükségesek az alábbiak:

- A közlekedési infrastruktúra éghajlatváltozás iránti érzékenységet elemző vizsgálat előkészítése, és
- Az elemzés eredményei alapján intézkedések és kiigazítások végrehajtása, amelyek megfelelően növelik az infrastruktúra ellenálló képességét az éghajlatváltozással szemben.

Az éghajlatváltozáshoz történő alkalmazkodás tekintetében a környezeti célkitűzés elérése érdekében figyelembe kell venni az alábbiakat:

- A szlovéniai közlekedési infrastruktúrának hosszú távon kevésbé szabad érzékenynek lennie a szélsőséges mennyiségű csapadékra, amely árvizeket, illetve gyorsan behavazott útfelületeket okoz; és a vasúthálózatot nem érintheti az ónos eső jelensége. Valamennyi új építkezés, illetve a meglévő közlekedési hálózat bővítése tervezésekor meg kell vizsgálni, hogy a közlekedési infrastruktúra mennyire érzékeny a fenti extrém időjárási viszonyokra, és a vizsgálat eredményei alapján tervet kell készíteni a jelenségek következményeinek tartós csökkentésére.

#### **4. Iránymutatások és enyhítő intézkedések – víz**

A közlekedési infrastruktúra édesvízkészletekre tett hatásának a csökkentése céljából, az édesvíz minőségét befolyásoló negatív hatások megelőzése érdekében, el kell kerülni a közlekedési infrastruktúra integrálását a védett vízterületeken.

A közlekedési infrastruktúra térbeli elhelyezésénél el kell kerülni, hogy a létesítmények olyan helyekre kerüljenek, ahol fennáll az árvíz és az azzal összefüggő erózió kockázata. Az e területeken történő beavatkozások esetében be kell bizonyítani, hogy a tágabb környezetben nem fog megnőni az árvízveszély.

A rendkívül sérülékeny, nagyon sérülékeny és sérülékeny víztartó rétegek területére tervezett beavatkozások kialakításánál tanulmányozni kell és meg kell tervezni a megfelelő műszaki megoldásokat az építkezés és a működés negatív hatásainak a megelőzésére, valamint váratlan események esetére (pl. veszélyes anyagok kiömlése).

A tengerparti területre nem helyezhető közlekedési infrastruktúra. A víztörvény 37. cikke szerint, kizárólag olyan szakértői vélemény alapján tehető kivétel, amely szerint a létesítmény sehova máshova nem helyezhető el anélkül, hogy az aránytalanul magas költségekkel járjon. Emellett a tengerparti területeken megvalósuló beavatkozások esetén az ökoszisztéma-szolgáltatások csökkentésének a költségeit is figyelembe kell venni a költségkalkulációnál.

<b>Alcélki-tűzések</b>	<b>Konkrét enyhítő intézkedések</b>
1a	Az Ro.1, Ro.2, R.3 és R.1 esetében a következőket kell figyelembe venni: az intézkedés végrehajtása nagy valószínűséggel érinteni fogja a nagyon sérülékeny víztároló rézeget, ezért a felszín alatti vizet érintő kockázatok felmérését a projektdokumentáció elkészítésénél elő kell készíteni. A felmérésnek tartalmaznia kell azt is, hogy miként lehet összekötni egy ilyen területet a felszín alatti vizek védelme mellett. Az Ro.1 esetében a következőket kell figyelembe venni: szükség van megfelelő műszaki megoldások kialakítására, amelyek megelőzik a fürdővizeket érintő negatív hatásokat a fürdőterületeken Koper tágabb területén az építkezés alatt és a működés során, valamint váratlan események esetére (pl. veszélyes anyagok kiömlése).
1b	Az Ro.1, Ro.2, Ro.13 és R.3 és A.2 esetében a következőket kell figyelembe venni: az intézkedés végrehajtása nagy valószínűséggel érinteni fogja a nagyon sérülékeny víztároló rézeget, ezért a felszín alatti vizet érintő kockázatok felmérését a projektdokumentáció elkészítésénél elő kell készíteni. A felmérésnek tartalmaznia kell azt is, hogy miként lehet összekötni egy ilyen területet a felszín alatti vizek védelme mellett.



## KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁGBAN

<b>Alcélki-tűzések</b>	<b>Konkrét enyhítő intézkedések</b>
	Az A.3 esetében a következőt kell figyelembe venni: szükség van megfelelő műszaki megoldások kialakítására, amelyek megelőzik a fürdővizeket érintő negatív hatásokat a fürdőterületeken Strunjan tágabb területén az építkezés alatt és a működés során, valamint váratlan események esetére (pl. veszélyes anyagok kiömlése).
1c	Az R.3, and Ro.12, Ro.2, R.1 esetében a következőket kell figyelembe venni: az intézkedés végrehajtása nagy valószínűséggel érinteni fogja a nagyon sérülékeny víztároló rézeget, ezért a felszín alatti vizet érintő kockázatok felmérését a projektdokumentáció elkészítésénél elő kell készíteni. A felmérésnek tartalmaznia kell azt is, hogy miként lehet összekötni egy ilyen területet a felszín alatti vizek védelme mellett. Az R.1, M.1 – M.4 esetében a következőt kell figyelembe venni: szükség van megfelelő műszaki megoldások kialakítására, amelyek megelőzik a fürdővizeket érintő negatív hatásokat a fürdőterületeken Koper tágabb területén az építkezés alatt és a működés során, valamint váratlan események esetére (pl. veszélyes anyagok kiömlése).
2.a	Az Ro.1, Ro.13, Ro.16 és Ro.20 esetében, a következőket kell figyelembe venni: az intézkedés végrehajtása nagy valószínűséggel érinteni fogja a nagyon sérülékeny víztároló rézeget, ezért a felszín alatti vizet érintő kockázatok felmérését a projektdokumentáció elkészítésénél elő kell készíteni. A felmérésnek tartalmaznia kell azt is, hogy miként lehet összekötni egy ilyen területet a felszín alatti vizek védelme mellett.
2.b	Az R.3 esetében a következőket kell figyelembe venni: az intézkedés végrehajtása nagy valószínűséggel érinteni fogja a nagyon sérülékeny víztároló rézeget, ezért a felszín alatti vizet érintő kockázatok felmérését a projektdokumentáció elkészítésénél elő kell készíteni. A felmérésnek tartalmaznia kell azt is, hogy miként lehet összekötni egy ilyen területet a felszín alatti vizek védelme mellett.
2.c	Az R.3, Ro.6, Ro.13 és Ro.15, U.4, Ro.2 esetében a következőket kell figyelembe venni: az intézkedés végrehajtása nagy valószínűséggel érinteni fogja a nagyon sérülékeny víztároló rézeget, ezért a felszín alatti vizet érintő kockázatok felmérését a projektdokumentáció elkészítésénél elő kell készíteni. A felmérésnek tartalmaznia kell azt is, hogy miként lehet összekötni egy ilyen területet a felszín alatti vizek védelme mellett. Az Ro.6 és Ro.7 esetében a következőt kell figyelembe venni: esetében a következőt kell figyelembe venni: szükség van megfelelő műszaki megoldások kialakítására, amelyek megelőzik a fürdővizeket érintő negatív hatásokat a fürdőterületeken az építkezés alatt és a működés során, valamint váratlan események esetére (pl. veszélyes anyagok kiömlése).
2.d	Az R.6, esetében a következőket kell figyelembe venni: az intézkedés végrehajtása nagy valószínűséggel érinteni fogja a nagyon sérülékeny víztároló rézeget, ezért a felszín alatti vizet érintő kockázatok felmérését a projektdokumentáció elkészítésénél elő kell készíteni. A felmérésnek tartalmaznia kell azt is, hogy miként lehet összekötni egy ilyen területet a felszín alatti vizek védelme mellett.
2.e	Az Ro.9 esetében a következőket kell figyelembe venni: az intézkedés végrehajtása nagy valószínűséggel érinteni fogja a nagyon sérülékeny víztároló rézeget, ezért a felszín alatti vizet érintő kockázatok felmérését a projektdokumentáció elkészítésénél elő kell készíteni. A felmérésnek tartalmaznia kell azt is, hogy miként lehet összekötni egy ilyen területet a felszín alatti vizek védelme mellett.
2.f	Az R.1 esetében a következőket kell figyelembe venni: az intézkedés végrehajtása nagy valószínűséggel érinteni fogja a nagyon sérülékeny víztároló rézeget, ezért a felszín alatti vizet érintő kockázatok felmérését a projektdokumentáció elkészítésénél elő kell készíteni. A felmérésnek tartalmaznia kell azt is, hogy miként lehet összekötni egy ilyen területet a felszín alatti vizek védelme mellett. Az R.1 és Ro.17 esetében a következőt kell figyelembe venni: szükség van megfelelő műszaki megoldások kialakítására, amelyek megelőzik a fürdővizeket érintő negatív hatásokat a fürdőterületeken Koper tágabb területén az építkezés alatt és a működés során, valamint váratlan események esetére (pl. veszélyes anyagok kiömlése). Az Ro.18 esetében a következőt kell figyelembe venni: ha az útvonal a Škocjanske jame nagy jelentőségű regionális parkon halad keresztül, megfelelő műszaki intézkedésekkel lehetővé kell tenni a körzet felszín alatti vizei szennyezésének hatékony megakadályozását a Škocjanske jame területén.
2.g	Az R.1, R.3, Ro.10, Ro.12, Ro.13, Ro.15 and U.4 esetében a következőket kell figyelembe venni: az intézkedés végrehajtása nagy valószínűséggel érinteni fogja a nagyon sérülékeny víztároló rézeget, ezért a felszín alatti vizet érintő kockázatok felmérését a projektdokumentáció elkészítésénél elő kell készíteni. A felmérésnek tartalmaznia kell azt is, hogy miként lehet összekötni egy ilyen területet a felszín alatti vizek védelme mellett. Az R.1, esetében a következőt kell figyelembe venni: szükség van megfelelő műszaki megoldások kialakítására, amelyek megelőzik a fürdővizeket érintő negatív hatásokat a fürdőterületeken Koper tágabb területén az építkezés alatt és a működés során, valamint váratlan események esetére (pl. veszélyes anyagok kiömlése).
2.h	Az Ro.7, Ro.9, Ro.10, Ro.20 és Ro.21 esetében a következőket kell figyelembe venni: az intézkedés végrehajtása nagy valószínűséggel érinteni fogja a nagyon sérülékeny víztároló rézeget, ezért a felszín alatti vizet érintő kockázatok felmérését a projektdokumentáció elkészítésénél elő kell készíteni. A felmérésnek tartalmaznia kell azt is, hogy miként lehet összekötni egy ilyen területet a felszín alatti vizek védelme mellett.
3.a	Az R.1, R.5, Ro.12 és U.4 (vasút) esetében a következőket kell figyelembe venni: az intézkedés végrehajtása nagy valószínűséggel érinteni fogja a nagyon sérülékeny víztároló rézeget, ezért a felszín alatti vizet érintő kockázatok felmérését a projektdokumentáció elkészítésénél elő kell készíteni. A felmérésnek tartalmaznia kell azt is, hogy miként lehet összekötni egy ilyen területet a felszín alatti vizek védelme mellett. Az R.1 esetében a következőt kell figyelembe venni: szükség van megfelelő műszaki megoldások kialakítására, amelyek megelőzik a fürdővizeket érintő negatív hatásokat a fürdőterületeken Koper tágabb területén az építkezés alatt és a működés során, valamint váratlan események esetére (pl. veszélyes anyagok kiömlése).
3.b	Az Ro.16 esetében a következőket kell figyelembe venni: az intézkedés végrehajtása nagy valószínűséggel érinteni fogja a nagyon sérülékeny víztároló rézeget, ezért a felszín alatti vizet érintő kockázatok felmérését a projektdokumentáció elkészítésénél elő kell készíteni. A felmérésnek tartalmaznia kell azt is, hogy miként lehet összekötni egy ilyen területet a felszín alatti vizek védelme mellett.
3.c	Az R.1 esetében a következőket kell figyelembe venni: az intézkedés végrehajtása nagy valószínűséggel érinteni fogja a nagyon sérülékeny víztároló rézeget, ezért a felszín alatti vizet érintő kockázatok felmérését a projektdokumentáció elkészítésénél elő kell készíteni. A felmérésnek tartalmaznia kell azt is, hogy miként lehet összekötni egy ilyen területet a felszín alatti vizek védelme mellett.



Alcélki-tűzések	Konkrét enyhítő intézkedések
	Az R.1 és Ro.17 esetében a következőt kell figyelembe venni: szükség van megfelelő műszaki megoldások kialakítására, amelyek megelőzik a fürdővizeket érintő negatív hatásokat a fürdőterületeken az építkezés alatt és a működés során, valamint váratlan események esetére (pl. veszélyes anyagok kiömlése).
4.a -g	-

**5. Iránymutatások és enyhítő intézkedések – természet**A természetes környezet és a biodiverzitás fenntartható megőrzése érdekében azokat a megoldásokat kell előnyben részesíteni, amelyek nem jelentenek beavatkozást a természetes állapotban megőrzött területeken, és kisebb hatással vannak a vadállatok vándorlási útvonalaira.

A természetvédelmi státusszal rendelkező területek védelme érdekében figyelembe kell venni az alábbi iránymutatásokat:

- A közlekedési infrastruktúra területi elhelyezésekor el kell kerülni, hogy a létesítményeket sajátos természeti vonásokkal rendelkező területeken helyezték el. Az iránymutatás figyelembe vételével a természeti vonások típusait és jellegzetességeit meg lehet őrizni. A közlekedési infrastruktúra területi elhelyezésekor el kell kerülni, hogy a létesítményeket védett területeken helyezték el. Ha elkerülhetetlenek az ilyen beavatkozások, és megvalósulhatnak az egyes területek védelméről szóló törvény szerint, figyelembe kell venni az iránymutatásokat, kiindulópontokat és a védett területek védelmének feltételeit, amelyek a természetvédelemről szóló törvényekkel együtt elfogadott védelmi előírásokban szerepelnek.
- A közlekedési infrastruktúra elhelyezésekor el kell kerülni, hogy a létesítmények a Natura 2000 területeire kerüljenek.

A beavatkozások megvalósításának időszakát hozzá kell igazítani az állatok és növények életciklusához. E lépés betartásával a növények és állatok életciklusának megzavarása enyhébb fokú lesz, és ezáltal nagyobb a valószínűsége annak, hogy a populációk állapota kedvezően alakul.

Ha a madarak repülési és vándorlási útvonalának területén tervezik a vasútvonalak villamosítását, gondoskodni kell a megfelelő műszaki megoldásokról annak elkerülésére, hogy a madarak nekimenjenek a vezetékeknek.

A Nemzeti környezetvédelmi akcióterv 2005-2012-ről szóló határozat szerint a Szlovén Köztársaság területén várhatóan bővülni fog a védett területek száma. Ezért – az esetleges konfliktusok és negatív hatások elkerülése érdekében, amelyek gátolhatnák a természetvédelem környezeti célkitűzéseinek elérését – nem javasolt közlekedési infrastruktúrát telepíteni a védelemre ajánlott területekre.

Alcélki-tűzések	Konkrét enyhítő intézkedések
1a	Az R1 esetében a következőt kell figyelembe venni: a Vrhnika és Logatec közötti területen megfelelő útvonalakat kell biztosítani a vadállatok számára, amelyeket az Európai Unió legjobb gyakorlata alapján kell megtervezni. Az R.3-at úgy kell megtervezni, hogy a védett területek integritására és funkcióira gyakorolt hatás alacsony maradjon, illetve teljesen kiküszöbölhető legyen (különös figyelmet kell fordítani a Šmarna Gora területre). Az R.8 esetében a következőt kell figyelembe venni: megfelelő műszaki megoldásokat kell alkalmazni (pl. a vezetékek doboz alakú építményekben történő átvezetésének magvalósításával) annak megakadályozására, hogy a madarak a Dráva folyó fölött futó vezetékekbe beleütközzenek.
1b	Az R.5 and R.10, Ro.12 esetében a következőt kell figyelembe venni: megfelelő útvonalakat kell biztosítani a vadállatok számára, amelyek megfelelnek az Európai Unió legjobb gyakorlatának. Az Ro.12 esetében a következőt kell figyelembe venni: a legfontosabb a tömegközlekedéshez kapcsolódó intézkedésekbe történő beruházás. Ha szükség van az autópálya-hálózat befejezésére, lehetőség szerint a már meglévő közlekedési útvonalakat kell bővíteni, miközben a lehető legnagyobb mértékben el kell kerülni az érintetlen környezetbe történő beavatkozásokat.





## KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁGBAN

Alcélki-tűzések	Konkrét enyhítő intézkedések
	<p>Az R.3-at és az Ro.12-t úgy kell megtervezni, hogy a védett területek integritására és funkcióira gyakorolt hatás alacsony maradjon, illetve teljesen kiküszöbölhető legyen (különös figyelmet kell fordítani a Šmarna Gora területre és a ljubljana mocsarakra).</p> <p>Az R.8 esetében a következőt kell figyelembe venni: megfelelő műszaki megoldásokat kell alkalmazni (pl. a vezetékek doboz alakú építményekben történő átvezetésének magvalósításával) annak megakadályozására, hogy a madarak a Dráva folyó fölött futó vezetékekbe beleütközzenek.</p> <p>Az A.3 esetében a következőt kell figyelembe venni:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- a repülőtér bővítése csak akkor engedélyezhető, ha csökken a repülőtéri műveletek száma, és nő az utasok száma;</li><li>- a Sečovlje sóbánya védett területein a lehető legnagyobb mértékben el kell kerülni a beavatkozásokat;</li><li>- meg kell akadályozni a Sečovlje sóbánya területeinek jellemző tulajdonságait érintő negatív hatásokat, amelyek alapján a Ramsari egyezmény, a Natura 2000 és a tájpark meghatározásra került;</li><li>- A repülőtér nem szabad kiterjeszteni a biodiverzitás megőrzése szempontjából fontos élőhelyekre a Sečovlje sóbánya területein.</li></ul>
1c	<p>Az R.1, R.5 és R.10 esetében a következőt kell figyelembe venni: megfelelő útvonalakat kell biztosítani a vadállatok számára a vasútvonalon keresztül az Európai Unió legjobb gyakorlatának megfelelően.</p> <p>Az R.8 esetében a következőt kell figyelembe venni: megfelelő műszaki megoldásokat kell alkalmazni (pl. a vezetékek doboz alakú építményekben történő átvezetésének magvalósításával) annak megakadályozására, hogy a madarak a Dráva folyó fölött futó elektromos vezetékekbe beleütközzenek.</p> <p>Az Ro.12 esetében a következőt kell figyelembe venni: a legfontosabb a tömegközlekedéshez kapcsolódó intézkedésekbe történő beruházás. Ha szükség van az autópálya-hálózat befejezésére, lehetőség szerint a már meglévő közlekedési útvonalakat kell bővíteni, miközben a lehető legnagyobb mértékben el kell kerülni az érintetlen környezetbe történő beavatkozásokat.</p> <p>Az R.3-at és Ro.12-t úgy kell megtervezni, hogy a védett területek integritására és funkcióira gyakorolt hatás alacsony maradjon, illetve teljesen kiküszöbölhető legyen (különös figyelmet kell fordítani a Šmarna Gora területre és a ljubljana mocsarakra).</p>
2.a	<p>Az R.5 és Ro.14 esetében a következőt kell figyelembe venni: megfelelő útvonalakat kell biztosítani a vadállatok számára a vasúti és közúti infrastruktúrán keresztül az Európai Unió legjobb gyakorlatának megfelelően.</p>
2.b	<p>Az Ro.4, esetében a következőt kell figyelembe venni: megfelelő útvonalakat kell biztosítani a vadállatok számára a közlekedési infrastruktúrán keresztül az Európai Unió legjobb gyakorlatának megfelelően.</p> <p>Az R.3-at úgy kell megtervezni, hogy a védett területek integritására és funkcióira gyakorolt hatás alacsony maradjon, illetve teljesen kiküszöbölhető legyen (különös figyelmet kell fordítani a Šmarna Gora területre).</p>
2.c	<p>Az Ro.7 esetében a következőt kell figyelembe venni: megfelelő útvonalakat kell biztosítani a vadállatok számára a közlekedési infrastruktúrán keresztül, amelyek megfelelnek az Európai Unió területén alkalmazott jó gyakorlatnak.</p> <p>Az Ro.15 esetében a következőt kell figyelembe venni: a legfontosabb a tömegközlekedéshez kapcsolódó intézkedésekbe történő beruházás. Ha szükség van az új építkezésre, lehetőség szerint a már meglévő közlekedési útvonalakat kell bővíteni, miközben a lehető legnagyobb mértékben el kell kerülni az érintetlen környezetbe történő beavatkozásokat.</p> <p>Az R.3-at úgy kell megtervezni, hogy a védett területek integritására és funkcióira gyakorolt hatás alacsony maradjon, illetve teljesen kiküszöbölhető legyen (különös figyelmet kell fordítani a Šmarna Gora területre).</p>
2.d	-
2.e	<p>Az Ro.9 esetében a következőt kell figyelembe venni: megfelelő útvonalakat kell biztosítani a vadállatok számára a közlekedési infrastruktúrán keresztül, amelyek megfelelnek az Európai Unió jó gyakorlatának.</p>
2.f	<p>Az R.1 és Ro.18 esetében a következőt kell figyelembe venni: megfelelő útvonalakat kell biztosítani a vadállatok számára a vasúti és közúti infrastruktúrán keresztül, amelyek megfelelnek az Európai Unió jó gyakorlatának.</p> <p>Az Ro.18 esetében a következőt kell figyelembe venni: az utat a Škocjanske jame regionális park területén kívülre kell tervezni (a terület UNESCO-védelem alatt áll, és a Ramsari egyezmény szerinti vizes élőhelynek minősül). Ha az útvonal a Škocjanske jame nagy jelentőségű regionális parkon halad keresztül, megfelelő műszaki intézkedésekkel lehetővé kell tenni a körzet felszín alatti vízi szennyezésének hatékony megakadályozását a Škocjanske jame területén.</p>
2.g	<p>Az R.1, R5, Ro.10, Ro.11, Ro.12 és Ro.14 esetében a következőt kell figyelembe venni: az intézkedés végrehajtása nagy valószínűséggel érinteni fogja a nagyon sérülékeny víztároló rézeget, ezért a felszín alatti vizet érintő kockázatok felmérését a projektdokumentáció elkészítésénél elő kell készíteni. A felmérésnek tartalmaznia kell azt is, hogy miként lehet összekötni egy ilyen területet a felszín alatti vizek védelme mellett.</p> <p>Az Ro.15 esetében a következőt is figyelembe kell venni: a legfontosabb a tömegközlekedéshez kapcsolódó intézkedésekbe történő beruházás. Ha szükség van az építkezésre, lehetőség szerint a már meglévő közlekedési útvonalakat kell bővíteni. A lehető legnagyobb mértékben el kell kerülni az érintetlen környezetbe történő beavatkozásokat.</p> <p>Az R.3-at úgy kell megtervezni, hogy a védett területek integritására és funkcióira gyakorolt hatás alacsony maradjon, illetve teljesen kiküszöbölhető legyen (különös figyelmet kell fordítani a Šmarna Gora területre).</p>
2.h	<p>Az Ro.7, Ro.9 és Ro.11 esetében a következőt kell figyelembe venni: a legfontosabb a tömegközlekedéshez kapcsolódó intézkedésekbe történő beruházás. Ha szükség van az új építkezésre, lehetőség szerint a már meglévő közlekedési útvonalakat kell bővíteni. A lehető legnagyobb mértékben el kell kerülni az érintetlen környezetbe történő beavatkozásokat.</p> <p>Az Ro.7, Ro.9, Ro.10 és Ro.11 esetében a következőt kell figyelembe venni: megfelelő útvonalakat kell biztosítani a vadállatok számára a közlekedési infrastruktúrán keresztül, amelyek megfelelnek az Európai Unió területén alkalmazott jó gyakorlatnak.</p>



## KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁGBAN

<b>Alcélki-tűzések</b>	<b>Konkrét enyhítő intézkedések</b>
3.a	<p>Az R.1, R5 és Ro.12 esetében megfelelő útvonalakat kell biztosítani a vadállatok számára a közlekedési infrastruktúrán keresztül, az Európai Unió jó gyakorlatának megfelelően.</p> <p>Az R.3-at és Ro.12-t úgy kell megtervezni, hogy a védett területek integritására és funkcióira gyakorolt hatás alacsony maradjon, illetve teljesen kiküszöbölhető legyen (különös figyelmet kell fordítani a Šmarna Gora területre és a ljubljanei mocsarakra).</p>
3.b	<p>Az R10 esetében megfelelő útvonalakat kell biztosítani a vadállatok számára a vasútvonalon keresztül, az Európai Unió jó gyakorlatának megfelelően.</p> <p>Az R.8 megfelelő műszaki megoldásokat kell alkalmazni (pl. a vezetékek doboz alakú építményekben történő átvezetésének megvalósításával) annak megakadályozására, hogy a madarak a Dráva folyó fölött futó elektromos vezetékekbe beleütközzenek.</p>
3.c	<p>Az R1 esetében a következőt kell figyelembe venni: a Vrhnika és Logatec közötti területen megfelelő útvonalakat kell biztosítani a vadállatok számára, amelye megfelelnek az Európai Unió legjobb gyakorlatának.</p>
4.a -g	-



## 6. Iránymutatások és enyhítő intézkedések – az emberek egészsége

### a. *Levegőminőség*

A környezeti levegő túlzott szennyezésének visszaszorítására irányuló közlekedéspolitikai tervezeteknek – amelyek a meglévő közlekedési hálózatban a közlekedésirányításra, valamint annak fenntartása vonatkoznak – az alábbi rendeleteket kell figyelembe venniük:

- Rendelet a levegőminőségi tervről Kranj közigazgatási területén (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 108/13. szám),
- Rendelet a levegőminőségi tervről Celje közigazgatási területén (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 108/13. szám),
- Rendelet a levegőminőségi tervről Novo Mesto közigazgatási területén (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 108/13. szám),
- Rendelet a levegőminőségi tervről Maribor közigazgatási területén (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 108/13. szám),
- Rendelet a levegőminőségi tervről Zasavje területén (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 108/13. szám),
- Rendelet a levegőminőségi tervről Murska Sobota közigazgatási területén (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 88/13. szám),
- Rendelet a levegőminőségi tervről Zasavje területén (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 24/14. szám).

A PM<sub>10</sub> részecskék csökkentését célzó intézkedések részletes programja a rendeleteknek megfelelően fog elkészülni. A programot figyelembe kell venni a tágabb problémás terület közlekedéspolitikájának a tervezésénél. A kiválasztási eljárás során azokat a változatokat kell előnyben részesíteni, amelyek a környezeti levegő legnagyobb mértékű javulását biztosítják.

Amikor az új infrastrukturális beavatkozásokhoz vagy a meglévő közlekedési hálózathoz elő kell készíteni a területrendezési stratégiákat, az alábbi általános iránymutatásokat kell figyelembe venni a környezeti levegő szennyezésének csökkentéséről szóló célkitűzés megvalósításához az adott beavatkozás által érintett területen:

- A legnagyobb mértékben gondoskodni kell a szennyezőanyag-kibocsátást csökkentő intézkedések végrehajtásáról (a forgalmi torlódások megelőzése, zökkenőmentes forgalom biztosítása 60 és 90 km/h közötti mérsékelt utazási sebességgel, a forgalom elterelése);
- A forgalom növekedésének megelőzését célzó intézkedések megvalósítása az úthálózat bizonyos szakaszain, valamint olyan lépések bevezetése, amelyek megtiltják azoknak a gépjárműveknek (különösen tehergépjárműveknek) az úthasználatot, amelyek nem felelnek meg a rendkívüli szennyezésnek kitett területeken az új járművek számára felállított környezetvédelmi normáknak;
- A környezeti szennyezésre különösen érzékeny lakott területeken (lakóépületek, egészségügyi szolgáltatások létesítményei, turisztikai területek) el kell kerülni az intézkedések bevezetését.

Alcélkitűzések	Konkrét enyhítő intézkedések
1a	-
1b	Az Ro.12 intézkedés (autópálya-hálózat Ljubljana körül) kapcsán, az alábbi enyhítő intézkedéseket kell megvalósítani a ljubljana agglomeráció területén a környezeti levegőbe kerülő részecskék túlzott mennyisége csökkentése érdekében: - a közúti közlekedési eszközök sebességkorlátozása a környezeti levegő legnagyobb fokú részecske-légszennyezései idején a ljubljana agglomeráció területén; - az autópályák felszínének rendszeres karbantartása takarítással és egyéb eszközökkel a porfelkeveredés lehető legnagyobb mértékű csökkentése érdekében; és - a Ljubljana körüli tágabb autópálya-hálózat területének környezeti levegője javítása érdekében a PM(10) csökkentését célzó intézkedések részletes programja egyéb intézkedéseit is figyelembe kell venni, amelyeket a közlekedési ágazat és más szennyezésforrások részére fognak elkészíteni a Rendelet a levegőminőségi tervről Ljubljana közigazgatási területén (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 24/14. szám) alapján.





## KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁGBAN

Alcélkitűzések	Konkrét enyhítő intézkedések
1c – 2f	-
2.g	Az Ro.12 intézkedés (autópálya-hálózat Ljubljana körül) kapcsán, az alábbi enyhítő intézkedéseket kell megvalósítani a ljubljana agglomeráció területén a környezeti levegőbe kerülő részecskék túlzott mennyisége csökkentése érdekében: - a közúti közlekedési eszközök sebességkorlátozása a környezeti levegő legnagyobb fokú részecskelészennyezései idején a ljubljana agglomeráció területén; - az autópályák felszínének rendszeres karbantartása takarítással és egyéb eszközökkel a porfelkeveredés lehető legnagyobb mértékű csökkentése érdekében; és - a Ljubljana körüli tágabb autópálya-hálózat területének környezeti levegője javítása érdekében a PM(10) csökkentését célzó intézkedések részletes programja egyéb intézkedéseit is figyelembe kell venni, amelyeket a közlekedési ágazat és más szennyezésforrások részére fognak elkészíteni a Rendelet a levegőminőségi tervről Ljubljana közigazgatási területén(a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 24/14. szám) alapján.
2.h	-
3.a	Az Ro.12 intézkedés (autópálya-hálózat Ljubljana körül) kapcsán, az alábbi enyhítő intézkedéseket kell megvalósítani a ljubljana agglomeráció területén a környezeti levegőbe kerülő részecskék túlzott mennyisége csökkentése érdekében: - a közúti közlekedési eszközök sebességkorlátozása a környezeti levegő legnagyobb fokú részecskelészennyezései idején a ljubljana agglomeráció területén; - az autópályák felszínének rendszeres karbantartása takarítással és egyéb eszközökkel a porfelkeveredés lehető legnagyobb mértékű csökkentése érdekében; és - a Ljubljana körüli tágabb autópálya-hálózat területének környezeti levegője javítása érdekében a PM(10) csökkentését célzó intézkedések részletes programja egyéb intézkedéseit is figyelembe kell venni, amelyeket a közlekedési ágazat és más szennyezésforrások részére fognak elkészíteni a Rendelet a levegőminőségi tervről Ljubljana közigazgatási területén(a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 24/14. szám) alapján.
3.b	A Rendelet a levegőminőségi tervről Maribor közigazgatási területén (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 108/13. szám) előírásainak megfelelően a PM <sub>10</sub> csökkentését célzó intézkedések részletes programját ki fogják dolgozni Maribor közigazgatási területére. A közlekedéspolitikai tervezésekor figyelembe kell venni ezt a programot a 3.b alcélkitűzés elérése érdekében. Azokat az intézkedéseket kell előnyben részesíteni, amelyek a legnagyobb mértékben mozdítják elő a környezeti levegő minőségének javulását.
3.c	-
4.a -g	-

### b. Zajszenyezés

A közlekedési infrastruktúrafejlesztési politika tervezésekor a környezeti zajszenyezés csökkentése érdekében a 2002/49/EK irányelvnek, a megfelelő szlovéniai jogszabálynak és a Zajvédelmi operatív programnak megfelelően, továbbá a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló 1315/2013/EU rendeletben foglaltaknak megfelelően olyan intézkedéseket kell hozni, amelyek hozzájárulnak az alábbiakhoz:

- A külső közlekedési költségek csökkentése és a környezet védelme.
- A városi területeknek az átmenő közúti közlekedés és vasúti közlekedés negatív hatásainak való kitétségének a csökkentése.

Szlovéniában a zajszenyezés a közút- és vasúthálózatok mentén a legnagyobb, és különösen megnő az agglomerációkban és a fontosabb közlekedési csomópontok közelében. A környezetvédelmi törvény alapján a súlyos zajszenyezők kötelesek lépéseket tenni a környezeti terhelés csökkentése érdekében. Az intézkedések végrehajtása azokon a területeken szükséges, ahol a környezet már rendkívül erősen zajszenyezett, miközben az enyhítő intézkedéseket a Stratégiában felvázolt minden új közlekedési folyosón végre kell hajtani.

A közlekedési infrastruktúrafejlesztési politika alá tartozó enyhítő intézkedések végrehajtását a közlekedési hálózatban össze kell hangolni a Zajvédelmi operatív programmal. Az operatív programot 2012 decemberében fogadták el. A program egy stratégiai részből és egy megvalósítási részből áll. Az előbbi tartalmazza a zajellenes intézkedések végrehajtásának meghatározott általános feltételeit a meglévő és új infrastrukturális forrásokban, míg az utóbbi meghatározza azokat a 2012 és 2017 közötti időszakra tervezett intézkedéseket, amelyek a leginkább kitétt területek helyzetét javítják.



Amikor az infrastrukturális beavatkozásokhoz elő kell készíteni a területrendezési stratégiákat, az alábbi iránymutatásokat kell figyelembe venni a környezeti levegő szennyezésének csökkentéséről szóló célkitűzés megvalósításához:

- A lehető legnagyobb mértékben gondoskodni kell a zajforrásnál történő zajkibocsátást csökkentő intézkedésekről (intézkedések a hálózatban, a gépjárműparkban, logisztikai intézkedések, az átmenő forgalom ideiglenes vagy átmeneti elterelése, sebességcsökkentés a zajoknak kitett területeken).
- A környezeti tehernek fokozott mértékben kitett területeken lépéseket kell tenni a zaj terjedésének a megakadályozására a környezetben (zajvédő falak, töltések, fedett galériák, stb.) és a megfelelő életkörülmények biztosítására az épületekben (passzív védelem).
- Az intézkedések megvalósítását el kell kerülni a csendes lakott területeken és /vagy azokon a helyeken, amelyek a zajvédelmi törvény alapján rendkívül zajérzékenyeknek számítanak (lakóépületek, egészségügyi szolgáltatások létesítményei, turisztikai területek).
- Az intézkedések megvalósítását el kell kerülni a csendes nyílt területeken (a környezetvédelmi szabályozás alapján védettnek nyilvánított területek).

Az operatív programnak és a zajvédelmi szabályoknak megfelelően, a közlekedési hálózatban a környezeti zajvédelmi intézkedések elsősorban a zajkibocsátásnak a zajforrásnál történő csökkentését célzó intézkedések, a zaj környezeti terjedésének a megakadályozását célzó intézkedések, és szükség esetén a túlterhelt épületekben megfelelő életkörülményeket biztosító intézkedések.

A zajkibocsátást a zajforrásnál csökkentő intézkedések a leghatékonyabbak. A közlekedési zajforrásokból származó kibocsátások csökkentését leginkább a gépjárműpark modernizálásával (közúti, vasúti, légi- és tengeri közlekedés), valamint a közlekedési forgalom átírányításával – kiemelve a távolsági forgalom áttelét a vasútra –, illetve a tömegközlekedés hatékonyabbá tételével – az útfelületek és vasúti pályák műszaki feltételei javítása révén és a közlekedésirányításhoz tartozó logisztikai intézkedések révén (ideiglenes elterelés, alacsonyabb utazási sebesség, stb.) – lehet elérni. Az uniós szintű iránymutatásoknak megfelelően az egyes zajforrások kibocsátásait az alábbi programdokumentumok elvárásai és iránymutatásai szabályozzák:

- A vasúti járművek és infrastruktúrahálózat által okozott kibocsátás korlátozása a 2008/57/EK rendeletnek és a ÁME iránymutatást tartalmazó C(2011) 658. számú dokumentumnak megfelelően
- A gépjárművek és az infrastruktúra által okozott zajkibocsátás visszaszorítása a lehető legalacsonyabb szintre COM (2011) 321
- A légi közlekedés zajkibocsátásának visszaszorítása a 2002/30/EK rendeletnek megfelelően

Szlovéniában a vasúti közlekedés zajkibocsátásának a csökkentése az R.22 (villamosítás), az R.34 (a vasúti utasszállító járművek fejlesztése) és az R.35 (a vasúti áruszállító járművek fejlesztése) intézkedések révén valósul meg. Az intézkedések összhangban állnak a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „járművek - zaj” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 2011/229/EU bizottsági határozattal (zaj ÁME). Az iránymutatás új és meglévő járművekhez is alkalmazandó, míg az ÁME meghatározás szabályozza a járművek (vontató és vontatott járművek) kibocsátását, és a vasúti infrastruktúra jellemzőit (a vágány egyenetlensége). Az iránymutatás megvalósítása jelentősen javítani fogja a vasúthálózat körüli környezet állapotát.

A Stratégia olyan általános intézkedések révén gondoskodik a közúti járművek által kibocsátott zajok csökkentéséről, amelyek lehetővé teszik a távolsági forgalom áttelét a vasútra és az úthálózat tehermentesítését a konglomerációkban. A közúti közlekedés okozta zaj csökkentését célzó intézkedéseket részben az Ro.33 (környezetvédelem és



közlekedésbiztonság), Ro.36 (a külső költségek internalizálása) és Ro.37 (korlátozó parkolási politika) alatti környezetpolitikai program tartalmazza, és elsősorban az alábbiak szerepelnek bennük:

- Porózus kopófelület alkalmazása az utaknál
- Alternatív meghajtó rendszerű gépjárművek használata (magán- és tömegközlekedés)
- Az átmenő forgalom elterelése és az utazási sebességek csökkentése a zajérzékeny területeken. A zaj környezeti terjedését megakadályozó intézkedések (zajvédő falak és töltések) főleg a környezetnek a közúti és vasúti infrastruktúrák okozta zajok elleni védelmét szolgálják. Az intézkedések főleg a vasúti sínek és úthálózatok mentén található, sűrűn lakott területek védelmére alkalmasak, miközben ezeknek az intézkedéseknek a megvalósítása olyan meglévő utak mentén, amelyek már kialakult és kifejezett városi szerkezettel bíró településeken haladnak keresztül, csak kivételes esetben lehet indokolt. A megfelelő életkörülmények biztosítását célzó intézkedések (a védett terekkel rendelkező túlterhelt épületekben az ablakok zajszigetelésének a javítása) azokon a helyeken lehetnek megfelelőek, ahol más intézkedések technikailag nem kivitelezhetők vagy nem gazdaságosak. Mindkét zajvédelmi intézkedés (zajvédő falak/töltések és passzív védelem) szerepel a Stratégiában az R.39 (a vasúti infrastruktúra által okozott környezeti hatások csökkentése) és Ro.33 (környezetvédelem a közúti infrastruktúrában) számú általános közlekedéspolitikai intézkedések alatt.

Az infrastrukturális beavatkozások megvalósításakor a környezeti terhek megnövekedett hatása várható. Az építkezések miatti hatások rövid távúak és visszafordíthatók lesznek. A beavatkozások megvalósításakor fellépő hatások csökkentése érdekében az alábbi enyhítő intézkedésekre van szükség:

- Olyan berendezések és építkezési gépek használata, amelyek megfelelnek a kültéri gépek zajkibocsátási szabályai alapján az építkezési gépek zajkibocsátási normáinak, valamint a 97/68/EK, 2004/26/EK, 2006/105/EK, 2010/26/EK, 2011/88/EK és 2012/46/EK rendeleteknek.
- A lakott területek közelében az építkezések időkorlátainak betartása.
- Az építési területeket és a közlekedési útvonalakat úgy kell kiválasztani, hogy a legközelebbi épületekben az anyagok szállítása, a létesítményekben a gépek működtetése és a létesítmények felépítése során kibocsátott zajszenyezés ne lépje túl a határértékeket.
- Az építési területek és a közlekedési útvonalak mellett lakott területek védelme érdekében ideiglenes zajellenes intézkedések megvalósítása, amennyiben a zajszint meghaladja a határértékeket.

Alcélki-tűzések	Konkrét enyhítő intézkedések
1a	-
1b	<p>Ro.12 - autópálya-hálózat Ljubljana körül: Az Ro.12 esetében nagyobb számú terület rekonstrukciójára is szükség lesz, miközben az intézkedés fontos a zajvédelem szempontjából, mivel a meglévő környezeti zajszenyezés szintje az országos autópálya hálózat után a ljubljana észak elkerülő út területén, valamint a ljubljana környéki többi részén a legmagasabb. A jogszabályi intézkedések mellett úgy tűnik, szükség lesz a átmenő áruszállítás elterelésére a ljubljana észak elkerülő útról, miközben a ljubljana környéki területén a sebességkorlátozást ehhez kell igazítani.</p> <p>A.2 és A.3 (Maribor és Portorož Repülőtér): A légitözlekedési zaj csökkentése – a repülőgépek kibocsátására vonatkozó nemzetközi alkalmazandó normák teljesítése, és a forgalomirányítást érintő logisztikai intézkedések kivételével – nem teljesíthető. A légitözlekedés által okozott kibocsátások és környezeti terhek csökkentését 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 szabályozza.</p> <p>Elsősorban a Portorož Repülőtér területén várható megnövekedett környezeti teher, ahol szükséges egy további enyhítő intézkedés azoknak az épületeknek a megvétele és a tervezett felhasználásuk megváltoztatása révén, amelyek esetében megállapították a törvény által meghatározott zajszenyezés túllépését. A Portorož Repülőtér megnövekedett környezeti zajszenyezést tokozó negatív hatásának mérséklését célzó enyhítő intézkedés másik variációja a multimodális közlekedési összeköttetések kialakítása a tágabb környezetben található más repülőterekhez (Ljubljana, Trieszt, Rijeka, Pula) ahol az utas- és áruszállítási kapacitás már a jelenlegi állapotban is megvan.</p>



## KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁGBAN

Alcélkitűzések	Konkrét enyhítő intézkedések
1c	Ro.12 - autópálya-hálózat Ljubljana körül: Az Ro.12 esetében nagyobb számú terület rekonstrukciójára is szükség lesz, miközben az intézkedés fontos a zajvédelem szempontjából, mivel a meglévő környezeti zajszennyezés szintje az országos autópálya hálózat után a ljubljana észak elkerülő út területén, valamint a ljubljana környéki többi részén a legmagasabb. A jogszabályi intézkedések mellett úgy tűnik, szükség lesz a átmenő áruszállítás elterelésére a ljubljana észak elkerülő útról, miközben a ljubljana környéki területén a sebességkorlátozást ehhez kell igazítani.
2.a – 2.f	-
2.g	Ro.12 - autópálya-hálózat Ljubljana körül: Az Ro.12 esetében nagyobb számú terület rekonstrukciójára is szükség lesz, miközben az intézkedés fontos a zajvédelem szempontjából, mivel a meglévő környezeti zajszennyezés szintje az országos autópálya hálózat után a ljubljana észak elkerülő út területén, valamint a ljubljana környéki többi részén a legmagasabb. A jogszabályi intézkedések mellett úgy tűnik, szükség lesz a átmenő áruszállítás elterelésére a ljubljana észak elkerülő útról, miközben a ljubljana környéki területén a sebességkorlátozást ehhez kell igazítani.
2.h	-
3.a	Ro.12 - autópálya-hálózat Ljubljana körül: Az Ro.12 esetében nagyobb számú terület rekonstrukciójára is szükség lesz, miközben az intézkedés fontos a zajvédelem szempontjából, mivel a meglévő környezeti zajszennyezés szintje az országos autópálya hálózat után a ljubljana észak elkerülő út területén, valamint a ljubljana környéki többi részén a legmagasabb. A jogszabályi intézkedések mellett úgy tűnik, szükség lesz a átmenő áruszállítás elterelésére a ljubljana észak elkerülő útról, miközben a ljubljana környéki területén a sebességkorlátozást ehhez kell igazítani.
3.b	-
4.g	-

### **7. Iránymutatások és enyhítő intézkedések – lakosság és anyagi javak**

A Szlovén Köztársaság közlekedéspolitikájáról szóló határozat (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Lapja, 58/06. szám) értelmében a Szlovén Köztársaság közlekedésfejlesztési stratégiájának követnie kell a fenntartható és kiegyensúlyozott regionális fejlesztés elveit, és törekednie kell a külső közlekedési költségek csökkentésére. Azoknak az intézkedéseknek kell prioritást élvezniük, amelyek hosszú távon fenntarthatóbb mobilitást biztosítanak.

A közlekedéspolitika tervezésekor az elsődleges cél a kevésbé fejlett régiókba vezető összeköttetések fejlesztése (pl. 2b alcélkitűzés (Ro.4 intézkedés) és 2c alcélkitűzés (Ro.7), mivel ezeknek a helyeknek a megközelíthetősége elővárosi közlekedés használatával nem javítható.

Alcélkitűzések	Konkrét enyhítő intézkedések
1a	-
1b	A.3 – Portorož Repülőtér: Az intézkedésben csak olyan beavatkozások tervezhetők, amelyek biztosan nincsenek negatív hatással az lakókörnyezetre (zaj) és a helyi szintű, valamint a Sečovlje Sóbánya Nemzet Parkhoz kapcsolódó turizmus fejlődésére.
1c – 4g	-

### **8. Iránymutatások és enyhítő intézkedések – kulturális örökség**

A közlekedési infrastruktúra fejlesztése hatással lehet a kulturális jelentőséggel bíró helyszínekre és területekre, különös tekintettel a kulturális örökségeket körülvevő tájak megromlására, a kulturális örökségi épületekben keletkező károokra, a régészeti maradványok tönkretételére a létesítmények építésekor fennálló rezgés miatt, amely megromlíthatja a kulturális örökségbe tartozó épületeket. E hatások elkerülése érdekében az alábbiakat kell figyelembe venni:

- Elsődleges cél, hogy az infrastruktúrafolyosók ne kerüljenek a kulturális örökségbe tartozó területekre.
- A közlekedési infrastruktúra elhelyezését megelőzően kiterjedt előzetes régészeti kutatásokat kell végezni, amelyek eredményeit figyelembe kell venni a közlekedési infrastruktúra integrálásakor, továbbá intézkedéseket kell tenni a régészeti maradványok védelmére.

### **9. Iránymutatások és enyhítő intézkedések – tájvédelem**



A különleges tájak, illetve az országos szinten különleges jellegzetességekkel bíró tájak, valamint a tájak megjelenése minőségi színvonalának a megőrzése biztosítása érdekében az alábbi iránymutatásokat kell követni:

- Nem létesíthetők infrastruktúrafolyosók a kivételes tájjal rendelkező területeken, és az országos szinten különleges jellegzetességekkel bíró tájakon.
- Megfelelő technikai intézkedésekkel gondoskodni kell a tájak magas színvonalú megjelenéséről, különösen a természetesen megőrzött vagy kulturális szempontból gazdag tájegységekben történő beavatkozások esetén.



### **10. Magyarázatok az egyes enyhítő intézkedések figyelembe vételéhez**

A Környezetvédelmi jelentés elkészítése párhuzamosan folyt a Szlovén Köztársaság közlekedésfejlesztési stratégiájának létrehozásával. Ezért a Stratégiát már most kiegészítik a közlekedéssel kapcsolatos alábbi közlekedési intézkedések:

- A közúti infrastruktúrát érintő intézkedések: Ro.44, Ro.45, Ro.46, Ro.47, Ro.35, Ro.48;
- A vasúti infrastruktúrát érintő intézkedések: R.41, R.42, R.43, R.44;
- A városi infrastruktúrát érintő intézkedések: U.40, U.41;
- A tengeri közlekedést érintő intézkedések: M.35;
- A légi közlekedést érintő intézkedések: A.3;
- Az R.7, R.8, R.9 és R.10 a 2. alcélkitűzésben szerepel;
- Az R.3 kikerült a 2.b alcélkitűzésből;
- Az Ro.7 a 2.d alcélkitűzésben szerepel.

A Stratégiában javasolt intézkedéseket a stratégiai környezeti értékeléssel (strategic environmental assessment, SEA) vizsgálták meg a magas szintű környezetvédelem biztosítása érdekében. Októberben a Környezetvédelmi jelentés szerzői utasításokat adtak a javasolt egyéni intézkedések kiegészítésére és néhány további, pl. horizontális intézkedés kialakítására. Ennek eredményeképpen tizenkét új intézkedés született, és a meglévők közül hármat kiegészítettek. Az intézkedések között vannak olyanok, amelyekhez még szükség van bizonyos alcélkitűzések elérésének a további igazolására, illetve a Stratégia bizonyos intézkedései kiegészítésére. A nyilvánosság elé tárás előtt az intézkedéseket a Stratégiában foglalt ilyen enyhítő intézkedésekkel egészítették ki. Az utasítások és enyhítő intézkedések teljes egészében szerepelnek a Stratégiában (az intézkedések és azok egyéni célkitűzésekre gyakorolt hatásai között), az alábbiak szerint:

- Talaj és ásványi nyersanyagok: az R.41 és Ro.44 intézkedések hozzáadása;
- Levegő: az Ro.45 és U.40 intézkedések hozzáadása;
- Éghajlati tényezők: az R.42, Ro.46 and U.41 intézkedések hozzáadása;
- Víz: az M.35 intézkedés hozzáadása;
- Természet: az R.43 and Ro.47 intézkedések hozzáadása;
- Népesség és anyagi javak: az A.3, Ro.35, Ro.33 intézkedések és az R.44 és Ro.48 további új intézkedések hozzáadása.

A környezetről szóló jelentés szerzői javaslata alapján sor került a 2a, 2b és 2d alcélkitűzések eléréséhez szükséges intézkedések tanulmányozására a Stratégiában, és ennek nyomán az intézkedésekről, valamint azoknak az egyes célkitűzésekre gyakorolt hatásáról készült egy kiegészítő táblázat.