

Ljubljana, 24. 11. 2016

Ministrstvo za okolje in prostor
Dunajska cesta 48
1000 Ljubljana

Predmet: Stališče do izbire trase na 3. razvojni osi – severni del

V skupini Odgovorno do prostora! z obžalovanjem ugotavljamo, da se razmere v slovenskem sistemu urejanja prostora, kljub prizadevanjem stroke in pristojnega ministrstva, ne izboljšujejo. Na to kažejo tako pomanjkanje razumevanja zakonodajalca za javno razpravo v času priprave novih zakonodajnih rešitev kot primer izdelave prostorske dokumentacije za izgradnjo hitre ceste na tretji razvojni osi na odseku med Velenjem in Celje kot tudi primer zakona o razvojnem območju Hoče Slivnica. Iz vseh primerov je očitno globoko nerazumevanje razvojne vloge prostorskega načrtovanja, ki Slovenijo poriva med države, v katerih se o razvoju odloča s položaja moči, brez upoštevanja argumentov in javnega mnenja zaradi česar so javni interesi podrejeni ozkim kapitalskim.

Primer načrtovanja hitre ceste na tretji razvojni osi med Velenjem in Celjem je za stroko posebno problematičen. Nepojasnjeno namreč ostaja, zakaj država, konkretno Ministrstvo za okolje in prostor, kljub kritičnim ugotovitvam strokovnih recenzij, številnim pozivom javnosti, okroglim mizam, javnim televizijskim in radijskim oddajam ter kritičnemu pisanju v medijih, brezprizivno podpira izbiro trase F2-2. Dejstvo, da je izdelava državnega prostorskega načrta (DPN) za povezavo Velenja z AC A1 po izbrani trasi F2-2 v sklepni fazi, medtem pa niso odstranjeni dvomi o ustreznosti trase niti v lokalni skupnosti, niti v strokovni javnosti, je za stroko skrb zbujajoče.

Zato v partnerstvu Odgovorno do prostora! (OdP!) ponovno opozarjamo na način priprave tega državnega prostorskega načrta in na delovanje države, ki je s svojim ravnanjem daje skrajno skrb zbujajoč zgled za to, kako v državi lahko in smemo ravnati s prostorom. Pri tem želimo predvsem opozoriti, da bi morala za vse državne prostorske ureditve in posege v prostor veljati enaka merila in postopki tako za načrtovanje strokovnih rešitev kot za sprejemanje odločitev. Predvsem pa želimo poudariti, da mora biti vključevanje javnosti v postopke priprave prostorskih aktov vedno znova prilagojeno načrtovanim posegom in lokalnim razmeram ter vodeno tako, da se lokalna skupnost ob izvedbi posegov ne čuti izigrana. V razvitih državah procese vključevanja javnosti v prostorsko načrtovanje razumejo kot priložnost za razvojno novih partnerstev med akterji, zato rešitve formalno definirajo zakoni, praktično pa so načini vključevanja prilagojeni razmeram s ciljem in procesu optimizirati rešitve in poskrbeti za široko družbeno sprejemljivost posegov.

Stroka se je glede načrtovane trase v severnem delu 3. razvojne osi za povezavo Velenja in Celja že večkrat izrekla. Vsebinsko zadovoljivih odzivov pristojnega ministrstva ni zaslediti, predvsem pa ostajajo odprta naslednja vprašanja:

- Na katerih argumentih temeljijo odločitve o izbrani trasi? S strani različnih nosilcev urejanja prostora in nevladnih organizacij ter forumov, tudi Zbornice za arhitekturo in prostor, so bile v zadnjih letih že podane pobude, da je treba izbrano traso, zaradi številnih dvomov v utemeljenost strokovnih rešitev ponovno preveriti, in celo premisliti o morebitni rekonstrukciji obstoječe cestne povezave namesto izgradnje povsem nove trase. Žal se ministrstvo na te pozive ni korektno odzvalo in tudi informacije o morebitnih preveritvah, ki bi ovrgle izrečene dvome v ustreznost sporne trase, ne obstajajo.
- Zakaj se v primeru načrtovanja tretje razvojne osi ne spoštujejo niti sprejeti in veljavni dokumenti, kot sta Strategija razvoja prometa v RS in Strategija prostorskega razvoja Slovenije? Izbrana trasa je vprašljiva v luči policentričnega razvoja urbanega omrežja ter povezovanja regionalnih središč, ki sodita med glavne cilje SPRS.

- Zakaj se v primeru sprejemanja DPN za ta odsek kršijo določbe Aarhuške konvencije, ki jasno opredeljuje sodelovanje javnosti v tovrstnih procesih; še posebej, ker gre z vidika javnosti, glede na številne druge javno objavljene odzive pa tudi z vidika stroke, za sprejemanje spornih odločitev, ki kot kaže, ne temeljijo na stvarni analizi stanja in teženj v prostoru in tudi ne na analizi razvojnih možnosti. Zakaj po toliko izraženih pozivih javnosti država ni vzpostavila transparentnega in odprtega dialoga z vsemi deležniki, predvsem pa z lokalno skupnostjo, ki si za tak dialog že ves čas prizadeva? Če zakonsko opredeljene možnosti pri tako zahtevnem posegu ne zadostujejo, je pač treba stopiti iz formalnih okvirov in ustvariti pogoje za konstruktiven in odprt dialog, ki bo temeljil na preverljivih argumentih in vključujočem odnosu do vseh deležnikov.

Zaradi vsega omenjenega v skupini OdP! menimo, da bi moralo pristojno ministrstvo postopek izdelave DPN - prostorske dokumentacije - za gradnjo na tem odseku začasno ustaviti in zagotoviti kredibilno preveritev ustreznosti izbire trase. Mimo vsega pa bi moralo takoj začeti konstruktiven in odprt dialog z zainteresirano javnostjo ter na ta način zagotoviti večjo sprejemljivost in transparentnost postopka priprave DPN, katerega rezultat bo strokovno ustrezna in družbeno sprejemljiva trasa.

V imenu skupine Odgovorno do prostora!

mag. Tomaž Černe, koordinator



Poslano:

- Ministrstvo za okolje in prostor, gp.mop@gov.si
 - kabinet predsednika vlade, gp.kpv@gov.si
 - Civilna iniciativa Braslovče, cibraslovce@gmail.com
 - Vaška skupnost Podgora, vspodgora@gmail.com
 - Civilna iniciativa Šmartno ob Paki, cismartno@gmail.com
 - Civilna iniciativa Polzela, cipolzela@gmail.com
 - partnerji OdP!
-