

KOMENTARJI CI NA ODGOVORE OBČINE NA PETICIJO s podpisi proti gradnji kanalske obvoznice na predvideni trasi

1. Zahtevamo, da občina in država TAKOJ prekineta vse aktivnosti za gradnjo obvoznice na predvideni trasi!

Država (DRSC) je začela 2011 izvajati večje aktivnosti na Projektu Obvoznica Kanal, za katero je od leta 2001 sprejet občinski odlok o lokacijskem načrtu. Vsa leta je naložba uvrščena v državni proračun (načrt razvojnih programov). V letu 2011 je bil objavljen razpis za izvajalca PGD projektov in le-ta je bil tudi v letu 2012 izbran ter je pričel s projektiranjem.

Občina je stanje projekta stalno spremljala, obveščala o stanju projekta tudi občinske svetnike pri sprejemanju proračuna, čeprav v občinskem proračunu, v NRP deleža sofinanciranja občine nismo zagotavljali; saj velikih obremenitev s tovornimi vozili, natovorjenimi z izkopnimi materiali iz Doblarja, zaradi izgradnje HE Doblar II skozi Kanal namreč ni bilo več; pričakovali smo namreč, da se bo pričetek gradnje obvoznice odmikal.

Občina sedaj nima odprtih nobenih pogodbenih obveznosti na tem projektu, dogovorjeno pa je bilo že od vsega začetka, ki sega v leto 1995, v sam začetek delovanja novonastale občine, da pomaga DRSC pri njenih aktivnostih (pomoč pri navezovanju stikov z lastniki zemljišč, ki jih posegi neposredno zadevajo, pomoč pri organizaciji predstavitev projekta, itd..).

Vaš odgovor zavaja nepoučene krajanke, da je gradnja obvoznice na državni cesti in vsi postopki v zvezi s tem samo v rokah države.

To je jasno tudi iz dopisa DRSC – odgovor na peticijo, št. 347-07-365/99/113 (903) z dne 31. 7. 2013, ki sta ga podpisala g. Willenpart in g. Ficko in kjer na tretji strani piše:

»Vse aktivnosti, katere so potekale in potekajo v zvezi z navedeno predvideno investicijo, potekajo s sodelovanjem in v dogovoru z občino Kanal. Tako bo tudi v bodoče.«

2. NE DOVOLIMO prostorskega razvrednotenja Kanala ob Soči, ki bi ga povzročila predvidena obvoznica!

Morda naj spomnimo, da je bilo v postopkih sprejemanja občinskega prostorskega načrta izdelano Okoljsko poročilo za občinski prostorski načrt Občine Kanal ob Soči, ki ga je izdelalo podjetje ICRO – Inštitut za celostni razvoj in okolje, iz maja 2010, saj je bila s strani ministrstva občini z odločbo naložena izdelava postopka celovite presoje vplivov občinskega prostorskega načrta na okolje. V postopku se je pripravil tudi Dodatek k okoljskemu poročilu: "Presoja sprejemljivosti vplivov plana na varovana območja za Občinski prostorski načrt občine Kanal ob Soči, ki ga je izdelalo podjetje LUTRA, Inštitut za ohranjanje naravne dediščine v aprilu 2010.

Obvoznica je bila umeščena v prostor s spremembami plana 1999, LN za obvoznico je bil sprejet 2001. S sprejetjem OPN leta 2012 je LN za obvoznico ostal v veljavi, kar pomeni, da je sklicevanje na postopke sprejemanja OPN deset let kasneje popolnoma nerelevantno.

Temu pritrujejo tudi odgovori pripravljalca (občine) OPN na pripombe k OPN v javni razgrnitvi glede obvoznice, ki se v več odgovorih standardno glasi:

»Za izgradnjo obvoznice je bila upoštevana trasa iz Lokacijskega načrta Obvoznice Kanal ob Soči, ki tudi po sprejemu OPN ostaja v veljavi. Akt je bil s težavo usklajen po dolgoletnih naporih. Strinjamo se, da rešitev ni optimalna - je pa sprejet kompromis, ki pa ima zaenkrat tudi pravno težo. Alternative zaenkrat ni.«

3. Izvedbo tega prostorsko neodgovornega in strokovno spornega posega v prostor BOMO PREPREČILI z uprabo vseh razpoložljivih pravnih in drugih legitimnih sredstev!

V demokratični družbi so dopustni vsi demokratični postopki.

Planski akti, lokacijski načrti so poleg strokovnih tudi politični akti, pri katerih se ob vsakokratnih postopkih presoja prednosti, slabosti in se jih sprejema s konsenzom. Naj spomnimo, Občina Kanal ob Soči je s Sklepom o pripravi občinskega prostorskega načrta Kanal ob Soči (OPN Kanal 09), objavljenim v Ur.l. RS, št. 79/2008 in o pripravi OPN obveščala občane (npr.: članek v občinskem glasilu MOST št. 21, dec. 2008 in v št. 27/2010); v postopku smo izdelovalcu občinskega prostorskega načrta predložili vso dokumentacijo (prostorske plane, načrte, študije, idejne zasnove,...itd.) za pripravo ustreznih strokovnih podlag in preveritev ažuriranega stanja v prostoru ter v nadaljevanju za iskanje razvojnih možnosti. Dopolnjen osnutek OPN se je javno razgrnil in na občinski spletni strani, krajevno običajen način (po oglasnih deskah), ... se je seznanilo javnost in vabilo na javne obravnave in javne razgrnitve; javno je bila razgrnjena tudi presoja vplivov izvedbe plana v naravo na varovana območja itd.

Sprašujemo se, kje so bili tedaj nosilci civilne pobude proti gradnji obvoznice Kanal in glasna opozorila "neodgovornemu in spornemu" posegu v prostor?

Pripombe (št. 13, 60, 81) na OPN glede obvoznice so bile v času javne razgrnitve OPN **dane, dali so jih tudi nosilci civilne pobude!** Občina pa jih je s spodaj citirano utemeljitvijo zavrnila:

»Za izgradnjo obvoznice je bila upoštevana trasa iz Lokacijskega načrta Obvoznice Kanal ob Soči, ki tudi po sprejemu OPN ostaja v veljavi. Akt je bil s težavo usklajen po dolgoletnih naporih. Strinjamo se, da rešitev ni optimalna - je pa sprejet kompromis, ki pa ima zaenkrat tudi pravno težo. Alternative zaenkrat ni.«

4. Zahtevamo PREVERJANJE ZAKONITOSTI POSTOPKOV umeščanja trase v prostor

Poleg vložene peticije smo še prej od člana iniciativnega odbora prejeli tudi zahtevo za dostop do informacij javnega značaja z vsebino zahteve po vpogledu v spis, kot ga zahteva sedanja zakonodaja s področja prostorskega načrtovanja, in sicer za postopek spreminjanja planskih aktov v obdobju 1995-1999 in sprejemanje lokacijskega načrta v obdobju 1999-2001.

Iz arhiva nam je uspelo spis v bistvenem sestaviti in ob sestavljanju spisa smo ugotovili, da so potekali ustrezni postopki, ki so se zaključili s sprejetjem odloka. Pri njihovem sprejemanju se je upoštevalo predpise in postopke veljavne zakonodaje in uveljavljene prakse. Po prvi objavi Odloka o LN so s strani Ministrstva za promet zahtevali popravke, zato se je od prvotno sprejetega in tudi že objavljenega akta sredi leta 2000 ponovno o Odloku o lokacijskem načrtu opredeljevalo na občinskem svetu 25.9.2001 in potrditvi je sledila objava odloka. Pripomb na objavo nato s strani MOP ali drugih resornih ministrstev, ki izvajajo po zakonu nadzorstvo nad zakonitostjo dela uprave, potem ni bilo.

Sprejeti OPN v letu 2012 je ohranil spremenjeno in krajšo traso obvoznice v Kanalu.

Vsled tega menimo, da je akt legalen.

Člana iniciativnega odbora sta 22. in 23. 7. 2013 vpogledala v spis postopka sprejemanja sprememb in dopolnitev plana in sprejemanja LN. Zahteva je bila dana za vpogled v oba spisa postopka in v oba sprejeta končna dokumenta (LN in plan).

Občina do sedaj ni uspela zagotoviti vpogleda v vse zahtevane dokumente. **Občina nima nobenega soglasja in mnenja k LN za obvoznico Kanal.** Prav tako občina nima kompletne zapečatenih map sprejetega prostorskega akta (LN), kar je glede na renomiranega izdelovalca LN (Projekt d.d. Nova Gorica) res nenavadno.

Tudi sprejemanje Odlokov o sprejetju LN za obvozno cesto v Kanalu je očitno potekalo po »avtohtonem« postopku po nam neznanih predpisih.

Objavljeni so bili štirje odloki, dva sta bila objavljena v Uradnih objavah PN in dva v Uradnem listu RS. Pri tem gre za po besedilu tri različne odloke:

- 1. odlok je bil sprejet 11. 6. 2000 na neznani občinski seji, objavljen je bil 5.6.2001 v UO PN št. 21/2001, začetek veljavnosti je 13.6.2001. Odlok je bil sprejet junija 2000 na podlagi LN, ki naj bi bil izdelan šele maja 2001. Odlok nima preambule, tako da ni znano, na kateri zakonski podlagi je bil sprejet. Prav tako niso navedena pridobljena soglasja in mnenja k LN.
- 2. odlok je sprejel občinski svet na seji dne 11. 7. 2000, objavljen je bil 14. 6. 2001 v UL RS št. 49/2001, začetek veljavnosti je 22.6.2001. Tudi ta odlok je bil sprejet junija 2000 na podlagi LN, ki naj bi bil izdelan šele maja 2001. Odlok je sprejet samo na podlagi Statuta občine Kanal ob Soči. Tudi v tem odloku niso navedena pridobljena soglasja in mnenja k LN.
- 3. in 4. odlok sta bila sprejeta 25. 9. 2001 na 26. redni seji OS, po vsebini sta enaka, s preambulo in navedenimi nosilci urejanja prostora, objavljena v PN in UL z začetkom veljavnosti 27. 10. 2001.

Sprašujemo se, po katerih predpisih sta bila odloka o LN leta 2000 sprejeta na zalogo, eno leto pred začetkom veljavnosti leta 2001, po še neizdelanem projektu z datumom izdelave maj 2001, brez pridobljenih soglasij. Glede na to, da so bili sprejeti trije različni odloki o LN, se sprašujemo ali sta bila drugi in tretji odlok sprejeta po postopku sprejemanja sprememb in dopolnitev prostorskih aktov ali kar tako po domače.

Prav tako občina nima kompletne zapečatenene mape kartografskega dela sprejetih sprememb in dopolnitev plana. Spremembo namenske rabe prostora za območje obvoznice v kartografskem delu plana nismo našli.

Če je bil odlok o sprejetju lokacijskega načrta sprejet brez pridobljenih soglasij in mnenj nosilcev urejanja prostora, je nezakonit.

Kaj pa legitimnost? V letu 1995 smo postopke začeli na številne pobude krajanov Kanala, ki so bile posredovane že kot pripombe v postopkih umeščanja v prostor HE Doblar II (KS Kanal je z dopisom št. 73-2/96 z dne 17.1.1996 izdala Pogoje za LN za obnovo in doinstalacijo HE Doblar II in kot prvi pogoj v dopisu navedla: «1. Investitor mora perspektivno rešiti problem prometa in prometne varnosti z izgradnjo obvoznice mimo starega mestnega jedra Kanala po predvideni trasi Kolodvorske ulice mimo skladiščne hale podjetja Plastik.» Pobude so dosegle vrhunec ob prevozi izkopnih materialov z gradbišča HE Doblar II skozi Kanal. Zahteva KS Kanal, da se je treba s traso izogniti skladiščni hali podjetja Plastik, je že narekovala spremembo rezervata za obvoznico iz leta 1986 v prostorskem planu.

Vsa leta, predvsem pa med sprejemanjem OPN v obdobju 2008-2012, razen manjših pripomb posameznih krajanov, se trase ni problematiziralo ne s strani pristojnih institucij, ne s strani krajanov, predvsem pa ne v takem obsegu, kot se je razvilo sedaj. Morebiti bi bilo nujno ugotoviti legitimnost lokacijskega načrta obvoznice Kanal z referendumom, v katerem bi se občani tudi končno opredelili do imena naselja, ki je Kanal v želeni Kanal ob Soči.

Civilna iniciativa ne nasprotuje pravi obvoznici, nasprotuje pa tej najcenejši in najslabši možni rešitvi.

S podpisom peticije je 450 ljudi, večinoma prebivalcev Kanala, dalo pobudo za spremembo OPN v delu, ki se nanaša na traso obvoznice. To je zelo relevantna pobuda, ki jo vsak pripravljalec sprememb in dopolnitev OPN mora upoštevati!

5. Varuhe kulturne dediščine sprašujemo, ali je Kanal ob Soči zanje nepomembno in odpisano zakotje in ali se strinjajo z njegovim dokončnim prostorskim razvrednotenjem.

Morda morajo varuhi kulturne dediščine tehtati med varovanjem tudi kulturno zaščenega trškega jedra, skozi katerega je potekal (fotokopije člankov v prilogi 4) in tudi danes poteka ves tranzitni in tovorni promet in med prestavitvami spomenikov in spominskih obeležij na druge, ustrezne lokacije. Glede prestavitev kulturnih spomenikov so se že iskale možnosti (zapisnik v prilogi 1) in bo še potrebno iskati ustrezne lokacije za njihovo prestavitev.

Občinska uprava je glede na svoje dosedanje ravnanje in namere s Kanalom, zadnja, ki se lahko oglašča v vlogi advokata varuhov naravne in kulturne dediščine in prostorske identitete Kanala.

Komentar na fotokopije priloženih člankov:

Med gradnjo HE Dobljar 2 je bila prometna obremenitev res ekstremna in občina je želela izsiliti začetek gradnje obvoznice preden bi se zaključila gradnja HE, da bi lahko dobila denar od SENGa.

Vendar pa je kampanja o »trenutnem rušenju kamnitega mostu« prešla mejo dobrega okusa in nekateri krajanje še danes mislijo, da se bo most kar porušil.

Na trditve konstruktorja mostov Danila Magajne iz Solkana, »da je kanalski lepoteč v resni nevarnosti, da se v trenutku poruši, kot domine« (PN, 27.1.1998) se je v Delu 29.1.1998 odzval tudi Svetko Lapajne, gradbeni inženir, statik konstruktor in univerzitetni profesor v pokoju. V prispevku »Most čez Sočo v Kanalu« med drugim pravi:

» Kot zelo star inženir statik, ki ima samo v Sloveniji na vesti okrog 80 mostnih projektov, si dovoljujem po prečitanju dveh člankov v Delu dne 27. 1. 1998 izraziti svoje mišljenje:

1. Vsak most zahteva redno vzdrževanje, naj bo kamnit, lesen, ojačeno-betonski ali jeklen. Poleg rednega vzdrževanja tudi še periodične generalne obnove.....
2. Svodaste mostne konstrukcije s polno upetostjo v temeljih in brez tečajev imajo ogromne varnostne rezerve. Ta rezerva obstoji v prilagoditvi po zakonu minimalnega dela, v ojačenjih s parapetnimi zidovi in v strnjenosti zasipa za mostom, ki tudi sodeluje pri razdelitvi obtežb. Problemov rušenja torej sploh ni, pač pa je problem škode, ki zaradi mnogo dražjih obnovitvenih del rapidno narašča.
3. Udarne luknje na vozišču, na katere zadeva vozilo, lahko mnogokratno, tudi desetkratno povečujejo napetostno stanje v konstruktivnih delih mostu zaradi učinka udarcev. Vzorno gladko vozišče je torej prvi pogoj za zaščito mostne konstrukcije.....«

6. OGORČENI SMO NAD RAVNANJEM OBČINE PRI VODENJU POSTOPKOV v zvezi z gradnjo sporne obvoznice.

Občina sedaj ne vodi nobenih postopkov v zvezi z izgradnjo obvoznice Kanal in nima odprtih nobenih pogodbenih obveznosti na tem projektu, dogovorjeno pa je, da pomaga DRSC pri njenih aktivnostih (pomoč pri navezovanju stikov z lastniki zemljišč, ki jih posegi neposredno zadevajo, pomoč pri organizaciji predstavitve projekta, iskanja lokacij za prestavitev spomenikov in obeležij itd.).

Še enkrat citiramo iz odgovora DARSa na peticijo, ki smo ga prejeli 2. 8. 2013 in pod katerim sta podpisana g. Willenpart in g. Ficko:

»Vse aktivnosti, katere so potekale in potekajo v zvezi z navedeno predvideno investicijo, potekajo s sodelovanjem in v dogovoru z občino Kanal. Tako bo tudi v bodoče.«

Veljaven občinski plan je namreč osnova za pridobivanje dovoljenj za posege v prostor, kdaj in zakaj se odpirajo zahteve po uvedbi postopkov spreminjanja plana, pa je tudi znano: ko investitor ali občani ugotovijo, da bi radi izvedli poseg v prostor, le-tega pa mu veljavni planski akti ne omogočajo.

Ne vem kje je bilo tu s strani župana in občinske uprave kakšno zavajanje? Vsa dejstva lastnikov zemljišč glede posegov na njihovo premoženje so bila vseskozi evidentirana, občinskemu svetu v samih postopkih spreminjanja plana in sprejemanja lokacijskega načrta predstavljena; vendar je aktualen občinski svet na predlog aktualnega župana odloke sprejel.

Menimo, da se v odgovoru sprenevedate, ker vsi dobro vemo, da se laična javnost ne spozna na zapleteno prostorsko zakonodajo in z njo povezane postopke. Še več, tudi občina je sprejemala odlok o LN po svojem »avtohtonem« postopku.

Hkrati pa želite krajanom prikazati, da je ves postopek v rokah države. Krajanom so pri predsedniku Krajevne skupnosti pet mesecev dobesedno moledovali za sklic zbora krajanov na katerem bi občina predstavila svoje namere v zvezi z obvoznico.

Ker pa ste vedeli za veliko nasprotovanje lastnikov zemljišč in ostalih krajanov že pred desetimi leti, bi po deset letni prekinitvi aktivnosti za gradnjo obvoznice morali stopili pred krajanom, sklicali zbor krajanov in obvestili lastnike zemljišč o svojih namerah. Namerno ste potihoma vodili postopke in začeli pripravljati projektno dokumentacijo, da bi nato krajanom postavili pred izvršeno dejstvo, projekti in denar so pripravljeni, poti nazaj ni.

7. Župan naj se neha sprenevedati in prelagati svojo vlogo in odgovornost pri gradnji sporne obvoznice na državo. Po zakonu je za prostorsko načrtovanje odgovorna občina, odgovorna oseba občine pa je župan.

V Kanalu je specifična: državna cesta, za katero je pristojna država poteka skozi center naselja Kanal. Občina mora skrbeti tudi za razvoj infrastrukture in pri navedenem projektu je nujno tesno sodelovanje občine in ministrstva.

Vprašanje tukaj je, ali infrastruktura služi naselju ali pa je naselje samo napoti infrastrukturi in čigave interese mora pri tem zastopati občina.

Kar se tiče prostorskega planiranja, DA, zagotovo je to ena izmed najbolj pomembnih vlog občine, ki mora omogočati tudi razvoj občine. To vlogo je občina v vseh teh letih tudi izvajala (omogočili smo razvoj Soških elektrarn, sprejeli so se akti za območje Salonit Anhovo, reševali smo pobude naših občanov) z vodenjem ustreznih postopkov umeščanja v prostor. Leta 2008 je občina pričela izdelavo OPN. Pri izdelavi OPN smo izdelali strokovne podlage, jih javno predstavili in vodili celoten postopek z javnimi razgrnitvami, javnimi obravnavami, sprejemanjem stališč do predlogov in pripomb na občinskem svetu (čeprav bi jih lahko sprejel župan), in na občinskem svetu OPN sprejeli ter svetnike obvestili, da bomo čimprej pričeli s postopkom 1. spremembe OPN, ki je v teku.

V postopku, ki se je vodil od 2008 do oktobra 2012, ko je občinski svet OPN sprejel, je bil v prostorskih planih povzet LN obvoznica Kanal iz leta 2001, na katerega pa ni bilo v postopku izpostavljenih v peticiji navedenih nepravilnosti, nezakonitosti, nestrokovnosti, ...

Seveda, ker se o spornosti obvoznice v postopkih sprejemanja OPN niti niste spraševali ali kot ste odgovorili na pripombo na razgrnjeni OPN:

»Za izgradnjo obvoznice je bila upoštevana trasa iz Lokacijskega načrta Obvoznice Kanal ob Soči, ki tudi po sprejemu OPN ostaja v veljavi. Akt je bil s težavo usklajen po dolgoletnih naporih. Strinjamo se, da rešitev ni optimalna - je pa sprejet kompromis, ki pa ima zaenkrat tudi pravno težo. Alternative zaenkrat ni.«

V samih postopkih za obvoznico Kanal v obdobju 1997-2001, so bile izdelane strokovne podlage, ki so bile podvržene revidiranju s strani strokovnjakov gradbene in cestno-prometne stroke in sicer: idejna rešitev variant obvoznice Kanal, Projekt Nova Gorica d.d. iz januarja 2007 (ki je poleg presoje vplivom na okolje, ki jo je izdelalo podjetje OIKOS, vsebovalo še poročila o geotehničnih, vodnogospodarskih in hidroloških pogojih), idejni projekt obvoznice Kanal ob Soči (varianta A), ki jo je izdelal PNZ d.o.o v maju 1999, predinvesticijska zasnova obvoznice Kanala ob Soči iz novembra 1999, Poročilo o vplivih na okolje za obvoznico Kanal ob Soči, ki jo je izdelal OIKOS d.o.o., januarja 2000, investicijski program izgradnje Obvoznice Kanal ob Soči na cesti G2-103, odsek 1008 iz novembra 2000.

Komentiranje postopkov, kot smo jih razbrali iz vpogleda v spis postopka glej v prilogi Poročilo o vpogledu v dokumentacijo v zvezi z umeščanjem obvoznice v prostor in sprejemanjem LN za obvoznico Kanal.

Zagotavljanje planerske stroke: postopek sprememb planskih aktov in sprejemanje lokacijskega načrta je bilo v rokah podjetja Projekt d.d. Nova Gorica, ki se področjem projektiranja, planiranja ukvarja vrsto let in ima oz. je tudi takrat iz tega področja izkazovalo ustrezne reference. Predvsem pa smo se pri vodenju obeh postopkov posluževali nasvetov Ministrstva za okolje in prostor, Urada za prostorsko planiranje.

Avtor »Idejne rešitve prometne ureditve z izgradnjo obvoznice regionalne ceste R-301 v Kanalu«, z dne 16. 3. 1996 je statik in konstruktor mostov Danilo Magajne. Pri najpomembnejšem prvem koraku umestitve obvoznice v prostor torej ni sodelovala »planerska stroka«.

Ta je sodelovala le pri formalni izpeljavi projekta in zagotavljanju formalno zahtevanih postopkov po zakonu.

8. Župan naj preneha strašiti lastnike zemljišč na sporni trasi z razlastitvijo!

Na to je župan že odgovoril v intervjuju – ČASOPIS MOST, št. 38, junij 2013 (fotokopija v prilogi 2).

9. Od občine zahtevamo, da skrbi za odgovorno urejanje svojega prostora in da skrbi za svoje prebivalce. Ne pa, da občina v nasprotju s svojimi nalogami, obravnava svoj kraj kot glavno prometno oviro na soški cesti in ga zato namerava žrtvovati tranzitnemu prometu in s tem prostorsko popolnoma razvrednotiti .

Ali smo neodgovorno sprejeli OPN s sledečim-povzeto po OPN: »4) Koncept prometnega omrežja temelji na obstoječi prometni infrastrukturi – osnovni prometnici G2/103, ki pa se z načrtovano rastjo mesta prestrukturira tako, da se težišče tranzitnih prometnih tokov prenese na novo načrtovano obvoznico. Ta se v prostor umešča jugozahodno od urbane strukture mesta v robno območje pod železniško progo in poteka po skrajnem zahodnem robu UN. Nova obvoznica zagotavlja ravnotežje prometnih tokov, omogoča vzpostavitev nove mreže prometnic v območju širitve mesta v zahodnem delu in razbremeni prometnico preko jedra mesta. Urejanje priključnih cest bo potekalo postopno v odvisnosti od aktiviranja razvojnih potencialov mesta. Skupaj s cestno infrastrukturo se načrtuje tudi ureditev spremljajočih prometnih površin, kot so avtobusna postajališča, površine za pešce in kolesarske poti. V prometni sistem se vključuje osrednja kolesarska os od Nove Gorice do Tolmina, ki je umeščena ob železniški progi, nanjo pa se navezujejo glavne prečne povezave. ...«

Strokovne podlage za OPN, so bile razgrnjene.

Zdaj je že jasno, da je gradnja take obvoznice samo pretveza za dostop do zazidljivih zemljišč na desnem bregu. Glede na to, da je v citatu iz OPN, ki ga navajate, Kanal prekvalificiran v mesto, se resno sprašujemo na katero mesto se nanaša.

V istem OPN, v strateškem delu odloka piše tudi, citiramo:

»23. člen (usmeritve za razvoj v krajini)

(1) Prihodnji razvoj krajine je potrebno načrtovati na podlagi naslednjih usmeritev v dolini Soče:

- ohranjanje vodnega in obvodnega ekosistema, rastlinskih in živalskih vrst ter habitatnih tipov, vezanih na vodni in obvodni prostor,
- **načrtovanje krajinske obnove celotne doline Soče** (skrivanje neugodnih pogledov na kamnolome in večja industrijska območja),
- saniranje razvrednotenih območij v dolini (cementarna Anhovo in kamnolom Rodež/Perunk),
- varovanje narave (predvsem vodotokov) pred škodljivimi izlivi, katerih verjetnost je zaradi industrije, velike frekvence vozil, predvsem pa povečane gradbene mehanizacije (za gradnjo nasipov ob reki itd.) večja,

- izboljšanje kvalitete vodotokov,
- nujno je ohranjanje biodiverzitete kot posledice različne rabe tal in spremenljivih naravnih pogojev,
- **ohranjanje značilne kulturne krajine obdelovanih kmetijskih površin na aluvialnih terasah dolinskega dna,**
- **ohranjanje oblike doline reke Soče, ki je prepoznana kot kvalitetna kulturna krajina, kot krajinske in morfološke značilnosti območja,**
- upoštevanje navedenih usmeritev predstavljajo izhodišče za razvoj turizma ob in na reki Soči.«

In naprej v istem členu:

»Območja posebnih krajinskih in urbanističnih značilnosti prostora

(18) Prostor občine je posebej prepoznaven po izjemnosti doline Soče in Idrije. Dolina Soče ima izjemen pomen kot naravna kakovost s prepoznavnimi značilnostmi z vidika kulturnega in simbolnega pomena krajine ter naravne kakovosti na ravni Primorske krajine. Posamezni naravno ohranjeni deli dolin se varujejo kot kakovostni deli kulturne krajine, zato se vanje ne posega z urbanizacijo, z gradnjo infrastrukture pa le izjemoma, če ni drugih možnosti. **Razvoj naselij, zlasti Kanala in Ročinja, se ureja s strnjevanjem gradnje tako, da je ohranjena identiteta naselja s kakovostnimi urbanističnimi in arhitekturnimi značilnostmi v krajini.**«

Sklep: iz citatov je očitno, da je umestitev obvoznice v prostor direktno v nasprotju s 23. členom odloka OPN, ker bi bila z njeno izvedbo uničena identiteta naselja s kakovostnimi urbanističnimi in arhitekturnimi značilnostmi v krajini! Za celotno dolino Soče je predvideno načrtovanje krajinske obnove, za Kanal pa z izgradnjo sporne obvoznice krajinsko in prostorsko razvrednotenje.

V postopkih umeščanja trase obvoznice v prostor se je tehtalo vse argumente, takšne, kot so predmet peticije in njim podobne. Kar se tiče strokovnega dela, se je to zagotavljalo z izvajalci, ki so izkazovali reference s področja planiranja, z izdelavo študij in strokovnih podlag, ki so jih skupine strokovnjakov revidirale, z iskanjem smernic, projektnih pogojev in soglasij od nosilcev urejanja prostora in drugih soglasodajalcev; s pripravo predlogov in stališč do pobud, danih na javnih razgrnitvah in na javnih obravnavah in sodelovanja na obravnavah na občinskem svetu in na sestankih z občani, ki jih trasa neposredno zadeva, ..., oz. vodenju vseh postopkov vse do sprejema odloka na občinskem svetu.

Iz vpogleda v dokumentacijo je evidentno, da se je samo navidezno tehtalo argumente med tremi variantami, ker se je že od vsega začetka vedelo, da pride finančno v poštev samo najkrajša in najcenejša varianta. Vse ostalo je bilo predvsem metanje peska v oči Kanalcem, zagotavljanje formalno zahtevanih postopkov po zakonu, pa še glede teh ni jasno, če je vse potekalo po črki zakona.

Glej Poročilo o vpogledu v dokumentacijo v zvezi z umeščanjem obvoznice v prostor in sprejemanjem LN za obvoznico Kanal!

10. Sprašujemo, zakaj hoče Občina s spornim posegom v prostor, ki bo uničil ambientalne kvalitete kraja, uničiti tudi turistični potencial Kanal ob Soči?

Morda pa bi se ambientalne kvalitete kraja odprle z nove perspektive in povečale možnosti razvoja turizma tudi z umikom glavne ceste iz strogega centra Kanala.

Prebivalci Kanala želimo ohraniti izjemne ambientalne kvalitete kraja predvsem zase in za naše zanamce, ker je to edini kapital, ki ga ta kraj sploh še premore. Turistični potencial je samo stranski produkt ambientalnih kvalitet. Izvesti tako velik poseg v prostor, da se zgolj »morda« odprejo razvojne priložnosti pa je zelo neodgovorno. Tovrstni posegi bi morali biti del širše vizije razvoja kraja in občine, pri čemer bi morala aktivno vlogo igrati prav občina.

11. Zahtevamo, da občinski svet razveljavi LN za obvoznico in določila OPN, ki se nanašajo na sporno obvoznico.

Predlagamo, da se glasovanje na občinskem svetu opravi morda po ugotovitvi volje občanov na referendumu (trenutno v občini približno 5800 prebivalcev). V spremembi plana, ki je v teku se sicer lahko izvzame tudi traso obvoznice (saj smo to naredili že v Desklah, ki so še bolj tangirane s prometnimi obremenitvami, predvsem s težkimi tovornjaki; op.: vendar je bila cesta skozi Deskle rekonstruirana, tako kot tudi del glavne ceste od pokopališča proti centru Kanala). V naslednjih spremembah občinskega prostorskega načrta pa bo nujno skupaj z državo umeščati obvoznico v OPN, zanj bo država sprejela DLN (državni lokacijski načrt). To bo trajalo, po izkustvih DRSC, najmanj 5-7 let. In v teh postopkih se bodo zopet presojale možne trase (tehnično in prostorsko), izdelovale strokovne podlage, preverjalo vse skupaj tudi z investicijskimi programi, pojavljale se bodo lahko civilne iniciative, ki bodo proti predlaganim rešitvam, ... in bomo kjer se nahaja veliko število projektov na državni cestni infrastrukturi (članek v Dnevniku Vihrajo zelene zastave, 4. julija 2013 v prilogi 3). Mimogrede, kaj pa varovanje kmetijskih površin, ki bi jih daljša trasa obvoznice bolj zadevala?

Ali morda ne obstaja tudi tveganje "dodatnega oz. ponovnega" zapravljanja javnega denarja in časa za vodenje novih postopkov, izdelavo strokovnih podlag, študij in projektov, glede na vse dosedanje vloške in napore občine in države?

S podpisom peticije je 450 ljudi je dalo pobudo za spremembo OPN v delu, ki se nanaša na traso obvoznice. To je zelo relevantna pobuda, ki jo vsak pripravljalec OPN mora upoštevati!

Varovana kmetijska zemljišča, ki naj bi jih daljša trasa bolj prizadela na desnem bregu, je občina s sprejetjem OPN spremenila v zazidljiva in niso več varovana.

Nekaj ugotovitev o tem, kako je občina vodila postopke v zvezi z LN za obvoznico, smo navedli v priloženem poročilu o vpogledu v dokumentacijo.

Prostor je javna in omejena dobrina, zato morajo biti posegi v prostor preiščeni. Za zapravljanje javnega denarja in časa za vodenje postopkov v plačanem službenem času nismo krivi kraljani, ampak nekompetentna občinska uprava.

12. Zahtevamo odgovornost župana in občinske uprave za nelegitimno ravnanje pri vsiljevanju nedopustnega posega v prostor in za neodgovorno trošenje našega denarja za načrtovanje obvoznice, ki je v našem Kanalu NE DOVOLIMO!

Ali naj aktualni župan odgovarja za sprejemanje aktov v preteklih letih (takrat še tudi kot eden od 17-ih občinskih svetnikov, ki je dal glas za LN za obvoznico, ali je odgovoren za nelegitimno ravnanje pri sprejemanju OPN); za kakšno nezakonito trošenje denarja gre na projektu obvoznica, na katerem od leta 2001 ni bilo iz občinskega proračuna sofinancirano nič, razen stroški fotokopiranja arhivskega izvoda projekta Projektu d.d. Nova Gorica?

Odgovor glej pod točko 6. zgoraj!

Odgovor nakazuje na odnos občine do javnega denarja, ki je več kot zaskrbljujoč. Tudi če iz občinskega proračuna ni bilo nič sofinancirano, je bilo porabljenega veliko javnega denarja, pa tudi če je to denar na državni ali evropski ravni. Tudi to je naš denar. Ravno negospodarno ravnanje z javnim denarjem na vseh ravneh je eden od vzrokov današnje krize.

Poleg tega težko trdite, da res ni bilo porabljenega nič za ta namen, saj vaše aktivnosti niso bile izvedene kot prostočasna dejavnost; vaš službeni čas bi moral biti porabljen za resnično koristne stvari (kar je sedaj oportunistni strošek).

13. Sporočamo vam, da vse vaše korake in vsak vaš poskus v smeri izvedbe nedopustnega posega v prostor razumemo kot sovražni prevzem Kanala.

Zahteva morda res kliče po izvedbi REFERENDUMA, da se občani dokončno izjasnijo, kaj hočejo; sedanje stanje in vsaj eno desetletje da se pripravi ustrezna dokumentacija in nato iskanje virov za gradnjo ali s predlaganimi postopki, ki potekajo, upanje, da bo prva faza obvoznice zgrajena do konca naslednje finančne perspektive (2014-2020); rekonstrukcija odseka glavne ceste na Kidričevi proti Tolminu se lahko pripravlja vzporedno ali po dokončanju I. faze.

Gradnja obvoznice Kanal zadeva predvsem prebivalce Kanala in ne občane občine Kanal! Glede na velikost tranzitnega in tovarnega prometa lahko čakamo tudi še petnajst let.

Glede na to, kako občina neumorno vsiljuje najslabšo možno varianto obvoznice in na splošno prakso v državi, se samo po sebi postavlja vprašanje, kdo se pri tem projektu namerava okoristiti.

GRADNJA KANALSKE OBVOZNICE NA IZBRANI TRASI JE PROSTORKO POPOLNOMA NESPREJELJIVA

1. ker sploh ni prava obvoznica,

Da, prej je to kratek odsek rekonstrukcije državne ceste na območju strnjene naselja, ki pa poteka po novi trasi (ne po obstoječi).

Iz peticije nismo razbrali, kakšna pa bi bila "prava" trasa.

V civilni iniciativi že ves čas poudarjamo, da je variant več in da smo proti izbrani trasi, ker prav ta najbolj prostorsko razvrednoti naselje in nedopustno posega v naravno in kulturno dediščino kraja. Kakšna bo boljša prometna ureditev, pa je mogoče ugotoviti po novem strokovno vodenem postopku, v katerega morajo biti že od začetka vključeni tudi krajan in ki mora biti del širše razprave o viziji razvoja kraja. Izbira trase mora biti posledica neke vizije, ne njegov začetek.

2. ker se zaradi gradnje sporne obvoznice ne bodo izboljšale bivalne razmere v centru Kanala, kar je glavni argument občine za sporno gradnjo,

Potrebno bo najprej opredeliti, kaj je "center" Kanala; če je center Kanala prostor od trga pred občinsko stavbo do kanalskega mostu (staro, spomeniško zaščiteno mestno jedro) potem predlagana obvoznica izboljšuje bivalne in pogoje ponudnikov storitev v tem prostoru.

Kanal ni samo »plac«, niso samo gostinski lokali na njem. Vsi prebivalci Kanala, na levem in desnem bregu, naj bi bili enakovredno obravnavani. Če se v končni fazi sprejme odločitev, ki bo nekaterim tudi poslabšala bivalne razmere, je potrebno imeti široko soglasje o tem, kake bodo širše koristi za kraj.

3. ker bi obvoznica na izbrani trasi poslabšala fizično dostopnost in povezanost naselja na obeh bregovih Soče,

Nasprotno, takšen potek obvoznice dejansko povezuje naselje na obeh bregovih reke Soče; tudi sicer bi občina po izgradnji obvoznice sama opredeljevala prometni režim v centru Kanala.

Za predstavbo: rezervat obvoznice iz planov iz leta 1986 je po Kolodvorski potekal skorajda podobno kot sedanji rezervat, sicer se je nadaljeval v smeri proti Tolminu po trasi obstoječe glavne ceste; priključki niso bili detaljno obdelani.

Za obstoječe naselje se bo fizična dostopnost in povezanost naselja na obeh bregovih prav gotovo poslabšala, kar je bilo več kot jasno razvidno tudi iz odgovorov na vprašanja 27. 6. 2013 na predstavitvi na zboru krajanov. Da niti ne omenjamo ločenega dostopa do železniške postaje, z dostopom za vozila po dvorišču podjetja Plastik.

4. ker je merilo obvoznice s krožiščem in mostovoma preveliko glede na merilo naselja v ozki dolini,

Morda pogled iz drugega zornega kota: gre za gabarite normalne državne ceste, ki jih na sedanji trasi ni mogoče zagotoviti; lahko ostanemo na sedanji državni cesti, v primeru povečanja tovornega prometa obstaja sicer tveganje, da se bo skozi center Kanala vzpostavil, če ne redno pa vsaj občasno, enosmerni promet (semaforji). V tej ozki dolini, kjer presek od mostu proti Tolminu sestoji iz lokalne ceste proti Ligu, železnice, niza stanovanjskih objektov, regionalne ceste, niza stanovanjskih hiš, reke, pasu stanovanjkega območja z ulicami, lokalne ceste proti Avčam. Ali v smeri proti Gorici: lokalna cesta proti Gorenji vasi-Krstenicam, železnica, območje njiv, reka, območje njiv, glavna cesta. Po predlogu iz leta 1986 bi prostor v dolini od mostu do Morskega povozila še nova trasa ustrezno dimenzionirane obvozne ceste z velikim premostitvenim objektom.

Potek trase mimo naselja (Kolodvorska, Kidričeva) je verjetno še vedno v nesorazmernih merilih glede na naselje, pri čemer prostor v dolini postaja res le koridor za cestno in železniško infrastrukturo na obeh bregovih reke Soče.

Možno je seveda tudi podreti pol Kanala, da bi dobili normalen profil državne ceste ali celo hitre ceste. Prostor je omejen in zagotovo ne prenese vsega. Prav zato pa je pomembna razprava o tem, koliko infrastrukture potrebujemo in kateri bomo dali prednost.

5. ker bi se obstoječe naselje z izgradnjo take obvoznice v resnici šele zares podredilo tranzitnemu prometu skozi naselje,

V vsakem primeru je naselje bilo, je že in verjetno tudi bo še podrejeno tranzitnemu prometu (regionalna povezava Nova Gorica-Tolmin-Bovec).

Za »normalni profil državne ceste« s tipičnim slovenskim razvojnim spomenikom – krožiščem bo treba razmesariti pol Kanala in ga dokončno prostorsko razvrednotiti. Spet se skuša ustvariti vtis, da alternativ ni.

6. ker bi bila ulična mreža in odprte javne površine v naselju s tako obvoznicjo žrtvovane za tranzitni promet. Trg s spomenikom padlim borcem tik ob starem mostu bo spremenjen v krožišče. Ulični prostor Kolodvorske ulice, ki sedaj vodi na kolodvor, bo zreduciran v hodnik za pešce.

Kolodvorska ulica je bila že od leta 1986 rezervat za traso obvozne ceste v Kanalu in prav tako trg s spomenikom padlih borcev. Za odprte zelene javne površine s spomenikom I. Čargu in kapelico je bilo predvideno iskati, v nadaljnjih postopkih izdelave dokumentacije in pridobivanja dovoljenja za poseg v prostor, ustrezno lokacijo, kamor se jih premakne.

S sklicevanjem, da je neka ulica rezervat v nekem dokumentu, ne odgovarjate na problem, da se bo določene dele Kanala uničilo. Nadomestne lokacije niso znane oziroma dogovorjene, kaj šele, da bi bilo iskanje teh lokacij del celostne vizije prostorskega urejanja kraja.

V OPN je spomenik I. Čargu preseljen izven naselja na lokacijo ob soški cesti nekje na sredi poti med sedanjo lokacijo in pokopališčem, partizanski spomenik pa bi prestavili na pokopališče. Spomenike prestavljate izven naselja, da boste dobili sredi naselja prostor za »obvoznicjo«.

- 7. ker bi obvoznica na izbrani trasi posegla v kanalska korita, ki so naravna vrednota državnega pomena. Skupaj s prostorsko umestitvijo naselja v prostor tvorijo enega od osnovnih elementov izjemne ambientalne kvalitete, slikovitosti in prostorske identitete Kanala,**

Pri umeščanju v prostor 1997 je bilo izdelano poročilo vplivov treh variant obvozne ceste Kanal ob Soči na okolje, Poročilo o vplivov na okolje ob sprejemanju LN (1999-2001), okoljsko poročilo ob sprejemanju OPN (2008-2012); z novega mostu se morda odprejo tudi vedute na korita in značilni kanalski most, ki so bile do sedaj nedosegljive.

Mi teh novih »vedut na korita in značilni kanalski most, ki so bile do sedaj nedosegljive« in ki se »morda« odprejo z novim mostom, ne potrebujemo. Hkrati pa bi to pomenilo nedopustno »diznilendizacijo« Kanala.

Za nas so dragoceni in zato pomembnejši dolgi pogledi na naselje, ko se mu približujemo po dolini, zlasti iz južne strani. Če bi bile javne zelene površine v kraju ustrezno vzdrževane in urejeni dostopi, ne bi potrebovali dodatnega mostu za dodatne vedute. Krajinske in ambientalne kvalitete umestitve naselja v dolino Soče so največja prostorska dragocenost Kanala ob Soči.

- 8. Ker bi obvoznica na izbrani trasi razvrednotila naselbinsko kulturno dediščino in izničila prostorsko identiteto Kanal ob Soči. Predvidena obvoznica bi kot prostorska pregrada zaobjela naselje na južni strani in s tem spremenila južni rob zgodovinskega jedra. Obvoznica bi radikalno posegla v odnos med naseljem in okolico. Ker je most obvoznice predviden le 200 m južno od starega mostu, bi z njeno realizacijo uničili znamenito značilno silhueto naselja z mostom, ki se pne čez rečno korito. Vedute na naselje brez obvoznice ne bi bile več možne ne iz južne strani in niti ne iz severne strani.**

Zanimivo si je pogledati orto-foto posnetek Kanala - primerjavo z ali brez obvoznice, morda bi vanj umestili še daljšo traso, rezervat iz leta 1986. Pri sprejemanju OPN so bile izdelane strokovne podlage o možnostih razvoja Kanala. Predstavitev se je udeležila le peščica krajanov oz. občanov.

Kot že rečeno, gre občini samo za ureditev dostopa do prostorsko in krajinsko spornih zazidljivih površin na desnem bregu. Zaščita trškega jedra je za občino popolnoma postranskega pomena. Pri presoji vplivov obvoznice na zaščiteno trško jedro, sploh ni bilo opredeljeno širše vplivno območje trškega jedra Kanal in pripravljene usmeritve za varstvo znotraj tega.

Glede na upadanje števila prebivalcev, širjenje zazidljivih površin na varovana kmetijska zemljišča niti ni opravičljivo.

S temi OPNji je pa tako: prostorsko načrtovanje je zreducirano samo še na sektorsko usklajevanje, urbanizem na uradniški urbanizem, s prostorom se pa v resnici nihče več ne ukvarja...razen zemljiški špekulanti z občinsko asistenco, seveda...

- 9. Ker bi izvedba obvoznice na predvideni trasi povzročila nepopravljivo škodo v prostorskem urejanju Kanal ob Soči. Predvidena obvoznica je v odnosu do naselja in reke Soče prostorsko predimenziniran objekt. Naselje na desnem bregu si praktično popolnoma podredi. Prečenje reke Soče z mostovno konstrukcijo v oddaljenosti samo 200 m južno od starega mostu bi izničilo izjemne ambientalne kvalitete umestitve naselja v prostor reke Soče.**

Naselje na desnem bregu je bilo temu podrejeno že od leta 1986 (rezervat obvoznice Kanal v prostorskih planih). Nujno pa bi bilo iskati ustrezne rešitve za sobivanje starega-novega objekta v prostoru - primer sodobnega mosta na sabotinski cesti napram starega železniškega mosta v Solkanu.

Kanal ni primerljiv s Solkanom, saj sta v Solkanu po dveh mostovih speljani železniška proga in edina povezava na tem delu v Brda. Pri Kanalu pa tudi ne gre samo za most. Obvoznica

na predvideni trasi bi prostorsko popolnoma razvrednotila Kanal in uničila izjemne ambientalne kvalitete naselja, ki je so v umestitvi naselja v dolino reke Soče. To sobivanje ni možno in ne pride v poštev!

10. Ker izbrana trasa obvoznice in postopki, ki jih občina in država trenutno vodita v zvezi z njeno izvedbo, v nasprotju z vsemi temeljnimi načeli prostorskega načrtovanja, ki jih predpisuje Zakon o prostorskem načrtovanju.

Menimo, da smo spoštovali predpise in temeljna načela prostorskega načrtovanja. Zavedamo se, da je prostorsko načrtovanje zahteven proces, v katerem gre za tesno prepletanje stroke in politike (da ne izpostavljam naravnih danosti prostora in geografske lege, ki sta v veliko primerih omejevalni faktor) in da je v prostoru vedno "živo", da je treba vključevati, iskati in preverjati javno mnenje. Zato smo tudi s članki v glasilu MOST, z vabili v vsako gospodinjstvo,...itd. poskušali spodbuditi občane, da se udeležujejo javnih obravnav, da dajejo pobude, predloge, mnenja. Pri tem žal pri sprejemanju sprememb prostorskih aktov (že od leta 1995 do 2001, predvsem pa v obdobju od 2008 do 2012 pri sprejemanju OPN) nismo naleteli na večji odziv tako občanov, kot podjetnikov.

Zaradi napovedi angažiranja civilne iniciative proti obvoznici Kanal je DRSC predstavila vmesno fazo (do sedaj izdelano dokumentacijo) krajanom. Predstavitve se je dne 27.6.2013 udeležilo ca. 50 občanov, za kar obstaja posnetek srečanja, s katerim razpolaga KS Kanal.

Ne bo držalo, izbrana trasa in postopki v zvezi z njo so v nasprotju z vsemi temeljnimi načeli prostorskega načrtovanja, ki jih predpisuje Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt), zlasti pa z načelom ohranjanja prepoznavnih značilnosti prostora, načelom vključevanja varstva kulturne dediščine in načelom strokovnosti, kar je jasno razvidno iz citiranih členov:

»8. člen

(načelo ohranjanja prepoznavnih značilnosti prostora)

Prostorsko načrtovanje mora upoštevati vrednote in prepoznavnost obstoječih naravnih, grajenih in drugače ustvarjenih struktur, ki zaradi posebnih geografskih, kulturno-zgodovinskih, upravnih, socialno-ekonomskih in drugih pogojev razvoja sooblikujejo identiteto prostora in določajo njegove značilnosti.

9. člen

(načelo vključevanja varstva kulturne dediščine)

Pri prostorskem načrtovanju se prostorske ureditve in posegi usmerjajo in načrtujejo tako, da se pri tem ohranjajo in prenavljajo območja in objekti obstoječe kulturne dediščine, še posebej naselbinske dediščine. Prenova urbanih in drugih območij ter upoštevanje vrednot in razvojnih potencialov dediščine pri pripravi prostorskih aktov sta ključna instrumenta celostnega ohranjanja kulturne dediščine.

10. člen

(načelo strokovnosti)

Prostorski akti morajo temeljiti na strokovnih dognanjih o lastnostih in zmogljivostih prostora ter biti pripravljeni skladno s strokovnimi metodami prostorskega načrtovanja ter kakovostnega urbanističnega, arhitekturnega in krajinskega načrtovanja.«

Obvoznica na izbrani trasi bi prostorsko razvrednotila Kanal in radikalno posegla v njegovo prostorsko identiteto, kar je v nasprotju z 8. členom ZPN (načelo ohranjanja prepoznavnih značilnosti prostora).

Ambientalne kvalitete naselja, ki so največja vrednost naselbinske dediščine Kanala, bi bile s tako obvoznico popolnoma razvrednotene. Kot že rečeno, pri presoji vplivov obvoznice na zaščiteno trško jedro, sploh ni bilo opredeljeno širše vplivno območje trškega jedra Kanal in pripravljene usmeritve za varstvo znotraj tega, kar je v nasprotju z 9. členom ZPN (načelo vključevanja varstva kulturne dediščine).

Nekaj primerov nestrokovnosti pri načrtovani trasi: dostop do železniške postaje po dvorišču Plastika, spreminjanje trga z grobnico v krožišče, ob tem, da je krožišče dobesedno stlačeno

v prostor, prometno sporno priključevanje na južni strani, itd...kar je v nasprotju z 10. členom ZPN (načelo strokovnosti).

Krajanji smo pet mesecev moledovali, da smo takorekoč izsilili zbor krajanov.

11. Ker bi izvedba sporne obvoznice tako razvrednotila prostor Kanal ob Soči, da bi izničila tudi njegov turistični potencial. Ne samo, da bi sporna obvoznica uničila ambientalne kvalitete kraja, turiste bi dobesedno odpeljala mimo. Še tisti turisti, ki se ustavijo na poti skozi kraj, bi odbrzeli mimo. Ali je to morda namen "županove zahodne razvojne osi"?

Nasprotno morda bi se, s predlagano rešitvijo obvoznice, ki ni "prava obvoznica", z razbremenitvijo centra povečal turistični potencial Kanala, nenazadnje bi bil center bolj dostopen, saj bi se omogočilo tudi pridobitev parkirnih površin na vstopih v Kanal relacije do starega trškega jedra potem niso tako velike.

Turisti v Soški dolini iščejo avtentične naravne in krajinske lepote doline in krajev v njej. Vse to Kanal že ima, s tako obvoznicco bi pa vse izgubil.

Dejstvo je, da občina Kanal in Kanal kot kraj že vrsto let izgubljata prebivalstvo; v nekaterih letih se je tudi več kot sto ljudi več izselilo v druge občine, kot k nam priselilo iz drugih občin. Očitno ljudje ne vidijo svoje prihodnosti v tej občini in tem kraju, saj jim ni ponujena nobena prava vizija razvoja.

V Kanalu, 15. 8. 2013

Odgovore za CI pripravili:

Mojca Bavdaž

Darja Slapernik