

POROČILO

O VPOGLEDU V DOKUMENTACIJO V ZVEZI Z UMEŠČANJEM OBVOZNICE V PROSTOR IN SPREJEMANJEM LN ZA OBVOZNICO KANAL

Člana CI proti gradnji kanalske obvoznice na izbrani trasi sva 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).

Namen vpogleda

Prvi vpogled v dokumentacijo je bil namenjen predvsem hitremu pregledu predpisanih vsebin in postopkov. Pri tem sva bila pozorna predvsem na to:

- ali dokumenti obsegajo predpisane vsebine
- ali so bili upoštevani predpisani postopki vključevanja javnosti
- ali so bile pridobljene smernice in pogoji nosilcev urejanja
- ali so bila pridobljena mnenja in soglasja nosilcev urejanja
- ali so bile upoštevane smernice
- posebno smo bili pozorni na naravovarstvene in kulturnovarstvene smernice, pogoje in mnenja
- kakšena stališča je do projekta imel OS, KS, ljudje na javnih obravnavah
- kakšni kriteriji so bili upoštevani v poročilu o vplivih na okolje.

Ugotovitve vpogleda s komentariji

Iz vpogleda v dokumentacijo je evidentno, da se je samo »pro forma« tehtalo argumente med tremi variantami, ker se je že od vsega začetka vedelo, da pride v poštev samo najcenejša obvoznica, po najbližji trasi, varianta A. Vse ostalo je predvsem služilo ustvarjanju predstave o izbiranju med tremi variantami, zagotavljanje formalno zahtevanih postopkov po zakonu, pa še tu ni jasno, če je vse potekalo po črki zakona.

1.) Prva študija trase obvoznice obstaja iz leta 1986, ki je predvidevala prečkanje reke za pokopališčem (kasneje imenovana varianta C).

2.) 17. 1. 1996 je KS z dopisom pogojevala gradnjo HE Doblar 2 z razbremenitvijo tovornega prometa v centru z gradnjo obvoznice.

3.) »Idejno rešitev prometne ureditve z izgradnjo obvoznice regionalne ceste R-301 v Kanalu« je 16. 3. 1996 izdelal statik in konstruktor mostov Danilo Magajne, u.d.i.g.. Z njegovo idejno rešitvijo je občina zaprosila za sestanek z DRSC. To je že bila idejna rešitev (skica) trase A, z dostopom do železniške postaje po dvorišču Plastika in, ki je bila na koncu tudi izbrana. Kasneje se je samo križišče zamenjalo z krožiščem.

4.) Idejno rešitev obvoznice v treh variantah za potrebe umeščanja v prostor (plan) je izdelal Projekt d.d. v septembru 1996: trasa po varianti A je povzela idejno rešitev, ki jo je izdelal Danilo Magajne in reko prečka samo 200 m južno od obstoječega mosta, trasa po varianti B reko prečka pri zdravstvenem mostu, trasa po varianti C pa pri pokopališču.

5.) Poročilo o vplivih na okolje treh variant obvozne ceste Kanala ob Soči je 27. 1. 1997 izdelal Oikos d.o.o..

Poročilo je evidentno ciljno usmerjeno na izbor trase A. Kriteriji za ocenjevanje vpiva na naravno in kulturno dediščino in vidne kvalitete okolja so popolnoma poljubni. Vpliv na krajinske kvalitete okolja sploh ni obravnavan. Poročilu niso priložene naravovarstvene in kulturnovarstvene smernice, ki bi povedale, katere so kvalitete, ki se jih varuje in ki bi dale usmeritve za ocenjevanje vpliva trase na dediščino. Pri ocenjevanju vplivov ni bilo upoštevano širše vplivno območje naselbinske dediščine trškega jedra.

Skratka poročilo, ki je napisano za izbor trase A in, ki naj zadosti formalni zahtevi po okoljskem poročilu.

6.) Javna razgrnitev urbanistične zasnove naselja Kanal je bila od 3.2.1997 do 3.3.1997, javna obravnava pa 27.2.1997.

Iz zapisnika javne obravnave je razvidno, da se je javne obravnave udeležilo 28 krajanov iz KS Kanal. Glede obvoznice je bilo danih več pripomb. Zanimivi sta pripombi Jasne Drašček, in Ivana Lenardiča, ki sta o problematičnosti predlaganih tras povedala bistveno. Jasna Drašček je menila, da bi krajši varianti s svojo bližino ogrozili izgled naravne in kulturne dediščine in da je nesmiselno graditi nov most samo nekaj sto metrov od starega. Ivan Lenardič pa, da gre za poceni rešitve, ki so zanič, reši se sicer jedro Kanala, kraj sam pa ni rešen, ker se problemi prestavijo na druge, kratke variante bi kazile izgled Kanala, veduta bi bila uničena...predlaga traso za železnico.

Projektantka Ingrid Šircelj, u.d.i.a. je pripravila STALIŠČA do predlogov in pripomb na javno razgrnitev urbanistične zasnove naselja Kanal, ki pa so bila očitno s strani občine kasneje revidirana glede trase obvoznice:

»Trasa obvoznice: Med tremi različnimi variantami trase obvoznice je za krajane najugodnejša najdaljša, pri kateri se ta od regionalne ceste odcepi pred pokopališčem. S tem se razbremeni dostop do pokopališča, omogoči se peš promet, ohranja se neokrnjen pogled na most. Možno je naročilo izdelave nove študije obvoznice (variante ob železniški progi).«

7.) Med pregledanim gradivom nismo našli smernic ali strokovnih podlag za spremembe in dopolnitve plana za področje varstva naravne in kulturne dediščine.

8.) Prav tako nismo našli kulturnovarstvenega mnenja, temveč samo dopis ZVNKD Gorica Upravi RS za kulturo pri MK RS, da je kulturna dediščina povzeta po strokovnih podlagah iz leta 1987 z dodanimi dopolnitvami. Za pregled so imeli dva dni časa.

9.) Iz dokumentov je razvidno, da občina k spremembam plana sploh ni pridobila mnenje, ki se nanaša na področje vodnega gospodarstva in varstvo narave. Ti dve mnenji je pri Upravi RS za varstvo narave iskal šele Urad za prostorsko planiranje v fazi sprejemanja plana na vladnem nivoju.

Iz mnenja Sektorja za VN pri MOP, z dne 23.1.1998 je razvidno, da regionalni zavod ZVNKD Gorica sploh ni sodeloval v postopku planiranja v občini Kanal, čeprav bi po zakonu moral. Zahtevali so, da občina naknadno pošlje predlog plana v pregled in usklajevanje na ZVNKD, preden gre v proceduro sprejemanja na vladni nivo. V tekstualnem delu plana sploh ni bilo vsebine in opredelitev glede varstva narave, grafični del plana je bil pomankljiv. Med drugim v mnenju piše, da ima zavod v evidenci nekaj objektov naravne dediščine, ki jih želi občini predlagati za razglasitev kot naravne spomenike.

Glede trase obvoznice v mnenju piše:

»- **Poseg – utrditev desnega brega reke Soče** v okviru zgraditve križišča s koridorjem obvoznice (oznaka K9): navedena utrditev desnega brega reke Soče ni sprejemljiva z naravovarstvenega stališča in predlagamo, da se ga ohranja v naravnem stanju – skalna brežina.

- **Gradnja obvoznice – odsek premostitve Soče:** gradnja mostu je predvidena čez korita reke Soče, ki so izjemni naravni pojav in so zavarovana z občinskim odlokom (Odlok o razglasitvi kulturnih in zgodovinskih spomenikov ter naravnih znamenitosti na območju občine Nova Gorica, Uradno glasilo: 8/28 / 85). Predvideni most tako ne sme posegati v območje kanalskih korit, ki so naravna znamenitost.«

10.) Iz dopisa ZVNKD, št. 152-1/98, z dne 19. 1. 1998 občini je razvidno, da občina v fazi priprave planskih aktov ni vključila pristojni zavod, upoštevala strokovnih podlag in pridobila strokovno mnenje zavoda.

11.) V ODLOKU o spremembah in dopolnitvah PLANA, ki je bil sprejet 14. 4.1999 in objavljen v UO PN, št. 22/1999 in ki je bil podlaga za sprejem LN za obvoznico Kanal, **ni vsebin iz področja varstva naravne in kulturne dediščine, ki jih je zahteval ZVNKD**. Ni jasno, kako je potekala procedura sprejemanja plana na vladnem nivoju.

12.) Občinski svet je na seji 13.7.1999 s sklepom potrdil Program priprave LN za obvoznico Kanal. V razpravi so svetniki dali tudi pripombo, »da bi morala biti podana tudi varianta B, zato naj se ponovno preuči obe varianti strokovno, terminsko in s stališča vplivov na okolje«.

13.) Iz dopisa KS županu in OS, z dne 19.7.1999 »Povzetek hotenj krajanov s seje sveta in z zbora KS« je razvidno, da je bil 12. 7. 1999 sklican zbor krajanov, ki se ga je udeležilo 51 krajanov. Na njem je prevladalo mnenje, da bi morali imeti pred seboj vsaj dve varianti. Povzetek se zaključuje: »Zbor krajanov KS Kanal soočen s tem, da ima pred sabo edino varianto brez alternative, niti kot razmislek, niti kot možnost, se je pač sprijaznil z edino trenutno ponujeno...«

14.) Naravovarstvenih smernic za pripravo LN za obvoznico Kanal pri vpogledu v dokumentacijo nismo dobili, zato sklepamo, da niso bile pridobljene. Zelo ilustrativen pa je dopis, št. 343-1/99, z dne 1.12.1999, ki ga je občina naslovila na izdelovalca LN za obvoznico Kanal Projekt d.d. in, ki se zaključuje, citiramo: »Glede na predhodne usmeritve (ustne) Vas tudi prosimo, da nas čimprej obvestite o ugotovitvi, **ali bo predlog zaščite korit Soče v Kanalu predstavljal oviro za izvedbo projekta**.«

Dopis je dokaz nekulturnega in neciviliziranega odnosa vodstva občine Kanal ob Soči do naravnih znamenitosti Kanala in kaže na prekoračitev pooblastil vodstva občine na področju varstva narave.

15.) Kulturnovarstvene smernice za pripravo LN za obvoznico Kanal:

15.1) ZVNKD Gorica je izdal kulturnovarstvene pogoje s stališča arheološke dediščine, št. 1339-5/99-BŠS/k, z dne 7.12.1999.

15.2) Uprava za kulturno dediščino pri MK je z dopisom št. 012-12/99-bm/kanal1, z dne 13.12.1999 ZVNKD Gorica odstopila v reševanje zadevo - priprava LN obvoznice Kanal, z utemeljitvijo, »da je v dosedanjih postopkih (izbira variant, potrditev sprememb občinskih planskih aktov, pripravi usmeritev in pogojev) sodeloval ZVNKD Gorica«. Uprava za KD zavodu predlaga, da za pripravo gradiva o kulturni dediščini smiselno in bolj dosledno uporablja Metodologijo za sodelovanje službe varstva naravne in kulturne dediščine pri izdelavi dokumentacije za posamezne avtocestne odseke. Namen teh navodil je zagotoviti ustrezen standard varstva kulturne dediščine, ne samo v primerih arheoloških najdišč, temveč tudi v primerih pomembnejše kulturne dediščine (218 Kanal – Trško jedro). Korektno bi bilo opredeliti širše vplivno območje trškega jedra Kanal in pripraviti usmeritve za varstvo znotraj tega.

15.3) O pooblastilu zavodu je Uprava za KD obvestila izdelovalca LN z dopisom št. 012-12/99-bm/kanal2, z dne 14.12.1999.

15.4) ZVNKD Gorica je 10.3.2000 izdal pogoje in smernice za LN obvoznica Kanal, št. 1339-8/99-BŠS/k.

Smernice v 1. točki obsegajo smernice s stališča varovanja arheološke dediščine, točka 2 pa se dobesedno glasi:

»Vnos ceste v prostor neposredno in posredno spreminja vidno okolje. Cesta posega v vidno okolje že med samo gradnjo, vendar je to začasen vpliv. Med obratovanjem pa so moteči tako izstopajoči cestni objekti kakor tudi promet sam.

Nova obvoznica ne posega v območje spomenika Kanal – historično jedro, ki je razglašen kot območje kulturnih in zgodovinskih spomenikov ter naravnih namenitosti, Uradno glasilo, št.8, Nova Gorica, avgust 1985. Njen potek odpira nove vedute na mesto Kanal, na korita reke Soče. To pomeni, da mora biti omogočen pogled s ceste in ne sme biti oviran npr. z neprimernimi protihrupnimi ovirami.

Novi most ni v vedutni liniji s starim mostom, vendar ga v oblikovalskem pogledu ne sme preseči, ker predstavlja obstoječi most identiteto mesta.«

Območni zavod ni upošteval navodil Uprave RS za kulturno dediščino in opredelil širše vplivno območje trškega jedra Kanal in pripravil usmeritve za varstvo znotraj tega. Kaj je vedutna linija in kje poteka ni jasno? Ali se spomeničarjem zdi, da samo obstoječi most predstavlja identiteto naselja. Ali so bili sploh kdaj na terenu? Od kdaj je po kulturnovarstveni stroki Kanal mesto?

Kateri kriteriji so bili uporabljeni pri ocenjevanju vpliva obvoznice na naselbinsko dediščino trškega jedra Kanala?

Glede na to, da je zavod potreboval tri mesece po dopisu Uprave RS za kulturno dediščino, da je izdal take pogoje, se sprašujemo, ali gre za »politične« ali morda kake druge »kriterije«?

Ali pa je morda zavod pogoje kar prepisal iz okoljskega poročila? Moralo bi biti ravno obratno in bi on moral določiti kriterije za ocenjevanje vpliva na naselbinsko kulturno dediščino v presoji vplivov na okolje.

Očitno kulturnovarstvena stroka v tem primeru ni opravila svoje zakonsko predpisane naloge.

16.) Soglasja in mnenja k LN za obvoznico Kanal: pri vpogledu v dokumentacijo nam jih občina ni pokazala, ker jih nima.

Odlok o LN brez pridobljenih soglasij ni zakonit.

17.) Sprejemanje odloka LN

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

Objavljeni so bili štiri 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.

Zaključne ugotovitve o vpogledu

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 zapečatenе mape sprejetega prostorskega akta (LN), kar je glede na renomiranega izdelovalca LN (Projekt d.d. Nova Gorica) res nenavadno.

Občina tudi nima kompletne zapečatenе 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.

V Kanalu, 14. 8. 2013

Podpis: Zoran Simčič
 Darja Slapernik