**Društvo za našo vas Lopata**

Lopata 16b

3000 Celje

civilnainiciativa.lopata@gmail.com

**Tekst za medije - novinarska konferenca 22.10.2019**

Mestna občina Celje je, v novembru 2018, objavila pobudo za pripravo Državnega prostorskega načrta za Mali logistični center Lopata (DPN MLC Lopata). Gre za državni prostorski načrt, umestitve zasebnega varovanega parkirišča za 70 tovornih vozil, objekt za voznike tovornjakov z restavracijo za 50 oseb, poslovni objekt - steza za avtomatsko pralnico tovornih vozil, servisna delavnica, dve stezi za servisiranje tovornih vozil, pet nakladalnih ramp, ter skladiščne in hladilniške zmogljivosti. Bencinski servis naj bi bil izločen iz načrta. Investitor je Peter Pišek, dolgoletni predsednik sveta KS Ostrožno, mestni svetnik SLS, podjetnik leta 2018, predsednik sekcije za tovorni promet pri Obrtni zbornici Slovenije, predsednik odbora za gospodarstvo in turizem Mestne občine Celje. Investitorja projekta Mestna občina Celje brezmejno podpira. Pripravila je potrebno dokumentacijo in dala soglasje za pripravo DPN MLC Lopata. Zanimivo, da sta bila župan g. Bojan Šrot in investitor g. Peter Pišek več let člana iste Slovenske ljudske stranke. Župan g. Šrot vodi mestni svet, g. Pišek je svetnik v njem.

**Zakaj interes Mestne občine Celje, umestiti državni prostorski načrt za zasebni logistični center z varovanimi parkirišči v degradirano in že obremenjeno okolje ob stanovanjskem naselju Lopata?**

Mestna občina Celje v dolgih desetletjih »ni uspela« izdelati in sprejeti Občinskega prostorskega plana (OPP). Projekte zasebnega interesa podpira z državnim prostorskim načrtom, ker svojega nima.

Župan Bojan Šrot je že leta 2015 v dopisu št. 020-30/2015 z dne 8. 7. 2015, MOP Direktoratu za prostor, graditev in stanovanja v zadevi: DPN Šentrupert Velenje v 6. točki pripomb na osnutek DPN priključka Šentrupert zapisal naslednje: Vlada RS je sprejela Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju Mestne občine Celje (Ur. List RS št. 108/13) zaradi povečanih vrednosti to območje razglasila za degradirano, zato je še toliko bolj smiselno, da se opravi presoja trase vplivov onesnaženosti zraka z delci PM10 zaradi predvidenega tranzita med priključkoma, že v tej fazi. Glede onesnaženosti s PM10 delci, katerih generator je tudi promet in ob pripravi zakonodaje o sanaciji Celjske kotline, za katero se vaše ministrstvo prizadeva, je potrebno predmetno priključitev dodatno ovrednotiti. Odlok je še vedno veljaven.

**Župan »lobira« za priključek Arja vas v občini Žalec, navaja degradirano območje v »svoji občini«, potem pa ob predlogu DPN MLC Lopata »pozabi« na degradirano območje iz leta 2015.**

Ministrica Ministrstva za infrastrukturo, ga. Alenka Bratušek je v odgovoru na poslansko vprašanje g. Reberška v Državnem zboru odgovorila (številka dopisa 001-13/2018/77-021): Konkretna lokacija na območju Lopate pa je bila predlagana s strani investitorja, podjetja Frigotransport Pišek & HSF d.o.o., z njo pa je soglašala tudi lokalna skupnost, katera je tudi posredovala projektno dokumentacijo, potrebno za predložitev pobude in soglašala, da se projekt umesti v prostor v postopku državnega prostorskega načrtovanja. Nato nadaljuje, da sama mikrolokacija MLC Lopata torej ni bila predlagana ali pogojena s strani Ministrstva za infrastrukturo, saj je z njihovega vidika pomembna le neposredna bližina avtocestnega omrežja, v ostalem pa se v izbiro mikrolokacije niso vključevali.

Od Mestne občine Celje pričakujemo, da Društvu omogoči dostop do »soglasje lokalne skupnosti«. Kdo je dal soglasje, mestni svet, župan, Krajevna skupnost Ostrožno?

**Čigav interes je potem predlagana lokacija MLC Lopata, ob vedenju, da je največja gostota prebivalcev, izpostavljenih hrupu nad mejnimi vrednostmi, ki ga povzroča promet po avtocestah in hitrih cestah na območju Celja.** Vir: Operativni program varstva pred hrupom, številka: 35400-2/2018/11, z dne 1.3.2018. Vlada Republike Slovenije.

Ministrica Bratuškova v svojem pojasnilu pred Državnim zborom navaja: »Z načrtovano povezavo (C1 opomba pisca) se zmanjšuje promet tovornih vozil skozi naselje Lopata.« Na enem izvozu iz Avtoceste Celje Zahod, dve povezovalni cesti. Ena že zgrajena v Medlogu, druga bodoča povezovalna cesta C1 na Lopati. Izdelane so študije prometne ureditve, ki zagotavljajo občutno izboljšanje varnosti lokalnega prometa. **Čigavi tovornjaki vozijo po lokalnih cestah Lopate? Tovornjaki Pišek &HSF Logistics in tuji tovornjaki, ki jim nudi storitve.**

Ministrstvo za infrastrukturo je formalni pobudnik DPN MLC Lopata, predlagatelja sta Mestna občina Celje in investitor. MZI je resorno ministrstvo za energetiko – plinovode in cestno infrastrukturo – avtocesto. Zakaj so se projektanti in graditelji prenosnih magistralnih plinovodov M2 (premer cevi DN 400, tlak 50 bar) in M2/1 (premer cevi DN 800, tlak 70 bar) med Rogaško Slatino in Trojanami umaknili bencinskemu servisu Petrol in parkiriščem za tovornjake ob njem, nato pa nadaljevali ob AC? (Vir: načrt “Problemska karta” avgust 2018 , ki jo je izdelal Razvojni center PLANIRANJE d. o. o. iz Celja). Zato, ker so upoštevali Pravilnik o tehničnih pogojih za graditev, obratovanje in vzdrževanje plinovodov z delovnim tlakom nad 16 bar. **MZI pa sedaj predlaga postavitev privatnega varovanega parkirišča za 70 tovornjakov DIREKTNO na plinovoda M2. Isto MZI predlaga v DPN ju postavitev novih objektov v 40 metrski varovalni pas in odmaknjene 10 metrov od roba avtoceste.** Zakaj se objekti umeščajo v varovalni pas? Ali tudi drugi lahko gradijo nove objekte v tem pasu? Kje je študija požarne varnosti varovanega parkirišča za 70 tovornih vozil, napolnjenih z gorivom, motornimi tekočinami in tovorom, postavljenih na varnostnem pasu magistralnih plinovodov, oddaljenih 10 metrov od roba avtoceste.

**Ali se Ministrstvo za infrastrukturo kot resorno ministrstvo sploh zaveda kaj predlaga? Kaj o tem ve ministrica Alenka Bratušek? Poraja se vprašanje in dvom, dovoliti in zgraditi objekt v zaščitnem 40 metrskem pasu. Ob širitvi avtoceste, tretji pas, pa objekt podret in dati odškodnino. Kakšna je srednjeročna strategija DARS za širitev avtocestnega omrežja?**

V maju 2018 so podpisnice Ministrstvo za infrastrukturo, Mestna občina Celje, DARS d.d. in Frigotransport Pišek & HSF d.o.o. sklenile Sporazum o izdelavi in sofinanciranju državnega prostorskega načrta za Mali logistični center Lopata (v nadaljevanju Sporazum), s katerim so bile dogovorjene obveznosti podpisnikov pri izdelavi in sofinanciranju DPN za MLC Lopata in vseh pripadajočih strokovnih podlag do sprejema sklepa o potrditvi DPN na Vladi RS. Načrtovani poseg je skladen z državnimi in evropskimi usmeritvami. Ker je projekt skladen s predpisi in smernicami Republike Slovenije in EU, bo možno pridobiti evropska sredstva. Za izvedbo investicije tako niso neposredno predvidena sredstva državnega proračuna.

Projekt ni skladen s predpisi Republike Slovenije. Je v nasprotju s Pravilnikom o plinovodih in z Uredbo o kazalcih in merilih hrupa, pa še kaj bi se našlo. Je morda skladen s smernicami, ki pa niso nujno dobre za okolje - »varovana zasebna parkirišča«. Načelo enakosti dostopa do storitev DARSa.

**DARS je dolžan v skladu s slovensko zakonodajo, zaradi varnosti cestnega prometa, zagotoviti zadostno število parkirnih mest. Strošek parkiranja je vračunan v nadomestilu za uporabo avtoceste (vinjete, cestnina). Kaj pa načelo enake dostopnosti do storitev DARSa? Ali bo zasebno varovano parkirišče brezplačno in bo opravljalo storitve za DARS? DARS in Mestna občina Celje financirata povezovalno cesto C1 do plačljivega zasebnega varovanega parkirišča. Ali bo morda DARS, po načelu enakosti, pričel zaračunavati parkirnino na svojih parkiriščih (poleg cestnine)? Zadeva je predmet pravne presoje.**

Za graditev sedanjega logističnega centra je bil leta 2008 sprejet Občinski lokacijski načrt Medlog zahod – območje servisne dejavnosti PIŠEK (v nadaljevanju OLN Medlog), objavljen v Uradnem listu Republike Slovenije št. 56/2008 dne 6.6.2008. Pri ogledu Občinskega lokacijskega načrta Medlog zahod – območje servisne dejavnosti PIŠEK (v nadaljevanju OLN Medlog), smo ugotovili naslednje nepravilnosti:

Podlaga za pripravo OLN Medlog je bil projekt pod številko 78/06, ki ga je izdelal AR PROJEKT d.o.o. Sevnica. Projektant je mirno »spregledal«, da po kareju 1, ki zajema parcele 241/1, 242/2, 259/2, 259/3 in 213, k.o. Medlog, ki so v lasti Pišek Peter s.p., potekata **prenosna plinovoda M2 (premer cevi DN 400, tlak 50 bar) in M2/1 (premer cevi DN 800, tlak 70 bar) med Rogaško Slatino in Trojanami**.Prvi plinovod je bil zgrajen pred približno 30 leti, drugi pa okoli 2013. Oba zagotovo pred gradnjo servisnega centra PIŠEK.

V 8. členu OLN Medlog se pod »Daljinsko ogrevanje na zemeljski plin« omenja nizkotlačno plinovodno omrežje, »pozabi« pa se na **prenosna plinovoda M2*.*** V dokumentaciji (spisu) za pripravo OLN Medlog, ki je na voljo na Mestni občini Celje **ni soglasja upravljalca prenosnih plinovodov**. Je soglasje Energetike Celje za nizkotlačni plinovodni priključek za potrebe servisnega centra.

Prenosna plinovoda sta pod zemljo, če se jih ne vidi pomeni, da jih ni. Če jih ni, potem v skladu s Pravilnikom o tehničnih pogojih za graditev, obratovanje in vzdrževanje plinovodov z delovnim tlakom nad 16 bar (Uradni list RS, št. 60/2001 z dne 20. 7. 2001, v nadaljevanju Pravilnik), 31. člen, ni potrebno pisno soglasje in navodila upravljalca plinovoda. Da o varnostnih odmikih, 20. člen, 23. člen ter ostalih tehničnih pogojih in ukrepih niti ne govorimo.

Da je farsa še večja je Mestna občina Celje v Odloku o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana Občine Celje za obdobje od leta 1986 do leta 2000 in prostorskih sestavin srednjeročnega družbenega plana Občine Celje za obdobje od leta 1986 do leta 1990 za območje Mestne občine Celje - Celjski prostorski plan (Uradni list RS, št. 86-4445/2001) v poglavju 3.2.3.1. Zemeljski plin, zapisala da v Mestni občini Celje poteka plinovod M2  MMRP Rogatec - RMRP Vodice. V nadaljevanju navaja: za vse gradbene posege v 2 x 200 m zaščitenem pasu plinovoda je potrebno pridobiti soglasje upravljavca plinovodnega omrežja itd….

Zgoraj omenjeni Pravilnik o plinovodih nad 16 barov in Odlok Mestne občine Celje sta v veljavi od leta 2001**. V veljavi sta bila sedem let pred sprejetjem OLN Medlog**. Le kdo je plinovoda »pozabil«? Investitor, projektant, strokovne službe MOC, mestni svet, župan?

Po plinovodih sedaj vozijo tovornjaki hladilniki. **Projektant OLN Medlog ni upošteval, da gre za industrijsko območje po 16. členu (prva točka) Pravilnika, kjer zaradi industrijskih dejavnosti poteka transport težkega tovora. Plinovodi so bili projektirani za potek po kmetijskem zemljišču (izračun debeline stene plinovoda).**

Nihče, projektant, minister, pristojen za energetiko ali upravljavec plinovodnega omrežja, ni ocenil stopnjo tveganja iz 29. člena Pravilnika. Nihče ni določil posebnih varnostnih ukrepov z namenom, da bi zmanjšali tveganje vplivov na plinovod iz 30. člena Pravilnika. OLN Medlog, 6. člen, v kareju 1 je predvidena bencinska črpalka za lastne potrebe. Kdo je določil kategorije objektov iz 13. do 17. člena Pravilnika? Za posmeh vsem pa so si še zamislili gradnjo bencinskega servisa v varnostnem območju plinovodov. Govorimo o OLN iz leta 2008.

Ali upravljalec prenosnih plinovodov, ki v skladu z 11. členom Pravilnika nadzoruje dejavnosti uporabnikov prostora, načrtovanje in gradnja objektov, ni opazil nikakršnih dejavnosti?

Vsi deležniki od priprave do sprejetja Občinskega lokacijskega načrta Medlog zahod – območje servisne dejavnosti Pišek, **so mirno »pozabili« ali »spregledali« prenosna plinovoda**. Na tej pravni podlagi so izdelali gradbeni načrt in izdali gradbeno dovoljenje za območje servisne dejavnosti PIŠEK. Sedaj pa bi nadaljevali še z DPN MLC Lopata.

**Zastavljamo si vprašanje ali gre za »slučajno« neupoštevanja določil Pravilnika o tehničnih pogojih za graditev, obratovanje in vzdrževanje plinovodov z delovnim tlakom nad 16 bar in Odloka o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana Občine Celje za obdobje od leta 1986 do leta 2000 in prostorskih sestavin srednjeročnega družbenega plana Občine Celje za obdobje od leta 1986 do leta 1990 za območje Mestne občine Celje - Celjski prostorski plan (Uradni list RS, št. 86-4445/2001)?**

Naslednja nepravilnost v OLN Medlog je »soglasje« lokalne skupnosti.

Soglasje KS Ostrožno oz. soglasje krajanov je bilo pogoj za pripravo in potrditev OLN Medlog. Posedujemo fotokopijo soglasja in liste prisotnosti, kakor tudi dopis krajanke iz sosednje KS Medlog s podpisi več krajanov, **ki so nasprotovali umestitvi OLN v prostor**.

Obstaja »lista prisotnosti« z dne 12. 9. 2007. Ta dan se je »nekje« odvijal sestanek. Zapisnika, kot informacijo javnega značaja nismo uspeli dobiti, ker ne obstaja. Predsednik Sveta KS g. Peter Pišek v zgoraj omenjenem soglasju sam pojasni, da se pripomba ene od krajank nanaša na promet. Eden udeleženec je bil pisno pozvan na sestanek, njegovo nepremičnino (stanovanjsko hišo) je kasneje odkupil g. Pišek, ker je bila v kompleksu OLN. **Če se je odvijal sestanek, kje je sklep, zapisnik?**

Predsednik sveta KS Ostrožno g. Peter Pišek **je v imenu sveta KS brez pravne podlage podpisal »soglasje« krajanov k OLN ju za podjetje katerega lastnik je bil.**

**S podpisom je odločal o pravici, obveznosti ali pravni koristi fizične ali pravne osebe**, podjetja katerega lastnik je bil. **Po našem mnenju je kršil 35. člen, prvi odstavek Zakona o splošnem upravnem postopku**. Bil je v konfliktu interesov, za kar je vedel, pa se ni izločil iz odločanja. **Ni opravil dejanja v zvezi s 36. členom ZUP a.**

V primeru dane »podpore« (soglasja) OLN Medlog je **prekoračil pooblastila predsednika sveta KS Ostrožno, ki mu jih daje 89. člen, drugi odstavek Statuta Mestne občine Celje.** Omenjeno soglasje naj bi bilo tudi soglasje lokalne skupnosti k DPN MLC Lopata.

O domnevni kršitvi upravnega postopka smo obvestili Ministrstvo za javno upravo, Inšpektorat za javni sektor. Slednji je v svojem dopisu številka 0610-344/2019-2 z dne 31. 7. 2019 odgovoril: Seznanjam vas, da sem vaš dopis preučil in ugotovil, da niso podani pogoji za uvedbo inšpekcijskega postopka s strani Upravne inšpekcije Inšpektorata za javni sektor, saj Krajevne skupnosti niso upravni organi, ampak ožji deli občine in kot take ne zapadejo pod določila takrat veljavne Uredbe o upravnem poslovanju. V tem primeru, ki ga opisujete (zbiranje pripomb na Krajevni skupnosti) ne gre za upravno poslovanje. Poleg tega zaradi časovne oddaljenosti te zadeve (2007) in novelacije predpisov, ki so urejali to področje, morebitnih kršitev predpisov, ki ne veljajo več, tudi ni smiselno presojati oziroma bi bilo to neracionalno.

Ministrstvo za okolje in prostor v predstavitvi Povzetek za javnost, objavljeni na svoji spletni strani in na javni predstavitvi DPN MLC Lopata, 13. 3. 2019 v prostorih Mestne občine Celje navaja:

 ***»Lokacija je neposredno na krovnem evropskem Baltsko - Jadranskem in Sredozemskim cestnim koridorju. Lokacija zadovoljuje slovenske potrebe po logističnih aktivnostih in parkiranju tovornih vozil, kot tudi tovrstne čezmejne potrebe v vseh štirih smereh in sicer iz Avstrije, Hrvaške, Italije in Madžarske. »*** konec citata.

Kdo, katera študija trdi, da privatna MLC Lopata zadovoljuje slovenske potrebe po logističnih aktivnostih in parkiranju tovornih vozil, kot tudi tovrstne čezmejne potrebe v vseh štirih smereh. Takšne trditve so najmanj zavajanje javnosti. Katera Študija, ni navedbe virov.

**70 parkirišč bo zadovoljevalo slovenske potrebe?**

***»OC Lopata je oskrbni center najvišje stopnje, kjer je predvidena razširitev obstoječega parkirišča in izgradnja novih parkirnih mest ter intenziviranje izrabe s pomočjo inteligentnih transportnih sistemov (ITS) Skladno s Celostno študijo spremljajočih objektov ob avtocestah v RS je OC Lopata izveden delno. Ker se bo naraščanje prometa nadaljevalo, še posebej je v porastu tovorni promet, bo v obdobju do 2030 na območju OC Lopata treba zagotoviti dodatna parkirna mesta za osebna in tovorna vozila.«*** konec citata**.**

**Pozor OC Lopata je DARS ov.**

Zakaj je do sedaj Oskrbni center na AC Lopata izveden delno? **Čemu MZI in DARS ne dokonča Oskrbnega centra najvišje stopnje na Lopati, v državni lasti in javnega interesa, za katerega prostor je že namensko rezerviran? Plačala pa bi povezovalno cesto C1 v DPN MLC Lopata. In predlaga DPN. V čigavem interesu?**

V kakšnem in čigavem interesu MZI in MOC predlagata DPN MLC Lopata in ga umeščata ob bivalno naselje okoli 50 družinskih stanovanjskih hiš s približno 500 do 800 prebivalci. V Mestni občini Celje so, za takšne gospodarske dejavnosti, že namenjene industrijske , obrtne in poslovne cone. Zakaj investitorju Pišek HSF Logistiks ne ponudijo takšnega prostora, temveč ga raje umeščajo ob stanovanjsko naselje (PUP območje Lopata iz 1986**). Tak DPN ni varovanje in gospodarna raba prostora temveč uničevanje in onesnaževanje bivalnega in naravnega okolja.**

Država gradi 2. tir Koper – Divača in v skladu z EU direktivami govori o preusmeritvi tovornega prometa na železnice, hkrati pa o porastu tovornega prometa v obdobju do 2030 na območju OC Lopata. Več tovornega prometa pomeni, več onesnaževanja v že tako onesnaženi celjski kotlini. Država poziva državljane k osveščenosti o emisijah plinov in prašnih delcev in zvišuje standarde malih individualnih kurilnih naprav, dovoljuje pa v skladu z EU direktivami porast tovornega prometa v državi. **Sprašujemo do katere meje bo vlada RS in ministrstva še podpirala povečevanje tovornega prometa po slovenskih avtocestah?**

Po vsem navedenem nam odgovorna oseba Ministrstva za okolje in prostor v dopisu Številka: 35035-2/2018/54/10921-02 z dne 17. 9. 2019 odgovori, da je DPN MLC Lopata v fazi mirovanja, nič se ne dogaja. Nadaljuje: »Podrobnejša obravnava okoljske problematike bo opravljena v sklopu priprave okoljskega poročila, ki je obvezna strokovna podlaga za pripravo DPN. V okoljskem poročilu se v primeru, da bi lahko prišlo do prekoračenih dovoljenih vplivov na okolje, določijo tudi vsi potrebni omilitveni ukrepi, ki zagotavljajo, da so vplivi na okolje sprejemljivi.«

**Ministrstvo za okolje in prostor vodi priprave za DPN MLC Lopata. Projekt umešča v okolje, ki je že preobremenjeno s hrupom, prašnimi delci, tovornim prometom. Prekoračene vplive na okolje bodo »popravljali« z omilitvenimi ukrepi, da bodo »sprejemljivi**«. Namesto sanacije degradiranega okolja v Celju in ob avtocesti na Lopati, bi lokalna skupnost, DARS, MOP, MZI dodatno degradirali okolje z DPN MLC Lopata, nato pa izvajali omilitvene ukrepe zmanjšanja vplivov na okolje.

Problematika same pobude za DPN MLC Lopata s strani Mestne občine Celje, vsebine projekta, ki se spreminja, nesodelovanja in nasprotovanja krajevne skupnosti s krajani in nenazadnje ogroženosti krajanov Lopate v obstoječem stanju je zelo velika.

DPN MLC Lopata je še vedno v fazi pobude in Vlada RS še ni sprejela sklepa o začetku izvedbe DPN, tudi okoljsko poročilo še ni pripravljeno. Vendar so bile v postopku izvedbe celovite presoje vplivov na okolje že pridobljene Smernice in mnenja o verjetnosti pomembnejših vplivov plana na okolje: Državni prostorski načrt za Mali logistični center Lopata št.: 212b-09/1649-18 / NP – 1529660, z dne 29. 11. 2018, ki jih je izdelal Nacionalni laboratorij za zdravje, okolje in hrano Maribor, Prvomajska ulica 1, 2000 Maribor. Iz smernic izhaja, da bo logistični center s svojo dejavnostjo vir hrupa in onesnaženosti zraka pretežno zaradi transporta tovornih vozil. Prav tako bo v naselju Lopata močno povečan promet. Ob transportnih poteh se nahajajo stavbe z varovanimi prostori, za katere je treba v skladu z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju določiti obstoječo obremenitev s hrupom in preveriti, ali stanovanjsko naselje Lopata izpolnjuje pogoje za razvrstitev v II. stopnjo varstva pred hrupom (SVPH). Na tej osnovi je treba preveriti kumulativno obremenitev potencialno ogroženega okolja po izvedbi DPN ter ugotoviti, ali prenese dodatno obremenitev zaradi MLC Lopata in priključnih cest zaradi izvedbe DPN ter po potrebi predvideti aktivne, oziroma če ti niso izvedljivi, pasivne ukrepe varstva pred hrupom. Enako velja za kakovost zunanjega zraka, saj se obravnavano območje, ki spada v Mestno občino Celje, nahaja na območju I. stopnje onesnaženosti zraka in za katerega velja Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju Mestne občine Celje (Uradni list RS, št. 57/17).

**Obstoječa okoljska tveganja zaradi hrupa in PM10 iz AC,** ki presegajo kritične meje tako ponoči kot v jutranjih urah in čez dan, so med drugim tudi posledica prenizke protihrupne ograje.

Društvo je pridobilo naslednje doumente:

* Rezultate modelnega izračuna obremenitev stavb s hrupom na podlagi smernice NMPB-Routes-1996 in v skladu s standardom XPS 31-133, z upoštevanjem prometnih obremenitev na odseku v letu 2016,
* Rezultate dolgotrajnih meritev hrupa po standardu ISO 1996-2:2017 - Poročilo o preskusu - dolgotrajna meritev hrupa za stavbo na naslovu Lopata 12, 3000 Celje,
* Študijo obremenitev s hrupom za potrebe analize stroškov in koristi (CBA) za avtocesto A1 na odseku 0040/0640 Celje - Arja vas (ZZV IVO Maribor, 120-11/5091-11, maj 2011,
* Grafične priloge v merilu 1:2500, iz katerih so razvidne obremenitve posameznih stavb na obravnavanem območju naselja Lopata.

Iz pridobljene dokumentacije DARS o opravljenih meritvah hrupa na Al Celje - Arja vas, ki so pogojevale najnižjo protihrupno ograjo vzporedno z našim naseljem v višini 3,5 m od načrtovane do 5m (v poročilu so podatki izbrisani z zvezdico \*), je razvidno, da se ograja v tem delu nenadoma znižuje, tako da imajo razgled na logstični center in panoje na njegovi strehi (kar potrdi že vožnja po AC mimo objekta) in tako da imamo tudi mi razgled na strehe tovornjakov. Posledično imamo še večji hrup iz AC predvsem zaradi tovornjakov in motoristov, ki presega kritične meje, da PM10 delcev ne omenjamo. Tako onesnaženo okolje naj bi sedaj MLC Lopata še dodatno degradiral vzdolž cele protihrupne ograje AC vzporedno z našim naseljem v razdalji 200-300 m. Celo v poročilu DARS glede učinkovitosti ograj je navedeno, da je ograja najmanj učinkovita na Lopati, pa vendar je v tem delu ne popravijo, verjetno so drugi zasebni interesi bolj pomembni od zdravja ljudi in vplivov na okolje. V kolikor bi ograja bila postavljena kot to velja za podobna območja ob AC v višini do 5 m, kot so pokazale meritve, bi se okoljski vplivi omilili, odpadla pa bi razgledna točka za tovornjake na obstoječi poslovni objekt in reklamni pano na vrhu zgradbe družbe Frigotransport Pišek &HSF d.o.o..

Kar zadeve preveritve ali stanovanjsko naselje Lopata izpolnjuje pogoje za razvrstitev v II. stopnjo varstva pred hrupom (SVPH), pojasnjujemo, da celotno območje lopate ne sodi v III. območje varstva pred hrupom, saj se pozablja na veljaven Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje Lopata (Uradni list RS, št. 40/89, 80/09,34/18), **torej PUP Lopata**, ki drugače opredeljuje manjše območje na Lopati.

Za naselje Lopata velja Prostorski ureditveni plan(PUP) za območje Lopata iz časa Socialistične Republike Slovenije leta 1986. Ker Mestna občina Celje ni sprejela Občinskega prostorskega načrta (OLN), se v interesu posameznikov, brezglavo sprejemajo parcialni OLN-ji. Za graditev sedanjega logističnega centra je bil leta 2008 sprejet Občinski lokacijski načrt Medlog zahod – območje servisne dejavnosti PIŠEK (v nadaljevanju OLN Medlog). **OLN Medlog je v svojem 9. členu »Varstvo okolja« v nasprotju z, v njem citirano** **Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju** (Uradni list. RS št. 105/2005). Že takrat veljavna Uredba je v 4. členu, tretji odstavek nalagala, da na meji med I. in IV. območjem varstva pred hrupom in II. in IV. območjem varstva pred hrupom mora biti območje, **ki obkroža IV. območje varstva pred hrupom**, za katerega veljajo pogoji varstva pred hrupom za III. območje varstva pred hrupom. Širina III. območja 1000 metrov ali manj ob predpisanih pogojih. Naj pripomnimo, da je tudi v sedaj veljavni Uredbi (Uradni list RS, št. [43/18](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2018-01-2127) in [59/19](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2019-01-2667)) v 4. členu, tretji odstavek enaka pravna formulacija varovanega območja.

Stanovanjsko naselje na Lopati se je začelo graditi leta 1968 po Odloku o urbanističnem redu v občini Celje in Urbanističnem redu naselja Lopata, ki ga je izdelal ZNG Celje. Za območje velja Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje Lopata (Uradni list SRS, št. 40/89, Uradni list RS št. 80/09 in 34/18) v nadaljevanju PUP Lopata. Ta v 8. členu »Pogoji za varovanje okolja« med drugim navaja: »- vsak poseg v prostor, ki bi nase navezoval intenzivnejši motorni promet ali povzročal hujše emisije kot so hrup, onesnaženje zraka, vode, tal, bo dovoljen le ob pogoju, da bodo zagotovljene zadostne površine za opravljanje osnovne dejavnosti, da je zagotovljen nemoten in varen promet, da so zagotovljeni vsi ukrepi za varstvo okolja skladno z veljavnimi normativi in predpisi.« Na južnem delu je meja območja lokalna cesta Celje - Šmartno v Rožni dolini. Cesta je cca 300 metrov oddaljena od meje OLN Medlog oziroma sedanjega servisno poslovnega centra. Po vseh merilih kazalcev hrupa v okolju naselje Lopata sodi v II. Območje varstva pred hrupom. Gre za območje z oznako »1b«, kjer so dovoljeni omejeni, definirani posegi v prostor. Ne gre za razpršeno gradnjo objektov.

Iz navedenega sledi, da v OLN Medlog zahod - Območje servisnih dejavnosti Pišek, poglavje XI. Varstvo okolja, 9. člen Varstvo pred hrupom, ni bilo določeno III. območje varstva pred hrupom in varovalni-omilitveni ukrepi, ki veljajo če le-to obkroža IV. območje varstva pred hrupom.

V OLN Medlog zahod je bila takrat kršena Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list. RS št. 105/2005) 4. člen, tretji odstavek in kršena sedaj veljavna uredba v 4. členu, tretji odstavek.

Z uporabo OLN-ja je bila prebivalcem naselja Lopata kršena pravica do življenja v zdravem življenjskem okolju v skladu z 72. členom Ustave Republike Slovenije**. Država, v našem primeru občina, ni določila pogojev in načina opravljanja gospodarskih in drugih dejavnosti v skladu z zakonom.**

Občani smo bili izpostavljeni prekomernemu hrupu med gradnjo poslovno servisnih objektov. Še bolj pa sedaj med opravljanjem servisnih dejavnosti in logistike ter tovornega prometa. Projektant in investitor nista poskrbela za ukrepe varstva pred hrupom, da bi omilil škodljive vplive na zdravje krajanov.

Znani so negativni učinki hrupa na fizično in mentalno zdravje prebivalstva, kar potrjujejo izsledki številnih raziskav. Hrup kot pomembni kazalec kakovosti življenja v naselju ni le stvar udobja. Kadar emisije presegajo mejne vrednosti, lahko govorimo o takem vplivu na osebnostne pravice posameznika. Menimo, da bodo zaradi dejavnosti v naselju Lopata, emisije hrupa znatno prekomerne in bodo negativno vplivale na zdravje ljudi, česar krajni ne moremo dopustiti. Menimo, da bo celotna obremenitev okolja zaradi hrupa čezmerna zaradi hrupa, ki bo posledica obratovanja odprtega parkirišča.

Poudariti velja, da je **Vlada Republike Slovenije sprejela Operativni program varstva pred hrupom, številka: 35400-2/2018/11, z dne 1.3.2018, kjer v** 3. Poglavju določa Pomembne državne ceste, 3.5. Preobremenjena območja a) Preobremenjena območja ob avtocestah in hitrih cestah. Iz prostorske analize rezultatov obremenjenosti je razvidno, da je izven mest Ljubljana in Maribor največja gostota prebivalcev, izpostavljenih hrupu **nad mejnimi vrednostmi**, ki ga povzroča promet po avtocestah in hitrih cestah, na območjih Celja, Brezovice pri Ljubljani, Verda, Loga pri Brezovici in Kopra. Ob odsekih avtocest in hitrih cest, ki potekajo skozi omenjena naselja, je gostota izpostavljenih prebivalcev na kilometrski odsek razmeroma visoka tako v celodnevnem (Slika 15) kot tudi v nočnem obdobju (Slika 16).

Kazalec hrupa L(dnv)> 65dB         75 – 100 prebivalcev/km

Kazalec hrupa L(noč)>55 dB       100 – 250 prebivalcev/km

V letu 2011 je bila je gostota prometa na omrežju avtocest in hitrih cest največja na območju Postojne (do 46 000 vozil na dan), na območju Celja (do 40 800 vozil na dan). Vir:Operativni program varstva pred hrupom, številka: 35400-2/2018/11. Podatek je star 8 let. Po neuradnih podatkih pelje mimo Lopate dnevno 17 000 tovornih vozil, kar je 11 tovornjakov na minuto.  Ampak to še ni vse, stanje v letu 2019 je veliko slabše. Kakšen je nivo hrupa, dušikovih oksidov in prašnih delcev ?

Naj vas še opomnimo, da se okoljsko ministrstvo končno zavzema tudi za podnebno politiko in ugotavlja svetovno pregrevanje in hitrost naraščanja delcev ppm CO2, s čimer smo v podnebni krizi. Država si želi doseči cilj ogljičnega proračuna z zmanjšanjem toplogrednih plinov. Z gradnjo varovanega parkirišča ob AC (v našem primeru je kraj Lopata s spalnim naseljem ob AC) in s tem še povečanja prometa, ta cilj nikakor ni mogoče doseči. Kot vemo je promet glavni vzrok za podnebno onesnaževanje. Seveda nihče na Mestni občini Celje ne razmišlja v tej smeri.