

V preteklem tednu je bilo javno objavljeno, da je nevladna okoljevarstvena organizacija ROVO, ki deluje na področju varovanja okolja, na upravno sodišče podala tožbo zoper odločbo o izdaji gradbenega dovoljenja za del trase v Gaberkah. To odločitev v Združeni civilni iniciativi Spodnje Savinjske doline podpiramo. Gre za dejanje, ki je upravičeno, in menimo, da je posledica neupoštevanja priporočil in dejstev, na katere je javnost v vseh dosedanjih postopkih umeščanja tretje razvojne osi že ves čas opozarjala in se v trenutno vodenih postopkih upravnih dovoljenj izkazujejo kot kršitve.

Združene civilne iniciative Spodnje Savinjske doline (ZCISSD) združuje člane treh občin, tj. Polzele, Šmartnega ob Paki in Braslovč. Začetki delovanja segajo v leto 2008, ko so se civilne družbe organizirale samostojno po občinah in nastopile proti napačni umestitvi hitre ceste v Spodnje Savinjsko dolino.

ZCISSD deluje zadnjih pet let in v tem času smo povezali številne posamezne strokovnjake, društva in organizacije, ki so nas podprli, da kot civilna družba delujemo v javno korist. Civilne družbe delujemo povezano ne glede na svoje vsebinske cilje. V ospredju so predvsem strokovnjaki, ki si prizadevajo za zaščito kmetijskih zemljišč, ohranjanje narave in ki svoje delovanje usmerjajo na področje okoljske problematike. Kar nekaj podpore smo uspeli pridobiti tudi med politiki, predvsem med tistimi, ki se zavedajo, da na racionalno porabo javnih sredstev bistveno vpliva ustrezno umeščena in načrtovana gradnja. Na seji ob sprejemanju poroštvenega zakona za del 3RO so bile podane napovedi z opozorilom, da je potrebno umestitev v Spodnjo Savinjsko dolino ponovno ovrednotiti in preveriti alternativne možnosti. Enako namero je podal tudi minister za infrastrukturo.

Naš cilj je s pravnimi sredstvi legitimno ovreči napačno umestitev hitre ceste na celotnem odseku od A1 do Slovenj Gradca jug, kar je bilo že izpostavljeno in strokovno dokazano. V poročilu državne medresorske delovne skupine iz leta 2011 je zapisano, da je študija variant pomanjkljiva in je kot take ni moč potrditi, in priporočeno, da se je v prihodnjih postopkih bolje usmeriti na posodobitev obstoječe ceste.

Posodobitev obstoječe trase je obvezna alternativa novi prometnici, ki pa je kot alternative v študiji variant niso presojali, kar je poleg ponareditve podatkov o številu delovnih mest v Celju ena izmed nikoli odpravljenih napak in je pomanjkljivost predhodne faze. Kot ključno je moč izpostaviti tudi neustrezno vrednotenje kmetijskih zemljišč ter konstantno spreminjanje vseh ključnih ocenjevanih parametrov trase. Ker se je na odseku Velenje jug–Šentrupert bistveno spremenila lega trase F2, so bile spremenjene tudi vse karakteristike in stroški izgradnje. Cena se je do sedaj povečala za več kot 100 odstotkov in še ni končna, posledica tega pa je – v skladu s predpisi – ponovna presoja upravičenosti predloga načrta DPN-ja pred pripravo investicijskega programa. Dokument DPN F2-2 ni imel obveznih vsebinskih prilog, vezanih na investicijo. Investicijskega programa za F2-2 v lanskem letu še ni bilo.

Vsi tisti, ki živimo med Avstrijo in Hrvaško, v koridorju, opredeljenem kot 3. razvojna os (ki pa ne pomeni samo cestnega omrežja, temveč predvsem območje specifičnega razvoja), in ki se ob umeščanju prometnice na njo v kateremkoli delu trase navezujemo, se ukvarjamo z vplivi na okolje in okoljskimi problematikami, ki so pri zahtevni in ob tako načrtovani gradnji močno izraženi. Zaskrbljujoča je tudi (pre)draga gradnja načrtovane hitre ceste, ki je ni treba in ni možno zgraditi preko nestabilnih tal velenjskega rudnika ter s tem še dodatno povečati rabo javnega denarja. Preprečiti želimo nesmiselno gradnjo bližnjice v Ljubljano preko najboljših kmetijskih zemljišč v Sloveniji, tudi preko preštevilnih domov in objektov brez dejanske ugotovitve stanja zaščitenih živalskih in rastlinskih vrst na zavarovanih območjih, preko vodnih virov ...

Združeni smo iz različnih okolij in strok ter nasprotujemo neprimernemu trasiranju 3RO po celotni dolžini 3RO na osnovi prirejene in zastarele »študije variant« leta 2007, zato smo se ter se še bomo aktivno vključevali v postopke izdelave in sprememb DPN kot tudi izdaje gradbenih dovoljenj. Posamezniki so člani nevladnih organizacij, društev v javnem intere-

su, člani civilne družbe s statusom, lastniki, ki izkažejo pravni interes, ali odgovorni strokovnjaki in politiki, državljani Slovenije, ki jim je z Aaurško konvencijo priznana pravica sodelovanja.

Zelo pomenljiva je skupna ugotovitev vseh, ki se ukvarjamo z DPN-dokumenti med Velenjem in Slovenj Gradcem in v nadaljevanju z DPN med Velenjem jug in Šentrupertom, da prvi načrt ni pridobil soglasja – mnenja ministrstva za rudarjenje, drugi pa ima negativno soglasje – mnenje ministrstva za kmetijstvo. Soglasje s področja rudarstva je bilo v sklepu o pripravi DPN navedeno kot obvezno. Trasiranje nove ceste na območju Gaberk prek »pridobivalnega območja rudnika« predstavlja samo del trase, ki se nadaljuje prek dokazano nestabilnega območja »pridobivalnega prostora rudnika« vzhodno od Škalskega jezera do točke Velenje jug.

Načini vodenja postopkov izdelave dokumentov DPN kot gradbenih postopkov so zato sporni. Postopki so tudi v nasprotju z evropskimi direktivami. Vodeni bi morali biti po integralnem postopku, saj bi bila le tako vključena javnost, kot je to že zakonsko določeno na državnem nivoju in v Evropi. Izkazuje se, da imamo sprejeta ustrezna zakonska določila, a jih država sama ne izvršuje oziroma jih prilagaja svojim željam in ciljem. Izdana soglasja in dovoljenja, ki datirajo v čas pred sprejetjem zadnje prostorske in gradbene zakonodaje, izključujejo sodelovanje javnosti, čeprav je projekt več kot aktualen in potreben sodelovanja širše javnosti. V nasprotnem primeru gre zgolj za parcialno zastavljeno gradnjo dražjih štiripasovnic namesto nujno potrebne posodobitve dotrajane obstoječe državne in regionalne prometne mreže z ustrežno nadgradnjo.

Hitra cesta ne pokriva ključnih dnevnih prometnih tokov med Velenjem in Celjem, ne rešuje prometnih potreb živečih od Velenja do Mislinje in dalje do Slovenj Gradca z vzhodnega dela. Cesta je tehnično načrtovana kot hitra, a se bo po njej moč voziti manj kot 100 km/h. Še posebej zato je za prometno obremenitev 12.000 vozil na dan od Velenja do Slovenj Gradca povsem neracionalno graditi cesto v novem koridorju kot štiripasovno. Celoten odsek med Slovenj Gradcem in A1 je konstrukcijsko zahteven, saj ima več kot en zahteven konstrukcijski objekt na kilometer, kar pomeni tudi zahtevno in drago vzdrževanje po izgradnji. Ta cesta je tako prostorsko kot okoljsko bolj škodljiva in manj primerna od posodobitve in dograditve obstoječe ceste v celotnem obstoječem koridorju, ki bi, kot je osnovni namen 3. razvojne osi, povezovala predvsem regijo med Avstrijo in Hrvaško in ne odvajala prometa prioriteto k Ljubljani.

ZCISSD želimo izpostaviti, da je Ustavno sodišče RS v ustavni pritožbi občin Braslovče in Polzela odločilo, da so bili postopki sodelovanja javnosti za uveljavitev DPN za 3RO korektni, ostalih nepravilnosti v Uredbi za DPN pa niso presojali, kar je prepuščeno šele postopkom na Upravnem sodišču. Na strani investitorja je, da nepravilnosti odpravi prej, s čimer prepreči postopke na sodiščih tik pred začetki gradenj.

ZCISSD zahtevamo, da se ROVO vključi v postopek, sicer je možno sprožiti nov spor, skladno z novostmi v zakonodaji po zahtevah EU-komisije, ki jim tak status v procesu gradbenega dovoljenja omogoča.

Mnogi še vedno trdno verjamejo, da bo problematiko odseljevanja mladih rešila le cesta, in so mnenja, da se je udobno in ekološko voziti na delo v oddaljene centre ter na podeželju samo spat. Takšno mišljenje je zmotno, na dolgi rok škodljivo in se s prihodnostjo ne sklada več.

Mnenja smo, da imajo pravico do pritožbe vsi, ki so kakorkoli povezani s 3. razvojno osjo. To so državljani Koroške, Šaleške in Savinjske doline, Posavja, Novega mesta ter Bele krajine. V to skupino spada tudi ROVO. 3. razvojna os naj bi povezovala Slovenijo od Koroške do Bele krajine. Noben tehten strokovni argument, da je trasa prek Braslovč ustrežnejša od trase prek Arje vasi, ne obstaja. Ker gre za javna finančna sredstva, so lahko stranke v postopku tudi druge nevladne organizacije, ki se borijo za varovanje okolja in racionalno rabo javnih finančnih sredstev v Sloveniji.

Komu zvoní na 3. razvojni osi? Zvoni vsem nam!

Združene civilne iniciative Spodnje Savinjske doline