

Med državo in občino

Vrednotenje državnih prometnih posegov
s stališča lokalne koristnosti



Med državo in občino

Vrednotenje državnih prometnih posegov
s stališča lokalne koristnosti

Med državo in občino:

Vrednotenje državnih prometnih posegov s stališča lokalne koristnosti

Izdal in založil: Inštitut za politike prostora,
Tržaška 2, SI-1000 Ljubljana,
www.ipop.si

Avtor: Urban Jeriha

Urednik: Marko Peterlin

Lektoriranje: Sabina Črnica

Oblikovanje: Novi Kolektivizem
Tisk: Trajanus d.o.o.

Naklada: 100 izvodov

Ljubljana, oktober 2010

Copyright © IPoP 2010

Publikacija je nastala na podlagi študije, ki je bila izdelana na pobudo Društva Preboj v okviru projekta »Mreža za prostor«. Izvajalci študije se zahvaljujejo sodelujočim na okrogli mizi, ki je potekala v marcu 2010 v okviru priprave študije.

Projekt "Mreža za prostor" delno financira Evropska unija iz Evropskega socialnega sklada. Operacija se izvaja v okviru Operativnega programa razvoja človeških virov, razvojne prioritete Institucionalna in administrativna usposobljenost, prednostne usmeritve Spodbujanje razvoja nevladnih organizacij, civilnega in socialnega dialoga.

4 Uvod

Zbrana mnenja

7 Metodologija državnih prostorskih načrtov

7 Cilji

9 Metodološki okvir vrednotenja

12 Trasiranje

13 Lokalne skupnosti in lokalne pobude

13 Lokalne skupnosti

15 Lokalne pobude

17 Nimby

20 Vključevanje javnosti

24 Lokalna koristnost

31 Prometna politika

31 Deležniki prometnega načrtovanja in izvedbe

33 Avtoceste

35 Prometna politika

39 Železnice

41 Primer dobre prakse

41 Plattform Pro Pustertal

45 Zaključek

45 Sklepi

47 Priporočila za različne deležnike

48 Zaključna priporočila

49 Priloge

51 Aneks

54 Viri

Izhodišče

V publikaciji Med državo in občino je predstavljena študija vrednotenja državnih prometnih posegov s stališča lokalne koristnosti. Ta študija predstavlja tako lokalni kot državni pogled.

Lokalni nivo zastopa društvo Preboj, Civilna iniciativa za razvoj Koroške, župan mestne občine Slovenj Gradec, državnega intervjuvanci na DARS-u, Ministrstvu za okolje in prostor, Urbanističnem inštitutu Republike Slovenije, bivši sekretar na MOP, javne interese pa geograf, prostorski sociolog, pedolog in dva profesorja planiranja oz. prostorskega načrtovanja ter prometni načrtovalec.

Uvod

Trajnostni razvoj je po komponentah sestavljen iz treh delov t.i. trajnostnega trikotnika: ekonomskega, okoljsko-prostorskega in družbenega. Pri razpravi o prometni infrastrukturi se običajno ustavimo ob okoljskih in ekonomskih segmentih trajnostnega razvoja, družbeni pomen pa se največkrat pozablja, čeprav ima lahko prav slednji velik sinergijski učinek z ekonomijo in okoljem. Posegi v prostor pa za optimalno uravnoteženost zahtevajo implementacijo vseh vključujočih segmentov.

Izziv

Državni infrastrukturni prometni projekti so veliki, pomembni in javno financirani, zato so načrtovani od zgoraj navzdol. Pri njihovi realizaciji je večkrat opaziti nasprotovanje lokalnega prebivalstva. Lokalne skupnosti, ki so vmesni člen med lokalnimi prebivalci in državno upravo, skušajo maksimizirati svoje koristi, zato so občasno v konfliktu tako z državo kot s prebivalci.

Študija raziskuje proces usklajevanja interesov med različnimi akterji, izpostavlja zahtevne točke in predlaga možnosti za njihovo reševanje.

Delovna hipoteza

Cilji: Z boljšim definiranjem ciljev nove prometnice bi lahko dosegli boljšo realizacijo.

Metodologija državnih prostorskih načrtov. Doslednejše in medsektorsko usklajeno vrednotenja bi lahko prinesla boljšo izbiro tras.

Vključevanje javnosti: Drugačni mehanizmi vključevanja javnosti lahko prinesejo več konstruktivnega sodelovanja.

Lokalne pobude: Drugače organizirana javnost bi lahko bolj tvorno sodelovala z lokalnimi skupnostmi in državno upravo.

Prometna politika: Problemsko orientirano sodelovanje deležnikov in vključevanje sodobnih spoznanj prometnega načrtovanja bi lahko pripomoglo k učinkovitejšemu prometnemu omrežju.

Lokalna koristnost: Vsako povečevanje prometne dostopnosti naselju ne prinaša zgolj koristi.

Metodologija raziskave

Tema študije (državni prostorski načrti, vključevanje javnosti, lokalna koristnost in prometna politika pri gradnji prometne infrastrukture) je obsežna, kompetentnih sogovornikov je razmeroma malo, včasih pa imajo ti tudi diametralno različna mnenja.

Zaradi omenjenih značilnosti smo izbrali kombinirano metodologijo s poglobljenimi intervjuji, študijo primerov dobre prakse, analizo problematike 3. razvojne osi in konference z vabljenimi gosti.

Sogovornike za poglobljene intervjuje smo izbrali glede na kompetence. Intervju, kjer so lahko podrobno predstavili svoja stališča, sem opravil večinoma na njihovem delovnem mestu. Trajali so med 30 in 90 minut, posneto gradivo smo prepisali.

Študijo primera dobre prakse v dolini Pustertal v Severni Italiji smo opravili z obiskom pri članu skupine.

Dodatna gradiva obsegajo še analizo problematike 3. razvojne osi (Analiza vrednotenja tras), ki je delo Civilne iniciative Braslovče, in konferenco v Evro centru, kjer smo soočili različne deležnike.

Preboj, društvo za trajnostni razvoj

Predstavitev društva

Preboj, društvo za trajnostni razvoj, je prostovoljno, samostojno, nevladno, nepolitično in nepridobitno združenje fizičnih oseb, ki je nastalo kot stalnejša oblika delovanja Civilne iniciative Braslovče. Preboj bo začetek svojega delovanja usmerjal predvsem na področja trajnostnega razvoja, lokalnih skupnosti, prostorskega načrtovanja in prometa. Ustanovljen je bil 23. 2. 2010.

Motivi

Motiv za delovanje izhaja iz nasprotovanja predlaganemu poteku trase na severnem delu 3. razvojne osi. Trasi nasprotujejo, ker predlagan potek ni regionalno utemeljen, ker je predlagana trasa dvakrat dražja od prometno bolj učinkovite in ker ni trajnostna, saj uničuje veliko najboljših kmetijskih zemljišč.

Cilji

Primarni:

- Doseči revizijo vrednotenja odseka hitre ceste na 3. razvojni osi

Sekundarni:

- Uveljavljati trajnostno prometno politiko
- Zagotavljati kvalitetno in ekonomsko upravičeno pridelavo hrane z varovanjem kmetijskih zemljišč
- Izboljševati prakso prostorskega planiranja
- Večati učinkovitost javne porabe

Zgodovina in viri legitimnosti:

- 6.11.2007 - ustanovitev Civilne iniciative Braslovče v sejni sobi KZ Braslovče
- 15.11.2007 - na MOP je bil vložen ugovor na predlagano varianto umestitev hitre ceste na območju občine Braslovče s kopijami 1200 zbranih podpisov

- 19.11.2007 - zbor občanov v kulturnem domu Braslovče, kjer je bila predstavljena variantna rešitev hitre ceste; zbor je zahteval, da se občinski svet opredeli proti izgradnji avtoceste in da se trase ponovno vrednoti
- 22.11.2007 - izredna seja občinskega sveta Braslovče, kjer so se svetniki opredelili proti predlagani trasi
- 11.02.2008 - podpisana skupna izjava vseh civilnih iniciativ ob 3. razvojni osi v Slovenj Gradcu
- 25. 3. 2008 - izid knjige 3. razvojna os – analiza vrednotenja tras, v kateri so opisane napake v študiji vrednotenja tras
- 24.9.2008 - prejeto pismo podpore od kmetijskega ministra Iztoka Jarca, v katerem opozarja na napake v študiji vrednotenja variant
- 14.12.2008 - na vlado in pristojna ministrstva poslan zahtevek za revizijo sklepa o začetku priprave DPN za državno cesto na odseku 3. razvojne osi F2 – od Velenja do avtoceste A1 s priključkom v Šentrupertu
- 26.2.2010 - ustanovitev Preboja, društva za trajnostni razvoj
- pobudo so do sedaj že podprli Društvo CIPRA, dr. Dušan Plut, Regionalne gospodarske zbornice Celje, Kmetijsko gospodarska zbornica Slovenije, poslanci Andreja Rihter, Lojze Posedel in Vinko Gorenak, Razvojna agencija Savinja, Zveza civilnih iniciativ na severnem delu 3R0, Društvo evalvatorjev Slovenije in drugi.

Zbrana mnenja

V stališčih sogovornikov so zbrana mnenja različnih deležnikov pri državni prometni infrastrukturi in lokalni koristnosti. Predstavljajo stališča lokalnih pobud, lokalnih skupnosti, investorjev, resornega ministrstva, strokovnih služb, in strokovne javnosti z geografskega, prostorsko-sociološkega, pedološkega, prostorsko-planerskega in prometnega sektorja.

Cilji

Uvod

Državni prostorski načrt je prostorski akt, s katerim se načrtujejo prostorske ureditve državnega pomena iz državnega strateškega prostorskega načrta. Namen in cilje prometnih državnih prostorskih načrtov opredelujeta Ministrstvo za promet in Ministrstvo za okolje in prostor.

Bo tretja razvojna os zaobšla Celje?

Novi tednik, 23.11.2007

Katja Repič Vogelnik

Jasno definirani cilji za Repičevo pomenijo vedeti, kaj je osnovni cilj prometne povezave. Temu cilju je treba kriterije prirežati in zato tudi vedeti, kaj je sprejemljivo, kaj pa cilja ne dosega več. Lahko se zgodi, da je zaradi konflikta medsebojnih interesov kot najbolj sprejemljiva trasa izbrana takšna, ki ne dosega več osnovnega cilja. Cilj je torej vodilo izbiranju trase.

V vrednotenju je zelo velik poudarek na ekonomskem vidiku, ker operira z natančnimi številkami. Tudi tu je nujno spremljati, kaj je glavni cilj, saj iz njega izhajajo kriteriji, kaj je ekonomsko še sprejemljivo. Tiste variante, ki so najboljše z okoljskega in prostorskega vidika, so namreč skoraj po pravilu najslabše z ekonomskega, in obratno.

Barbara Radovan

Barbara Radovan meni, da problemi nastanejo, če nimamo postavljenih jasnih ciljev. »Vedeti, kaj želimo zgraditi, je osnova.« Do sklepa vlade o začetku postopka za državne prostorske načrte hočejo na ministrstvu cilje točno zastaviti.

Aleš Mlakar

Aleš Mlakar meni, da so predpisani strateški dokumenti izhodišče za postavljanje glavnega cilja, poleg njih pa se iščejo še sekundarni cilji, ki izhajajo iz konkretnega lokalnega okolja. Gre za to, da se poleg osnovnega posega nekaj

pozitivnega naredi še za lokalno skupnost. Osnovni cilj izpolnjuje vsaka trasa, razlike pa nastajajo pri sekundarnih ciljih.

Če je razvojna os tista, ki niza naselja s središčno funkcijo in jih spravlja v sinergetski položaj, potem trasa, ki izloča pomemben element na tej ogrlici, ne uresniči sekundarnega cilja. S traso mimo regionalnega centra se uresničuje strateški cilj boljše prometne povezanosti, ne uresniči pa regionalnega cilja. Če kraj izločiš iz razvojne osi, lahko povzročiš stagnacijo.

Mlakar meni, da ni verjetno, da bi v vrednotenju zmagala napačna trasa, če so cilji jasni. Metodologija mora biti na-rejena tako, da potek študije omogoča ugotavljanje ciljev. Bistveno vprašanje je, koliko posamezna varianta uresniči določen cilj. Metodološki okvir sicer je standarden, lahko pa si izbereš različne kriterije, različna merila. Nabor možnih kriterijev je jasen (povezovanje naselji, fizični vpliv...), odvisno od problematike pa se cilji prilagajajo. Včasih se prilagajaš strukturnim zahtevam, zaključenim kmetijskim površinam, drugič čim večjemu odpiranju dolin ipd. Zato so kriteriji različni glede na problematiko. Z vsako traso so strateški cilji izpolnjeni, sekundarni cilji pa se morajo prilagoditi vsakokratnim okoliščinam.

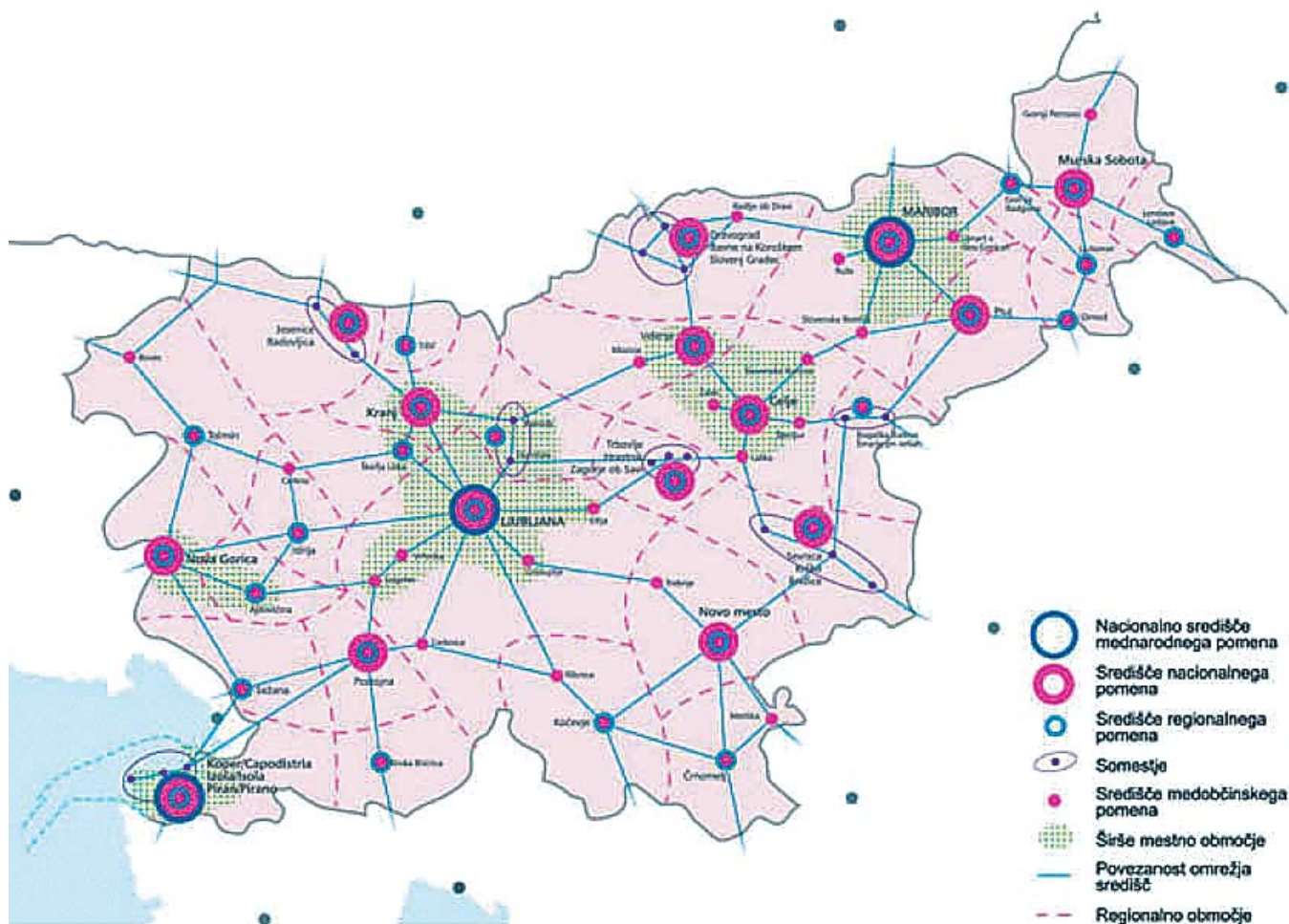
Ključna se mu zdi izbira variant. Preveč se primerja variante same po sebi, premalo pa celovit prostorski razvoj, katerega del je ta varianta. Pogosto se preozko ocenjuje samo cesto, premalo pa, kaj povzroča ali omogoča v zaledju. To je regionalen ali lokalni kontekst. Cesto se premalo gleda z vidika celovitega prostorskega razvoja.

Dobro izbrana trasa je po njegovem lahko bodisi kompromis ali pa uresničitev jasnega cilja prostorskega razvoja, kar ni isto. Včasih je kompromis dober, če hočeš uravnoteženo uresničiti različne cilje; dostikrat pa prihaja do diametralnih vrednot. Takrat se je treba odločiti, kateri cilj je za lokalno ali širšo skupnost prioriten.

»Ko so cilji jasno postavljeni in argumentirani, ni veliko različnih dilem.«

Alma Zavodnik Lamovšek

Za Zavodnik Lamovškovo je opredelitev cilja ključna dilema iz prostorskega vidika: kaj je namen avtoceste, komu je namen-



Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2004, Zasnova policentričnega urbanega sistema in razvoj širših mestnih območij.

jena, ali gre za izboljšanje funkcij, navezavo centrov ali samo rekonstrukcijo obstoječih cest.

Sklep o ciljih

Vsi sogovorniki poudarjajo pomen natančno definiranih ciljev v projektni nalogi. Jasno definirani primarni in sekundarni cilji določajo kriterije iz nabora standardnih in omogočajo lažje vrednotenje, ker ni več konceptualnih dilem. Primarni cilji izhajajo iz strateških dokumentov in se večinoma zlahka izpolnijo, sekundarni cilji pa izhajajo iz vsakokratnih okoliščin, ki jih je potrebno razbrati iz prostora.

Pristojnost za določanje ciljev prometnim projektom imata Ministrstvo za promet in še posebej Ministrstvo za okolje in prostor, ki mora strokovno in kompetentno odločati in usmerjati razvoj. Ob odsotnosti regionalnega prostorskega in prometnega načrtovanja, kjer bi se lahko sekundarni cilji definirali, pa ostajajo cilji dostikrat nedorečeni, tako da je od načrtovalcev odvisno, katere cilje si bodo postavili.

Iz konference

Aleš Mlakar je opozoril na pomanjkanje strateškega načrtovanja. O tem, da obstajajo alternative posegu in alternative posega, ter da je treba o ciljih dobiti konsenz pred načrtovanjem tras.

Aljaž Plevnik je potrdil, da je problem v strateškem načrtovanju, pri 3R0 je zatajilo prav regionalno prostorsko planiranje. Danes razvite države (mestni) promet urejajo drugače, šele na 4. mestu prioritet je gradnja nove infrastrukture. Problem, kot ga vidi, je neusklajenost ciljev oz. nestrukturiranost – nižji cilji se ne držijo strateških.

Ana Sodnik Prah je poudarila tudi pomanjkanje nivojev planiranja: od Strategije prostorskega razvoja Slovenije do Državnega prostorskega načrta je prevelika razlika: »Pri nas manjka regionalni nivo. Imamo SPRS na A4 in DPN na 1:1000. Tako se ne da delati. Če bi bile na regionalnem nivoju dileme razrešene, bi bilo mnogo lažje.«

Urban Jeriha: *»Najpomembnejše odločitve so pred umeščanjem v prostor. Vprašanje je, kako se odločati o strateških odločitvah.«*

Jože Novak: apeliral je k strateškemu razmišljanju za eno generacijo vnaprej, strateški razmislek naj vključuje tudi rešitve izven okvira pričakovanih. *»Očiten je problem nadlokalnega vodenja stvari. Lokalno je lahko celo jasno, kaj bi kdo rad in kaj kdo ne bi, ampak vsaka občina misli drugače. Tu vidim možen metodološki prispevek k nadlokalnemu odločanju. In drugi metodološki prispevek je strateški razmisleki o ceni. Na katerikoli ravni, tudi projektantski. In da so seveda potrebne tudi alternative.«*

»Ob dejstvu, da Slovenija avtoceste ima, oziroma jih bo imela, zasluži študijsko in siceršnjo strokovno obdelavo za generacijo, torej 50 let naprej.«

Priporočila

Cilji prometnega projekta naj se oblikujejo v medresorskem usklajevanju prometnih in prostorskih pripravljalcev in naj vsebujejo javno predstavljene vsebinske alternative, ki sledijo sodobnim prometnim spoznanjem, z vključeno oceno stroškov. K oblikovanju vsebinskih alternativ naj se za podajanje predlogov povabi nevladne oz. strokovne organizacije in zainteresirano javnost. Nižji oz. sekundarni cilji naj bodo usklajeni s primarnimi, konsenz o njih pa naj bo dosežen pred iskanjem tras. Strateški cilji naj opredeljujejo ključne parametre projekta z jasnimi kriteriji, kaj je ustrezna oz. neustrezna rešitev.

Metodološki okvir vrednotenja

Uvod v metodologijo vrednotenja

Metodološki okvir vrednotenja izvira iz leta 1994, ko je v času priprave Nacionalnega programa izgradnje avtocest izšla tudi knjiga Presoja vplivov na okolje. Ob zakonski podlagi v ZPNačrt se uporabljajo Priporočila za izdelavo študije variant za državne prostorske ureditve (Ministrstvo za okolje in prostor, Ljubljana, 2005), ki opredeljujejo načine vrednotenja in primerjave variantnih rešitev državnih prostorskih načrtov.

Študiji variant ne verjamejo

Utrip Savinjske, 25. 3. 2008

Katja Repič Vogelnik

Za Repičevo je metodološki problem vrednotenja s štirimi vidiki ta, da se v vseh sklopih pojavljajo ocenjevanja, pri večini primerjalnih študij pa je rezultat enostavno seštevek posameznih pozitivnih in negativnih kriterijev.

Nosilec naloge mora razumeti celoto in vedeti, kaj je problem. Problemov je vedno veliko, razlikovati pa mora bistvene probleme od vzporednih zadev, ki bi jih lahko rešili z optimizacijo, omilitvenimi ukrepi ali z uskladitvami posameznih sektorjev, ki so v prvih fazah zelo rigorozni. Včasih škoda ne bi bila usodna.

»Najpomembnejše je skupno vrednotenje, kjer morajo vsi sodelujoči priti do konsenza. Nihče drug kot projektanti ne dajejo konsenza.«

Dostikrat je rezultat varianta, ki ni zelo dobra. Včasih bi bilo bolje izbrati varianto, ki je boljša v več vidikih, ima pa pomankljivost, da je en vidik, običajno okoljski, nesprejemljiv, čeprav bi se ga dalo z omilitvenimi ukrepi izboljšati.

Več sodelovanja je potrebno v fazi priprave primerjalne študije. Ko se pripravlja projekt, je treba že med pripravo projektne naloge uskladiti kriterije med posameznimi izdelovalci in tako se lahko študija vrednotenja ves čas usmerjeno vodi.

»Premalo se lotevamo te kompleksne naloge, hitro se gre v seštevanje kriterijev, hitro se odšeje varovalne kriterije, in pride se do sprejemljive variante, ne pa najboljše.«

S študijami vrednotenja se vedno mudi, roki so nastavljeni tako kratko, da izdelovalec ne more opraviti naloge tako, kot bi hotel, ali pa več časa posvetiti zaključkom. Da je pri cestah takšna histerija, kot da bi se jutri začelo graditi, pa je čista neumnost. Ne znamo si vzeti časa, da bi dobro premislili, ko je še čas; pri nas nismo zmožni gledat dolgoročno, sploh če se da politična obljuba, da bo cesta hitro.

Objektivno vrednotenje se lahko zamegli, ker se lahko posamezna stvar pojavi v večih kriterijih, kaj pomembnega lahko tudi izpade, neprimerno težo se daje posameznim kriterijem, teža ocene pa sloni na nepomembnih kriterijih.

Tudi če metodologija štirih vidikov ostane, ko se jih najprej oceni in nato primerja med sabo, je zelo pomembno, da pravilno izberemo nabor kriterijev, da se ne prepisujejo od vrednotenja do vrednotenja. Iz njih se mora prepoznati problem, kaj je relevantno v konkretni situaciji. Uskladiti je treba kriterije med posameznimi vidiki in izločiti stvari, ki bi se lahko v različnih kriterijih podvajale med vidiki. Končni rezultat pa ne sme biti seštevke posameznih ocen, ampak dejanski konsenz izdelovalcev, kaj je tu pomembno.

Funkcionalni – gradbeni vidik se zelo meša z ekonomskim, zato je deloma nepotreben. Treba je res gledati, da se cena ne podvaja v funkcionalnem in ekonomskem vidiku. Tako je v funkcionalnem zajet riziko stalne prepustnosti zaradi plazov, posedanja...

Tendenca je, da se število kriterijev zmanjša, saj je bolje vrednotiti opisno, kot pa z utežnimi vrednostmi, ker jih je težko nastaviti. Ekonomski vidik je zelo privlačen za investitorje.

Kriteriji se praviloma določajo pri vsaki študiji posebej in izbere jih izdelovalec študije, vidiki pa so podani v projektni nalogi. Včasih ljudje raje pogledajo v staro študijo in poberejo kriterije, ki niso pomembni in na koncu se zamegli, kaj je pomembno.

Aleš Mlakar

Metodološki okvir vrednotenja s štirimi vidiki je po njegovem precej konsistentna več-kriterijska analiza. Izkušnje kažejo, da se včasih pojavi potreba po drugačnih kriterijih, zato zagovarja način, da se kriteriji in vidiki postavijo vsakokrat posebej, da se ne dela metodoloških napak.

Problem je izvedba, kjer celovita presoja vplivov na okolje ne dela jasne meje med prostorskimi in okoljskimi vidiki, kar je prikazano v publikaciji Priprava strokovnih osnov za oblikovanje metodologije vrednotenja. Tam je zapisana ugotovitev, da je prostorski del še najmanj razdelan.

Premalo poudarka je bilo doslej na potencialne poselitve in preveč na vpliv na obstoječe poselitve.

Nevarna so tudi jasna navodila, kjer se kriteriji predpisujejo. Kdor ne naredi domače naloge – predhodne analize – lahko tudi zgreši metodologijo.

Ponderiranja med posameznimi vidiki ali med kriteriji znotraj vidikov so nevarna, če niso transparentno postavljena. Uteži je težko postavljati, ker morajo predstavljati kompromis, kaj je za koga pomembno. S pomočjo anket so enkrat že postavljali uteži, vendar je Mlakar vseeno pristaš iskanja ključnih pozitivnih in negativnih lastnosti trase in argumentirane debata o njih. Izpostavljajo se ključne prednosti, kako so skladne s cilji in ključne pomanjivosti, katerih ciljev ne moreš uresničiti. To je boljše kot matematično izračunavanje, kajti obstaja nevarnost zamegljevanja bistvenih problemov, s katero se lahko izbere kompromisna rešitev, ki sploh ni dobra, ampak zamegljuje realizacijo jasnih ciljev.

»Uteži je težko objektivno postaviti, pravzaprav bi jih morali določiti na referendumu.«

Praviloma se išče za vsako varianto ključne prednosti in slabosti. Variante vrednoti z ocenami in razvršča v razrede in običajno se ne računajo povprečne vrednosti. Optimalne variante včasih ni mogoče najti, zato se gleda, kje se uresniči večina ciljev; išče se tisto, ki vse kolikor toliko dobro opredeli.

Iz metodologije mora biti jasno, kaj se počne, da se strateški cilj uresniči. Praviloma se kombinirajo različne metode, nikoli pa se ne dela študije na enak način, vedno se prilagajamo na konkretno situacijo.

Barbara Radovan

Od izdelovalca vedno pričakujejo, da išče relevantne kazalce, da se kazalci prilagodijo določenemu projektu. Metodologijo ves čas skušajo nadgrajevati, izboljševati, sploh v zadnjem letu se z metodologijo intenzivno ukvarjajo zaradi kritik v zvezi z razvojnimi osmi.

Jože Novak

Kriteriji izbora morajo biti transparentni. V knjigi Načrtovanje in izbor variant daljinskih cest s poudarkom na presojah vplivov na okolje smo zbrali in sami sebi določili

pravila in kriterije, ki smo jih v gradnji avtocest aplicirali. Ta metodologija iz 90-tih je morda zvođenela, morda je deloma celo zastarela.

Jože Novak: »Ključen je izbor kriterijev, ne pa moč posameznega.«

Glede na knjigo pred 15 leti je treba preveriti, kaj je še aktualno, kaj ne, tudi nabor kriterijev dodelati, a osnove so dobre. V Evropi je v vseh državah 5 skupin (včasih še celo več), ki predstavlja železni repertoar meril:

1. Prostorski vidik (funkcionalno urbanistični)
2. Gradbeni vidik (izvedljivost glede na stanje sodobne tehnologije)
3. Okoljski vidik (habitati, morfologija, oblikovanje, prilaganje mestni ali krajinski podobi...)
4. Ekonomski vidik (cena, ekonomija)
5. Družbena sprejemljivost (strokovna in preverljiva analiza z nevtralnimi instrumenti, lokalna koristnost)



Delo, 13. 2. 2009

Alma Zavodnik Lamovšek

Če je cilj znan, je nato pomemben metodološki pristop k vrednotenju, ki je prav tako lahko sporen. Dostikrat se dela enokriterialno, nato pa brez sinteze, torej gre samo za matematično seštevanje.

Vidiki vrednotenja oz. umeščanja se ne spreminjajo, le družbena sprejemljivost se umika. Zadnji pravilnik, preden ga je MOP umaknil, je imel še vseh 5 vidikov, pri 3. razvojni osi pa je družbeni vidik začel izginjati in se ni vrednotil. Obstaja sicer metodološka težava, kako se družbeni vidik vrednoti – to je naloga za sociologe.

Metodologija je nastavljena tako, da se posamezni vidiki vrednotijo enakovredno. Pogosto so si cilji posameznih vidikov v nasprotju, recimo prostorski vidik je pogosto v nasprotju z ekonomskim.

Prostorski vidik je načeloma ostalim enakovreden, dejansko pa je tudi v podrejenem položaju zaradi slabe argumentacije. Ekonomski vidik se izraža v denarju,

prometnotehnični v količini materiala, pri okoljskem se precej natančno vrednoti vplive ali velikost območja, pri prostorskem vidiku pa velikokrat prihaja do zelo opisnih in zelo pavšalnih ocenah. Čeprav se prostor da dobro opisati. Pogovarjamo se o m², km²; z dejavnostmi, kakšne so in koliko jih je, če jih kvalitativno opišemo, ter s prebivalci. To so prostorski podatki, s katerimi se lahko pogovarjamo. Dejstvo pa je, da jih je treba narediti in v praksi opažamo, da jih še nihče ni dobro opisal.

Ko se tako različni vidiki med sabo soočijo, se zgodi, da prostorski nima argumenta, zato ne vzdrži soočenja mnenj. Prostorski vidik je ponavadi slabo predstavljen, argumentiran. S tem v zvezi bi bili koristni strokovni priročniki, ne normativi, kako se to naredi.

V okoliščinah, ko je prostorski vidik sicer formalno enakovreden vsem ostalim, vsak vidik pa zagovarja svoj interes, prostorski načrtovalci zato samo še preverjajo, katere formalne korake so opravili, za vsebino pa ne poskrbijo. Trudijo se delati trase samo tam, kjer omejitev ni, oziroma jih je čim manj. Ni nobenega iskanja rešitev, ki bi bila optimalna, čeprav bi posegali v »varovano« območje.

Prostorski vidik bi moral imeti nadrejeno vlogo, ker povezuje različne vidike. Vsak izmed vidikov (ekonomski, prometni, okoljski) namreč postavlja svoje pogoje, ki si pogosto nasprotujejo. Kadri za strokovno odločanje obstajajo, je pa politični problem, če obstaja volja, da se uveljavijo. Vse pametne države imajo taka nadresorska telesa, ki na državni ravni usklajujejo razvoj.

Alma Zavodnik Lamovšek meni, da so kriteriji znotraj vidikov zelo nedoločeni. Prostorski vidik pri umeščanju cest se osredotoča recimo samo na neposredni vpliv ceste – hrup, priključki... ni pa celostnega vrednotenja, kaj pomeni krepitev centrov in izboljšanje stanja na vmesnih območjih. Ali bo to za prebivalce korist ali samo obremenitev?

Sklep metodologije DPN

Sogovorniki so enotni, da naj se v metodološkem okviru odraža razumevanje problemov in izzivov na trasi, zato morajo biti vidiki in kriteriji vezani na problem, ki vodi do uresničitve strateškega cilja.

Opozarjajo, da se v praksi dostikrat uporablja nabor standardnih kriterijev, ki se med seboj matematično seštevajo, tako da je izid naključen.

Namesto dajanja natančnih utežnih vrednosti, ki jih je težko objektivni postaviti, predlagajo iskanje ključnih lastnosti

trase, na podlagi katerih se odločanje opravi. Tako iskanje je sicer odmik od predpisane štiri-kriterialne analize.

Prostorski načrtovalki opozarjata na prehitro odštevanje »varovanih« območij, saj bi z zgodnjim usklajevanjem resorjev in upoštevanjem omilitvenih posegov lahko dosegli boljše rešitve. Zaradi omejitev posameznih sektorjev opažajo, da je prostorski vidik pravzaprav podrejen ostalim, ker ima primerjalno slabšo argumentacijo in na račun izključujočih vidikov manjši maneverski prostor.

Pri kriterijih znotraj vidikov je po besedah sogovornikov важен njihov izbor glede na njihovo relevantnost, pri čemer se teži k manjšemu številu pomembnih kriterijev. V začetku vrednotenja je potrebno medresorsko uskladiti kriterije, da se ne bi med vidiki ponavljali. Znotraj prostorskega vidika pa se preveč vrednoti samo neposreden vpliv, premalo pa vpliv na potenciale.

Priporočila

Metodologija s kriteriji in vidiki naj bo postavljena vedno znova, ker so za uresničitev strateškega cilja vedno drugačni problemi. Njihovo razumevanje naj se torej v metodologiji neposredno odraža. Prostorski vidik naj ima nadrejeno vlogo, ker usklajuje vse sektorske vidike, oz. naj bo prostorski vidik integralen v strateških ciljih. Pred izdelavo študije je potrebno v sodelovanju večih sektorjev uskladiti kriterije znotraj vidikov, da se ne podvajajo, in preveriti ali so izključujoči kriteriji res nepremostljivi. Projektanti naj imajo na voljo dovolj časa za tehten premislek.

Trasiranje

Uvod

Trasiranje je iskanje takšne krivulje skozi prostor, ki najbolj optimalno ustreza vsem zahtevanim kriterijem.



Delo FT, 26. 11. 2008

Alojz Juvanc

Zakon predpisuje, da je za potrebe vrednotenja državnih prostorskih načrtov treba narediti vsaj tri variante, kar po mnenju Alojza Juvanca ni vedno potrebno. Zato projektanti po njegovih besedah naredijo eno dobro in dve namenoma neustrezni varianti, samo da bi dokazali, da nista sprejemljivi. Na ta način postane predlagana varianta očitno boljša od ostalih, ki so zato, da ne bi kdo spraševal, zakaj jih drugje ni. Po njegovih besedah se ceste torej trasirajo tudi tam, kjer je jasno, da to ni pametno.

Barbara Radovan

Radovanova je s sodelavci na MOP-u ugotovila, da je treba več pozornosti nameniti izhodiščnim variantam, ki se potem vrednotijo med seboj. Naročniki tega dela sicer niso, pri pripravi pa intenzivno sodelujejo.

V predhodnih analizah je treba poiskati vse relevantne rešitve oz. trase, v vrednotenju pa jih je treba oceniti in primerjati. Več poudarka je treba nameniti iz okoljskega in prostorskega vidika dobrim variantam, ne se ukvarjati s celim kupom slabih. Ekonomski vidik pa se pokaže v vrednotenju. Na MOP-u želijo, da se prostorski načrtovalci v pripravo variant še bolj vključujejo.

Aleš Mlakar

Aleš Mlakar pravi, da se v sedanjem zakonu izbor variante formalno ne potrjuje, ampak se vedno sklicuje na primerjalno študijo variant in se potrjuje šele končana tehnična rešitev – kar je velika slabost. Bolj kot tehnična rešitev je pomembna izbira prave lokacije posega in slabo je, če se to fazo preskoči.

Sklep o trasiranju

Na Ministrstvu za okolje in prostor želijo v sodelovanju s prostorskimi načrtovalci v prihodnje pridobiti kvalitetnejše trase in se izogniti množici slabih, ki nastanejo zgolj zaradi nabiranja skupnega števila variant. Izkušnje iz prakse kažejo zelo dobre rezultate, če se stiki z lokalnimi skupnostmi in javnostjo vzpostavijo še preden načrtovalci narišejo eno samo traso, ker si lahko pridobijo zgodnje informacije oz. opozorila iz lokalnega okolja.

Priporočila za trasiranje

Trase naj skupaj izdelujejo cestni in prostorski načrtovalci, ki se še pred prvimi variantami na delavnicah z lokalnimi prebivalci informirajo o njihovih pogledih in si pridobijo njihovo zaupanje.

Lokalne skupnosti

Uvod

Lokalne skupnosti oziroma občine same načrtujejo svoj prostorski razvoj, le z nadrejenimi akti mora biti usklajen. Za strateške državne projekte si država pridržuje pravico, da jih izvzame iz občinske pristojnosti, vseeno pa načrtovanje državnih prostorskih načrtov poteka v sodelovanju z občino.

Samozadovoljno Celje

Velenjski župan Srečko Meh napoveduje hitrocestno zaostrovanje - Kritika Celja kot središča pokrajine

Novi tednik, 4.4.2008

Barbara Radovan

Lokalne skupnosti praviloma so pripravljene na sodelovanje, njihov pristop pa je različen: so aktivne ali pasivne. Čeprav MOP komunicira z občinami, se iz njih slišijo še drugi interesi. Zato menijo, je občina tisti organ lokalne samouprave, ki mora znotraj svojega prostora medirati različne skupine, stališča in državi zastopati relevantno stališče. Ne zdi se jim prav, da se občina distancira od državnih projektov. Občine morajo sprejeti aktivno vlogo, ker poznajo svoje ljudi, svoj prostor, in bi morale prepoznati pojav civilnih iniciativ, tako v obliki zasebnih ciljev kot relevantnega nasprotovanja.

Za MOP je občinski plan osnova načrtovanja na lokalnem nivoju in je dejstvo, ki ga upoštevajo. Če so pripravljene še kakšni podrobnejši zazidalni načrti, razvojni plani, so to vhodni podatki, ki jih vključujejo v postopek. Seveda vedno pridejo do različnih pogledov glede pričakovanih vplivov na prostor, a vedno skušajo upoštevati želje, kolikor se le da. Dostikrat pa se zgodi, da kakšna obrtna cona obstaja samo v županovi glavi in je enkrat tu, drugič drugje, zato zahtevajo vsaj kakšen osnutek OPN-ja, s katerim se dokaže resnost.

Ana Sodnik Prah

Upravičenost pobud iz lokalnega okolja preverijo iz več strani. Najprej projektant idejo nariše, nato se jo oceni in ugotovi tehnično izvedljivost, morebitno odpiranje novih problemov, prostorski načrtovalci jo pogledajo iz prostorskega vidika, okoljski iz svojega.

Nekatere občine so zelo konstruktivne, nekatere pa niti slučajno niso.

Alojz Juvanc

Lokalne skupnosti v širšem prostoru se vpraša za projektne pogoje. Pogosto se zgodi, da javnost najbolj kritizira tisto, kar je lokalna skupnost oblikovala za projektne pogoje.

Matjaž Zanoškar

V lokalnih skupnostih se podrejajo državnim strateškim prostorskim in prometnim usmeritvam, a ključna se jim zdi možnost vpliva. Bolj kot je načrtovanje detajlno, več vprašanj se odpira in večji je vpliv občin. Državno prometno strategijo s hitro cesto sprejemajo, problemi pa so pri umeščanju. Večkrat nastaja diametralno nasprotje med željami lokalne skupnosti, ki nastaja iz uporabnosti prostora, in predlogi stroke, kjer so upoštevane prostorske, tehnične in finančne omejitve. Na državni projekt so se že predhodno pripravili s študijami, tako da so na območju mestne občine oni sami predlagali potek trase hitre ceste.

Znotraj lokalne skupnosti običajno nastaja konflikt med različnimi idejami, ki se izražajo preko civilnih iniciativ in združevanj. Lokalna skupnost v takšnih primerih tehta argumente, medijira in skuša doseči konsenz v lokalnem okolju.



Občina Braslovče, Občinska uprava 2006-2010, foto: Občina Braslovče

Sklep lokalne skupnosti

Sogovorniki poudarjajo, da se dialog lokalnih skupnosti z državo pri umeščanju v prostor obrestuje z dobro rešitvijo za vse strani. Na ministrstvu pričakujejo, da se znotraj lokalnih skupnosti oblikuje konsenz glede dobre rešitve in da občina nastopa kot mediator in sogovornik z državo. Menijo tudi, da bi morala biti vloga lokalnih skupnosti normirana.

Večje in bolj organizirane lokalne skupnosti v postopku umeščanja pogosto prehitujejo državne načrtovalce s predhodno izdelanimi stališči, ki na račun države večajo lokalne koristi. Meja, katere občinske zahteve oz. želje so še sprejemljive in katere ne, se oblikuje na Ministrstvu za okolje in prostor med optimizacijami izbrane trase.

Iz konference

Urban Jeriha je izpostavil delovno hipotezo, da so v javnosti bolje sprejeti posegi, ki povečujejo lokalne potencialne, slabše pa so sprejeti posegi, ki lokalne potencialne zmanjšujejo. Dejal je še, da občine niso vedno zastopniki vseh lokalnih interesov in da so potrebni še drugi komunikacijski kanali.

Jože Novak meni, da je rešitev podeželja v dostopu do bližnjih mest, ne pa v glavnem mestu.

Barbara Radovan je izpostavila vlogo občin pri zagotavljanju reprezentacije državnih planov. Zagotovila je, da lahko javnost od Ministrstva za okolje in prostor vedno pričakuje poštenost, da pa so pričakovanja s strani lokalnih skupnosti pogosto iracionalna. Po njenem država vedno poskrbi, da je stanje po posegu v skladu z zakoni in predpisi.

Priporočila

Mehanizmi vključevanja lokalnih skupnosti in javnosti v državne razvojne načrte naj bodo dvosmerni; oblikujejo naj se tovrstna priporočila ali norme. Lokalne skupnosti naj poskušajo oblikovati skupne točke vrednot med občinsko upravo in lokalnimi pobudami. Dilema, koliko dragih varstvenih ali razvojnih optimizacij za lokalne skupnosti je upravičenih, naj se razreši v javni razpravi na državni ravni. Občine naj pri državnih projektih aktivno sodelujejo in pripomorejo z dodatnimi študijami oz. pripravami.

Lokalne pobude

Uvod

Ob stalni ali občasni problematiki se oblikujejo formalne ali neformalne skupine ljudi, ki izražajo svoj interes. Pobude, ki se ustvarjajo ob pretežno lokalnih temah, imenujemo lokalne pobude.

Državljeni se organizirajo tudi v Smartnem ob Paki

Proti predlagani trasi hitre ceste so člani civilne iniciative v dveh dneh zbrali kar tristo podpisov

Dnevnik, 6. 12. 2007

Aleš Mlakar

Mnenje javnosti se trudijo projektanti čim prej vključiti preko pogovorov z lokalnimi skupnostmi. Trudijo se prepoznati vrednostni sistem in stvari, ki bi lahko sočasno koristile. Tudi pri državnih projektih se da priti do dobrih rešitev, če se lepo, pravočasno in argumentirano pogovarjaš; če pa vsiljuješ rešitve z metodo izvršenih dejstev, je to najslabše.

Možne so tudi metode z velikim številom ljudi. Ljudi so v gasilskem domu že seznanjali z rešitvijo, preden so imeli narisano eno črto. Dobra pot je vnaprej povedati, kaj počnejo in poslušati, kaj ljudje govorijo, saj to povečuje vedenje in meri temperaturo, izveš vrednostni sistem in lokalno problematiko, kar so pomembni vidiki. Včasih se pogovarjajo s segmentom lokalne skupnosti – deležniki oz. stakeholderji, ki so ljudje, ki več vedo, ki imajo jasno predstavbo in vpogled v prostor.

Nekaterim investorjem se zdi to odveč, nekateri pa vidijo priložnost v zgodnjem in neformalnem vključevanju z velikimi stiki.

Vključevanje sicer koristi, če je projekt problematičen, povsem pa ne pomaga. To je odvisno od projekta. Investor zato včasih ne pristane na dodaten strošek in čas.

Ana Sodnik Prah

Vloga lokalnih skupnosti je sama po sebi prisotna pri državnih projektih, javnost vloge ima. Moti jo, ker ta vloga formalno ni urejena.

Kadar je javnost a priori odklonilna, je ovira za postopek; lahko pa tudi pomaga, če javnost v konkretnem projektu opozarja: »Pozabili ste na to in ono, na dostope, na hiše, na priključke, pomakniti traso ob rob...«, pa se da projekt izboljšati. Javnost lahko pomaga v malem in tudi velikem merilu.

Barbara Radovan

Vsak glas človeka ali organizirane javnosti je legalen in legitimen, obravnavajo ga z vsem spoštovanjem. S projektom vključevanja javnosti skušajo uskladiti cilje in pri posameznih variantnih rešitvah upoštevati čim več lokalnih potreb in opozoril na vrednote in vredne prostore. Ta začetni del bi radi na ministrstvu izboljšali, da bi že med pripravo variant pridobili več lokalnih podatkov, zato iščejo nove načine in prakse za okrepitev pristopa »od spodaj navzgor«.



Maj 2010, Civilna iniciativa Braslovče, Snemanje televizijskega prispevka o 3. razvojni osi, foto: Urban Jeriha

Pripravljajo priporočila, da se pri posameznem DPN-ju pripravi načrt vključevanja javnosti, ki je odvisen od tipa in obsega projekta. Problemi vključevanja javnosti so sicer lahko popolnoma enaki, ne glede na velikost posega.

Merilo za preverjanje upravičenosti lokalnih pobud so veljavni dokumenti. Daljnovodi, recimo, so najbolj moteči, ko so na papirju. Nobena oddaljenost od njih ni zadostna, ne glede na meritve.

Ljudje zaradi ceste protestirajo, župani še molčijo

Tudi trasa med Savinjsko dolino in Krškim razburja prebivalce
Svet županov Savinjske regije še ne ve, ali bo julija obravnaval traso

Delo, 18. 6. 2008

Drago Kos

Interesne skupine so obči pojem. Interesne skupine, ki vplivajo na posege v prostoru, imajo lahko vse mehanizme – PR službe, odvetnike, potrebna znanja, zvezo s politiko, denar – in lahko z močjo dosežejo marsikaj. Na drugi strani pa so interesne skupine – lokalne pobude, ki začenejo iz nič. Njihova taktika je, da se opirajo na medije in na javno mnenje. Do lokalnih pobud je treba biti previden, ker branijo svoj ozek prostor, ozko traso. Zelo bi pomagalo, da bi se civilna gibanja povezala v zveze na nacionalni ali regionalni ravni. Lokalne pobude in »local knowledge«, lokalno vedenje, so vsekakor upoštevanja vredne, ker povečujejo legitimiteto projekta in tudi dejansko lahko prispevajo k boljši varianti. V skrajnih primerih je tudi ne-gradnja boljša kot zgraditi slabo varianto. Takšni primeri so se dogajali v preteklosti tudi v Furlaniji.

»V Italiji je več primerov, da je gradbenški lobi silil v gradnjo avtocest tudi tam, kjer ni bilo potrebno, recimo vzporedno na razdalji 30 km.«

Ustvaril se je že kar stereotipen vtis, da so civilne iniciative vedno proti. Zelo malo iniciativ je za. Vsaj v medijih je pogosta podoba: pojavi se nov projekt in hkrati tudi civilna iniciativa proti njemu. Lokalnim pobudam bi svetoval, naj ne bodo proti, ampak naj dajo pobude za, če pa že proti, je treba povedati, zakaj. Ker kdor nasprotuje, je hitro označen za godrnjača, nezadovoljneža, posebneža. Ekologe recimo zelo pogosto označijo za težke sogovornike, ki so vedno proti. To ni res, vendar tako nastopajo. Slovenska družbena klima je naklonjena pritoževanju.

Civilne iniciative se ustvarjajo šablonsko, zberejo se trije ljudje in so že civilna iniciativa. Njihov problem je v reprezentativnosti, ki je ključni dejavnik njihove dejanske podpore, kar se da precej objektivno meriti.

Do lokalnih pobud je treba biti vedno previden, ker se včasih borijo, da speljejo cesto čez njihova zemljišča. Ob cesti se raba zemljišč spreminja, če pa se kasneje spremeni trasa, ostanejo zaplate spremenjene rabe. Tako se je dogajalo med Domžalami in Šentjakobom.

Jože Novak

Včasih je za javnost ena rešitev bolj sprejemljiva kot za glasno manjšino, saj ni nujno, da so glasni vedno zagovorniki lokalnih koristi oz. interesov večine. Včasih so najbolj glasni manjšinski špekulanti, večina pa je tiho, saj običajno verjame strokovnjakom in sistemom odločanja. Nevtralni sociološki instrumenti (ankete, analize, javnomnenjske raziskave) pa postavijo dejstva na pravo mesto.

Trije kriteriji ocenjevanja participacije so:

1. kakšna je odzivnost javnosti (formalnih in neformalnih skupin),
2. kako strokovnjak s sociološkim vedenjem na objektivni način oceni oškodovanost,
3. ocena koristi lokalne skupnosti (ni rečeno, da se lokalna skupnost strinja z državnimi načrti).

Braslovčani nasprotujejo izbrani trasi avtoceste

Zavzemajo se za cenejšo traso med Velenjem in Arjo vasjo, ki bi uničila bistveno manj kmetijskih zemljišč.

Dnevnik, 3. 2. 2009

Alma Zavodnik Lamovšek

Civilne iniciative nastanejo zaradi pozne obveščenosti, neobveščenosti, slabe ali celo zavajajoče obveščenosti. Zgolj javna razgrnitev in pogodba rojevata takšne pojave. Odziv javnosti je zato bodisi vdanost v usodo ali izraziti »Ne!«. Ob zgodnjem vključevanju do NIMBY sindroma ne bi prihajalo.

Civilne iniciative bi v primerih državnega projekta morale nastati kot ad-hoc sodelovanje med prebivalci in načrtovalci. Lokalno iniciativo bi lahko država pozvala k sodelovanju in obveščanju, ne k nasprotovanju, kajti prepričana je, da imajo civilne iniciative tudi tehtne argumente.

Alojz Juvanc

Lokalne iniciative so objektivne ali neobjektivne. Objektivne so lahko samo tiste, ki delujejo v celotnem prostoru. Neobjektivne pa so tiste, ki so zgolj lokalne.

Viktor Vaupot

Vaupot poudarja, da gre na Koroškem za določene pomisleke oz. zanimanje ljudi za določene projekte. Ne gre zato, da bi vnaprej nasprotovali projektom – 3. razvojni osi recimo nasprotujejo, ker mislijo, da je projekt slab. Pri tem in tudi pri drugih državnih projektih opažajo odsotnost dolgoročne vizije.

Cesto absolutno potrebujejo, vprašanje pa je, če samo cesto, ali še kaj drugega. Vedo, da cesta sama po sebi ni prioriteta

pri trajnostnem razvoju, niti ni EU prioriteta. Ko pa je prišel predlog umestitve HC ugotavljajo, da so bila kršena vsa možna načela trajnostnega razvoja, kmetijskih zemljišč in prometne politike.

Matjaž Zanoškar

S civilnimi iniciativami vzpostavljajo dialog in če prihaja do diametralno nasprotnih mnenj, jim skušajo pojasniti svoja stališča. Če kljub temu po večih pogovorih ne sprejmejo prevladujočega mnenja, jih pustijo pri miru.



Slika 12: Maj 2010, Civilna iniciativa Braslovče, Snemanje televizijskega prispevka o 3. razvojni osi, foto: Urban Jeriha

Ključni dejavnik dejanske podpore je reprezentativnost lokalne pobude, zato je potrebno javnost obveščati in izobraževati o problematiki ter medijsko delovati. Uporabni so mehanizmi direktne demokracije (referendum, glasovanja, ankete...). Legitimnost se lahko večja s povezovanjem sorodnih pobud, s stalnejšimi oblikami delovanja in z dajanjem pobud *za*, namesto *proti*, kar so lastnosti delovanja nevladnih organizacij. Uspešne pobude zajemajo širši prostor, dajejo predloge in z direktno demokracijo dokažejo svojo reprezentativnost.



Oktober 2008: Televizijski prispevek za RTV Slovenija, foto: Urban Jeriha

Sklep lokalnih pobud

Sogovorniki se strinjajo v tem, da lokalne pobude lahko izboljšajo projekt z lokalnim poznavanjem, z opozarjanjem na napake, vendar pa do tvornega sodelovanja lahko pride le ob zgodnjem vključevanju javnosti, celo preden se nariše prva črta. To je pomembno za vzpostavitev zaupanja med načrtovalci in prebivalci in za prepoznavanje vrednostnega sistema.

Lokalne pobude se oblikujejo zaradi pozne ali slabe obveščnosti, zato ministrstvo oblikuje priporočila za nove metode vključevanja javnosti. Sogovorniki opozarjajo na različne interese lokalnih pobud, ki lahko nihajo med sebičnimi in splošno koristnimi interesi.

Pri strateških temah obstaja velik razkorak med javnimi uslužbenci, ki se trudijo učinkovito izvesti del državnega načrta, in lokalnimi pobudami, ki razmišljajo neobremenjeno, medsektorsko in jih zanimajo dolgoročni vidiki projektov.

Priporočila

Lokalne pobude naj transparentno in argumentirano predstavljajo svoje vrednote, interese in lokalno poznavanje.

Uvod

NIMBY, ki je kratica za "not in my backyard" oz. "ne na mojem dvorišču", označuje odklonilno stališče ljudi do projekta v njihovi bližini, ki prinaša koristi za večino, a slabe vplive za bližnje prebivalce.

Civilne in podobne iniciative

Ko nam bodo vladale t.i. civilne in podobne iniciative, bo to čas vaških straž, lokalnih šerifov, valjali se bomo v lastnem blatu in smeteh, svetili s svečami (če seveda bodo), vozili bog ve s čim in bog ve kje, pili vodo iz mlak, jedli pse, mačke, podgane, kobilice in druge insekte in se žrli še naprej med sabo. Zdravili bodo razni ranocelniki, vrači in mazači. Pametni in učeni bodo goreli na gramadah. Dobro pri tem bo, da ljudje ne bodo živeli več kot do 40. leta.

ALOJZ PODGORŠEK
Rečica 29/c, Šmartno ob Paki

Delo, 8. 12. 2007

Drago Kos

Vsak človek se bori za svoj prostor; če je poseg zelo problematičen, bodo odzivi zelo burni. Primer so odlagališča radioaktivnih odpadkov ali smetišča. Avtoceste so nekoliko drugačne, velika večina ljudi gradnjo avtocest še vedno podpira. V obdobju največje gradnje je tri četrtine ljudi načeloma podpiralo gradnjo avtocest. Na konkretni, lokalni ravni, pa se načelnim stališčem pridružijo še drugačna mnenja – speljati cesto tako, da bo čim manj negativnih vplivov. Tako nastane dvojno sporočilo: smo za avtocestam, ampak ne tu. Izmeritev javnega mnenja izpred nekaj let samo četrtina ljudi v splošnem nasprotuje avtocestam.

Motivi nasprotovanja so v celotnem spektru od sebičnih do razlogov za obče dobro; od neposrednih sosedov, preko kmetov do ekološko usmerjenih. Ekologi, na primer, zagovarjajo splošne razloge, kot je manjše onesnaževanje, določeni habitat, varovanje ljudi pred hrupom. Nekateri menijo, da je

kakšna drugačna prometna rešitev boljša, najpogostejši pa so tisti, ki varujejo svojo zasebno lastnino.

Vprašanje je, kako locirati državne projekte, ne da bi posegali v privatno lastnino. V Sloveniji je prisotno razmišljanje, da daje privatna lastnina možnost odločanja o vsem, kar nikjer v razvitih družbah ne drži. Privatna lastnina je močno zaščitena, ampak javni interes je nad tem.

Včasih se pokažejo predmoderne, gentilistične in domocentrične reakcije, ki so tako emocionalno nabite, da presegajo trezno presojo. Ljudje dostikrat rečejo: »O tem sploh ni debate, o tem nočemo nič niti slišati.«

Družbeno sprejemljivost se da meriti oz. spremljati, ni pa povsem oprijemljiv pojem. Za to bi morali vedno organizirati referendum. Z anketami se da kalibrirati javno mnenje in tehtati posamezne argumente, vendar ima vsak metodološki pristop svoje omejitve, tudi referendum.

Prostorski sociologi preverijo, kateri interesi se izkazujejo v prostoru. Družbeno sprejemljivost je treba spremljati, hkrati pa tudi objektivizirati in relativizirati, ker je prostor javni interes, pri katerem imajo nekateri večjo moč.

Aleš Mlakar

Nasprotovanje dojema kot normalen del projektiranja. Nasprotovanje je legitimno, treba je prepoznavati ali je nasprotovanje objektivno ali pa neracionalno, z osebnimi problemi, špekulacijami...

Nasprotovanje izhaja iz različnih vzgibov, od poštenih ali zelo objektivnih, do provokacij in špekulacij. Bolje ko sodeluješ z občinsko upravo, bolj ti je jasno, kakšna je situacija. S provokatorjem se sploh ne ukvarjaš, s tistimi, ki so prizadeti, se usedeš, pogovarjaš in razložiš, če ne moreš ustreči.

Če ima 95% ljudi od tega korist, skušaš manjšini pomagati in svetovati, da je mogoče celo dobro, da jim hiše porušijo in jih preselijo. Če upravičeno nasprotujejo, so tudi upravičeni do odškodnine. Državna prometna infrastruktura nekaterim ljudem povzroča gorje, ampak brez tega žal ne gre.

Tudi z administrativnimi ukrepi se da zmanjšati škodo, kot je primer v Nemčiji, ko je potekala cesta po kmetijskih po-

vršinah v dolini. Dolino so komasirali, vsak izmed kmetov je potem prispeval nekaj m² zemlje in nihče ni ostal brez nje. To je pravična, enakomerna in solidarna porazdelitev škode.

Matej Ogrin

Civilna družba ima dva pola delovanja: civilne iniciative in nevladne organizacije. Civilne iniciative so pogosto povsem upravičene, včasih špekulativne, sposobne pa so se zelo razburiti, kadar gre za njihovo dvorišče. V Sloveniji smo precej, včasih že preveč dovzetni za vzpostavitev CI, znamo se zelo energično odzvati na državne posege. Nismo pa še sposobni celostno gledati na procese in zavzeti kritične distance do posegov.

V zgodbi iz Pustertala se je zoperstavilo več občin hkrati, ponudili so rešitve in preko direktnega odločanja dali politiki jasno vedeti, kaj si želijo.

Sklep Nimby

Prostorski sociolog in nevladni delavec ugotavljata splošno družbeno dovzetnost za nasprotovanje državnim projektom, pri čemer so lahko reakcije prebivalcev zelo burne. Zasebna lastnina je pri nas zelo zaščitena, ampak javni interes pa je nad tem.

Projektanti jemljejo nasprotovanje kot normalen del načrtovanja, skušajo pa preveriti ali gre za objektivne ali neracionalne oz. špekulativne motive.

Skupaj pa ugotavljajo, da bi morala celotna civilna družba prevzeti aktivnejšo vlogo oblikovanja stališč že pred izbruhom določene problematike.

Uvod

Vključevanje javnosti ali participacija je načrtovalsko orodje za pridobivanje informacij od javnosti oziroma soodločanje o projektih na njihovem območju.

Januarja 2011 javno o trasi hitre ceste

Naš čas, 6. 5. 2010

Najvišja stopnja vključevanja javnosti je moč državljanov z državljanskim nadzorom, z delegirano močjo, se pravi s partnerskim odnosom. Nižja stopnja je navidezna moč državljanov; to pomeni, da se javnost vključuje s posvetovanjem in informiranjem, pri čemer državljanji pravzaprav nimajo moči za kakršnokoli odločanje. Najnižja stopnja vključevanja pa je neparticipacija. To je način, kjer se javnost »pozdravi in poudči« ter celo manipulira.

Po teoriji Nizozemcev Van Beckhovna in van Boxmeerja je največji pričakovani učinek participacije v načinu vključevanja CLEAR (can, like, enabled, asked, respond). Torej, ko javnost lahko sodeluje, ko so prebivalci motivirani, ko radi sodelujejo, ko je sodelovanje omogočeno in vzpodbujeno, ko javnost vprašamo po mnenju in ko lahko pridobimo odziv prebivalcev na neko nepristransko oziroma objektivno predstavitev.

Katja Repič Vogeltnik

Vloga javnosti v državnih prostorskih načrtih (DPN) je trenutno zreducirana na javno razgrnitev. To je zbiranje pripomb od ljudi in občine v imenu prebivalcev, ob zaključku pa mora izdelovalec pripraviti odgovor na pripombe, ki se glasi, da se pripomba upošteva ali pa ne. Ob slednjem se ljudje zato združujejo in pritožujejo.

Lastniki parcel se ob načrtovani gradnji običajno najprej niti ne zavedajo, kaj jih čaka. Ko pa se zavejo, se začnejo pritoževati, ker nočejo prodati parcele in gradnja zato stoji. Ljudje pogosto ne verjamejo v plačilo odškodnine zaradi posredne škode na objektih, medtem ko prodajo zemljišč lažje sprejmejo. Odpor javnosti je povezan tudi s tem, da investitorji svojih obveznosti ne izpolnjujejo vedno. Drugačni pa so izsiljevalci, ki ne sprejmejo nadomestnih gradenj in se nočejo izseliti.

Zgodnje vključevanje javnosti delno pomaga, proti vsem špekulantom pa ne. Država mora razložiti tudi, kaj so koristi za lokalno skupnost. Včasih se ljudje niso zavedali ali zanimali, kaj se dogaja, sedaj pa se veliko bolj zavedajo tudi svojih pravic.

Zgodnje vključevanje javnosti je za velike posege težavno zaradi njihovega velikega obsega. Izkušnje iz urejanja mest kažejo, da so običajno zgodnja vključevanja bolj uspešna in tudi za projektante bolj koristna. Za ljudi je tudi psihološko dobro, da nimajo občutka, da jim država nekaj vsiljuje in da lahko skupaj z občino usmerjajo sodelovanje. Če pa se ljudje razjezijo, je za sodelovanje prepozno, ker sledi samo kritiziranje. Ob pravem pristopu lahko ljudje tvorno sodelujejo in projekta ne čutijo kot siljenje k odvzemu zemlje ali smrajenju s prometom.



Marec 2008, 2. prostorska konferenca o 3. razvojni osi, foto: Urban Jeriha

Ana Sodnik Prah

Sodelovanje javnosti se dogaja, če je predpisano ali pa ne, zato ga je treba sistemsko urediti. Primeren način vključevanja mora urediti MOP, ker ima v rokah vse vzvode, ne pa, da se investitorji ukvarjajo z javnostjo. Če lahko uskladijo 25 nosilcev urejanja prostora, lahko še javnost. Treba se je truditi, da se javnost pravočasno vključi v urejanje, kajti če se ne, je v postopku veliko slabe volje in ovir. Največji problem je v neurejenosti, kdaj pristopiti, koga pritegniti, kaj povedati, kako informirati... Za izboljšanje dela je potrebno začeti sistemsko urejati postopek in čez 10, 15 let se bo gotovo pokazal zadovoljiv rezultat.

Dokaz, da se javnost vključuje, je dejstvo, da še noben DPN ni bil sprejet v nasprotju z lokalno javnostjo. Četudi po zakonu ni nujen, brez konsenza ni bil sprejet noben lokacijski načrt – predlog ni bil posredovan vladi. Ker pa se javnost odziva različno, tudi neprimerno, je država pod pritiskom časovne realizacije včasih klonila in rekla: dobro, naredimo tako in gremo naprej. Cesta pri Radovljici je tako po njenem primer slabe rešitve v konsenzu z lokalno skupnostjo.

Postopek DPN vodi Ministrstvo za okolje in prostor na pobudo Ministrstva za promet, DARS pa zagotavlja vse projekte, in nudi tudi vso podporo priprave gradiv za sodelovanje z javnostjo.

Sodnik Prahova zagovarja zgodnje vključevanje javnosti, nekateri bolj togi predstavniki DARS-a pa mislijo, da je to izguba časa. Javnost se ne zaveda, da je treba zahteve tudi argumentirati in razlage tudi namenoma ne poslušajo. Na vsako zahtevo, ki jo dobijo, so na DARS-u dolžni odgovoriti; kar pa ni upoštevano, postane jedro spora. Javnost se tudi ne zaveda, da sama, za razliko od DARS-a, ni odgovorna nikomur. Sodnik Prahova tudi opaža odsotnost kulture na obeh straneh.

Alojz Juvanc

Alojz Juvanc meni, da naj bi se javnosti predstavila samo izbrana varianta, ali pa dve, za kateri stroka meni, da sta ustrezni. Nasprotuje temu, da se ljudem pokažejo vse variante. Z javnostjo je potrebno sodelovati v začetni fazi, ne pa šele na koncu, ko je vse odločeno, kajti javnost bo na koncu izbrala prav tiste variante, ki so bile prej izložene.



Delo, 14. 12. 2007

Drago Kos

Aarhuška konvencija jasno pravi, da ima na normativni ravni kdorkoli, ki misli in izraža svoj specifični interes, pravico, da ga javno predstavi in ga sooči z interesom družbe. Vsak ima pravico do vseh informacij in do soodločanja. To pomeni, da

svoj interes, svoje informacije, sooča z drugimi in da se v javni razpravi to razčisti.

Ta Aarhuška konvencija je del našega normativnega sistema, izvaja pa se slabo, ker je izvajanje zahtevno. Pogosto se postopek formalizira, obesi na oglasno desko in čaka na odzive.

Ključna točka vključevanja javnosti je stopnja zaupanja, kredibilnost in legitimnost. Zaradi splošnega nezaupanja v politiko in stroko imajo težave tudi relativno dobri projekti. V Sloveniji je stopnja zaupanja v politiko skoraj najnižja v EU, dnevne ankete pa kažejo še nadaljne padanje. Posegi v prostor so posledično prav tako prizadeti. Politiki, odločevalci in razvojniki – developerji imajo zelo nizko stopnjo zaupanja. Strokovnjaki so med odločevalci deležni še relativno visoke stopnje zaupanja, absolutno pa je to vendarle nizko. Avtocestni program je imel v skoraj dvajsetih letih visoko podporo, z njegovim zaključevanjem pa se ta podpora očitno zmanjšuje. Pri nadaljnjih projekti je pričakovati več kritike in nižji prag tolerance.

Po eni strani je anket ogromno, po drugi strani pa bi bilo potrebno družbeno sprejemljivost pri takih projektih vedno spremljati pred, med in na koncu izvedbe. To se da hitro izpeljati, seveda z nekaj stroški. Lokalne pobude nimajo denarja, investitorji pa pri presojah vplivov na okolje redko naročijo presojo javnega mnenja. Javno mnenje se sedaj oceni, ne pa izmeri. To se jemlje kot dodatni strošek, čeprav je ta strošek neprimerljivo manjši kot strošek zastoja pri izgradnji avtoceste zaradi ene civilne iniciative ali pa zaradi ene prometne nesreče.

Alma Zavodnik Lamovšek

Javnosti se pri državnih projektih daje premajhno vlogo, ker so ljudje premalo obveščeni in premalo ozaveščeni. Eno zaradi drugega.

Na lokalni ravni ima zgodnje vključevanje gotovo dobre učinke. Na boljše projekte sicer težko neposredno vpliva, posredni učinek pa je dober: ljudje se seznaniijo, zainteresirani razmisliijo in dajo odziv, kar je že prispevek, ker lahko načrtovalec izve kakšna dejstva, na katera sploh ni pomislil. To je kot zgodnje opozorilo. Ključno je prisluhniti ljudem, ki poznajo teren, ki ga včasih težko spoznaš iz urednih evidenc, in tako pridobiti lokalne informacije. Ob zgodnjem vključevanju, pred projektom, lahko te signale dobiš, če pa k javnosti prideš že s projektom, informacij ne dobiš več.

Če se po zgodnjem vključevanju oblikujejo predlogi, velikega nasprotovanja ni več. Na občinski ravni je uspešnost zelo velika, če se prej dela z delavnicami oz. vključevanjem.

Tudi na velikih projektih se to da, je pa naporno. Vprašanje ni, če bi javnost vključevali, vprašanje je, kako. Vendar, če se da organizirati v velikih občinah z veliko krajevnimi skupnostmi, je mogoče tudi za linijske objekte. Ker je potrebno kasneje organizirati tudi odkup zemljišč, mora biti možno zgodnejše obveščanje. Pravočasno vključevanje javnosti in dva ali tri mesece porabljenega časa preprečujeta morebitne kasnejše dolgotrajnejše zamude in izdelovanje študije na študiji. Ti stroški so finančno in časovno veliko večji.

Samovključevanje lokalnih pobud na MOP je možno, če so obveščeni. Saj na spletnih straneh MOP-a je vse objavljeno, vendar tega nihče ne gleda. Skupna naloga MOP-a in lokalnih skupnosti je, da se obvesti občino, potem pa oni obveščajo naprej. To gre v obstoječo zakonodajo, samo izvesti je treba bolje. Že sedanje dobre prakse vključevanja kažejo, da se projekti dobro izpeljejo, če imajo občine dober odnos do ljudi.

Matej Ogrin

Pri državnih prostorskih načrtih imajo nevladne organizacije še veliko rezerve. Ko se zgodi krivica ali nek povsem napačen poseg v Prekmurju, so sicer Prekmurci zelo jezni, vendar so sami proti celotnemu državnemu aparatu bistveno prešibki. Ko se torej ena majhna skupina zoperstavi državi ali kakšnemu podjetju, jih zelo pogosto mediji označijo kot destruktivce in nazadnjake, čeprav to ni nujno res. In ustvarja se vtis, da so civilne iniciative proti vsemu. Nismo pa sposobni zavzeti distance do celotnih načrtov in reči, kateri projekti so tako slabi, da jih ne rabimo nikjer, ne na mojem dvorišču, ne kje drugje.

V takem vzdušju tudi nevladne organizacije razmišljajo, ali se sploh splača oz. ali si sploh upajo čemu nasprotovati, saj so hitro označeni, da so proti razvoju. Bodisi za razvojno os, avtoceste, za cestninsko politiko... Manjka nam še nekaj let razvoja civilne družbe, da se bo sposobna aktivirati, ne samo, ko je problem, ampak že prej nastopiti proti ukrepom, ki so škodljivi za vse. Tudi v Zahodni ali Severni Evropi je bilo pred 20 leti tako, kot je pri nas sedaj.

Težko je upoštevati vse pripombe in pobude

Vlada je spremenila prvotno odločitev in odobrila začetek postopka za izdelavo državnega prostorskega načrta za odsek hitre ceste od Velenja do Šentrupert

Delo FT, 6. 10. 2008

Barbara Radovan

Čim zgodnejša participacija prinese rezultate in se splača, odločitev za dodaten trud pa se oblikuje skupaj z investitor-

jem. ZPNačrt je možnosti vključevanja zelo omejil, vendar jih na MOP vseeno poskušajo delati, čeprav investitorji včasih nočejo delati teh dodatnih korakov, ker niso predpisani. Se pa vsi investitorji zavedajo potrebe po komuniciranju. V ZUREP-u je bila 1. prostorska konferenca dobra, ko pa po novem zakonu to ni bila več obveza, so se vseeno trudili, da javnost seznani o začetku procesa, ki bo pripeljal do gradnje.

V Mežiški dolini poteka testni model vključevanja javnosti, ki ima za nalogo poenotiti cilje med državo in občinami ter zblížati pričakovanja. Participacija se tam dobro odvija, tam ne bodo silili z variantami, ki v prostoru niso sprejete, pričakujejo pa tudi večje razumevanje lokalnih skupnosti do problemov, ki jih skušajo rešiti.

Jože Novak, vključevanje javnosti

Če se javnosti ne upošteva oz. argumentirano sooči z dejstvi, je to napaka. Pri participaciji sicer lahko prihaja do splošnih lokalnih interesov, izkoriščanja velikih posegov za lokalne interese, NIMBY sindroma, razglašanja zasebnega interesa za javnega, ekstremnih ekoloških pogledov, vendar je ta korak potrebno narediti dobro in korektno, kljub morebitnim izigravanjem. V pogovoru s sogovornikom je potrebno stvari objektivizirati, nikoli pa ni mogoče poenotiti vseh stališč.

Brez participacije si Novak ne predstavlja načrtovanja cest, po njegovem participacija mora biti in to na večih nivojih. V prostoru morajo prostorski načrtovalci nastaviti ključne točke dolgoročnega interesa Slovenije, kjer naj se avtocesta nahaja. Parametri – funkcionalna izhodišča za cestarje – morajo biti vnaprej jasni. Ko so izhodišča povezave glavnih mest argumentirano predstavljena, se participacija dogaja na nižjem, projektnem nivoju detajlov: povezati eno ali drugo vas.

Sedaj je participacija po njegovem mnenju zvedenela. Težava je, če se postopek vključevanja javnosti zbirkatizira v javne razprave, v formo brez vsebine. Strokovnjaki se bojijo soočiti mnenje z laično javnostjo tudi zato, ker so laiki lahko neposredni in nesramni, strokovnjaki pa ne.

Viktor Vaupot

Za vse te projekte bi morali spoštovati Aarhuško konvencijo. Odziv je lahko že zaradi ne vključevanja negativen, to ve vsak pameten vodja. Pri nas se civilne iniciative dojema kot nekaj, kar hoče uničiti projekt, ampak pri nas ni bilo enega, ki bi imel zaradi projekta osebne probleme. Bil je širok tim različnih ljudi, tudi bivši župan, s poštenim pristopom, zato je škoda, da se mnenja ne vzame dobrohotno.

Ključno je, da se projekt identificira v lokalni skupnosti, da so ljudje resnično za, kajti potem so ljudje na to vnaprej pripravljeni.

Matjaž Zanoškar

Na lokalni skupnosti so skušali že z zgodnjim vključevanjem pri predhodnih študijah in z informiranjem ljudi po četrtnih skupnostih doseči ravnotežje med različnimi interesi.

Sklep participacije

Strokovnjaki ugotavljajo veliko večje zavedanje in zanimanje javnosti za državne projekte v lokalnem okolju. Na ministrstvu pripravljajo priporočila za sistemsko urejanje vključevanja javnosti.

Vsi so enotni v sklepu, da je zgodnje vključevanje javnosti ključno za večjo sprejetost in izvedljivost, kajti če se projekt izvede po predlogih lokalne skupnosti in javnosti, večjega nasprotovanja ni več. Dva do tri mesece časa, ki se porabi za dobro argumentiran predlog, preprečuje kasnejše večje in dražje zamude.

Nekdanji sekretar meni, da je treba najprej postaviti ključne parametre nove prometnice, argumente na nižjem nivoju pa soočiti in objektivizirati ne glede na morebitne težave ali manipulacije.

Prostorski sociolog pravi, da na načelni ravni Aarhuška konvencija predpisuje vključenost vseh zainteresiranih ljudi, ta participacija pa se izvaja zelo formalizirano v javne razgrnitve brez soočenja mnenj.

Iz konference

Jože Novak je navedel pet kriterijev kot stalnico pri presoji vplivov na prostor: funkcionalnost, tehnologijo gradnje, ekonomičnost, okoljski vidik in družbena sprejemljivost. Pri slednji je po njegovem ključna dilema ali je »glasno« mnenje javnosti večinsko. Pri stiku z lokalno skupnostjo se spleta odpreti karte. Dejal je, da je javnost strukturirana na več različnih plasti in da se včasih javnost meša tudi s stroko. Meni, da je proces načrtovanja postal preveč formaliziran in premalo vsebinski.

Urban Jeriha je dejal, da občine zelo različno zagotavljajo reprezentativnost javnosti.

Marjan Cerar iz Ljubljane je dejal, da posegi ob koristnosti povzročajo tudi škodo ter da lokalne skupnosti zanima, kaj lahko škodo odtehta. Problem vidi v zidu nezaupanja do načrtovalcev, ker laiki ne razumejo načrtov. Bistvena je transparentnost in etičnost načrtovalcev.

Žan Pižorn iz Braslovč je izpostavil problem informiranosti, o trasi so izvedeli iz časopisov. Soočeni so bili z dejstvom o trasi iz Koroške proti Ljubljani, občinski svet pa ji je nasprotoval. Kriteriji odločanja so jim nerazumljivi, na napake so brez učinka opozarjali ministrstva in vlado.

Jože Novak je za zaključek predlagal prenovu metodologije za vključevanje javnosti.



Novi tednik, 21. 5. 2010

Priporočila

Vključevanje in sodelovanje z javnostjo naj se začne odvijati čim bolj zgodaj, da se doseže identifikacija s projektom. Postopek naj bo tako voden, da so komunikacijske poti odprte. Informiranje, upoštevanje oz. argumentirano soočenje z dejstvi, kjer se stališča vsebinsko objektivizirajo, je nujni sestavni del umeščanja, zato informiranje ne sme biti formalizirano na objave na oglasnih deskah. Javno mnenje naj se meri sproti, da se zazna podpora posameznim rešitvam. Civilne iniciative si želijo nevtralen odnos do njihovega delovanja, ker si iskreno želijo projekt izboljšati, ne uničiti.

Uvod

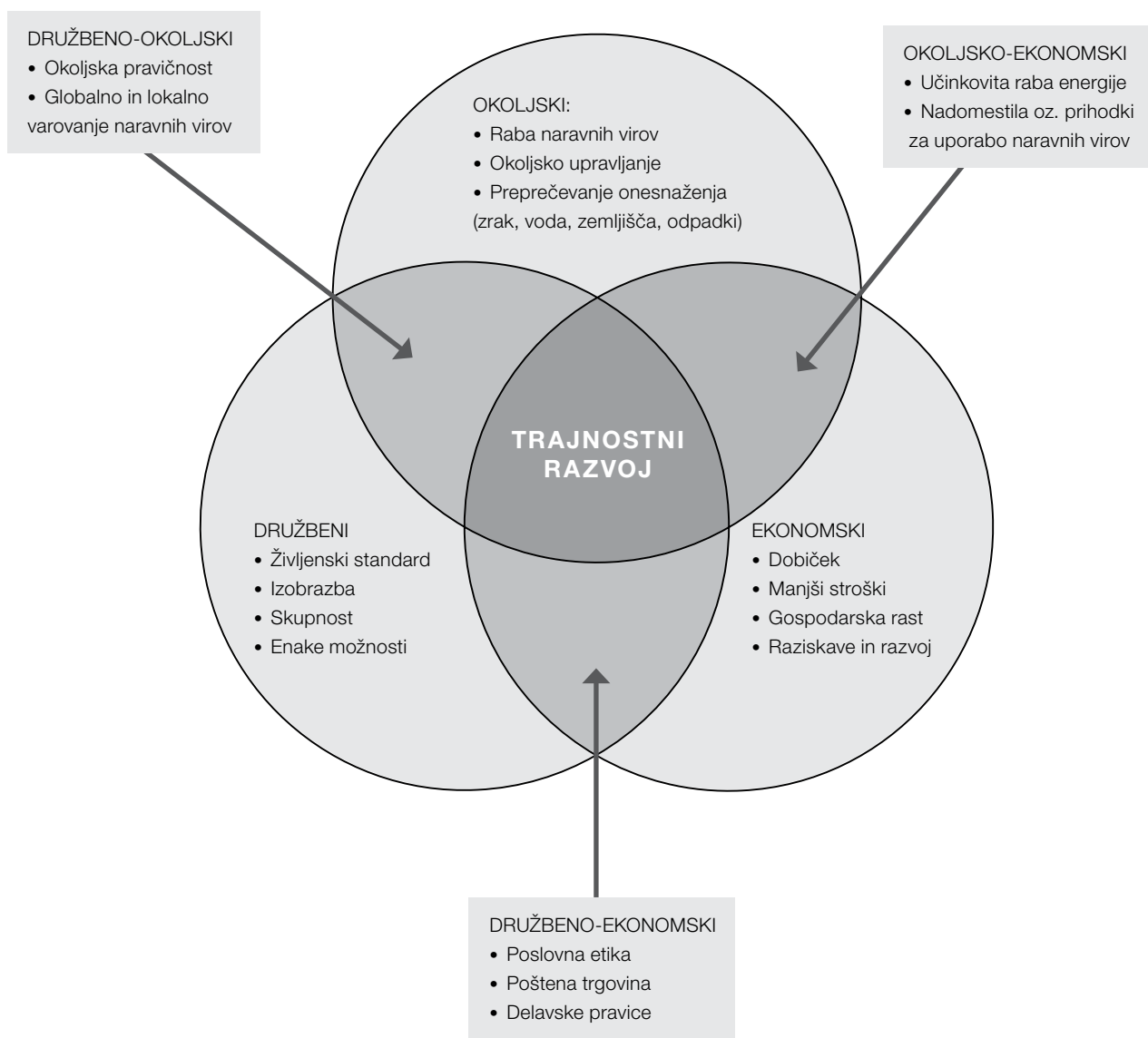
Lokalna koristnost je spremenljivka, ki označuje prispevek novega projekta k razvoju kraja oz. lokalne skupnosti in variira od velike koristi do velike škode.

Lokalno koristnost lahko vrednotimo na vsaj pet načinov:

- glede trajanja učinkov - začasni ali reverzibilni projekti manj determinirajo lokalno koristnost kot trajni;
- glede na gospodarske sektorske usmeritve - v lokalnih skupnostih, kjer prevladujejo gospodarske dejavnosti izko-

riščajo prostor kot svoj ključen vir, je prostor relativno pomembnejši kot drugje;

- vrednotenje glede na bodoče potenciale v lokalnem okolju - posegi večajo lokalno koristnost, če vzpostavijo potenciale, ki se lahko razvijejo v prihodnosti;
- z javno priznanimi kriteriji vrednotenja - izhajanje iz državnih, evropskih ali kakršnihkoli drugih usmeritev, če so priporočila dovolj prilagojena lokalni skupnosti;
- glede na nacionalne ali mednarodne potrebe - Kakšen pomen imajo učinki novega posega v nacionalnem ali mednarodnem prostoru?



Hipoteza lokalne koristnosti je, da so v lokalnih skupnostih dobro sprejeti tisti posegi, ki večajo nabor možnosti in slabo sprejeti tisti ukrepi, ki te potenciale zmanjšujejo.

Klasična razdelitev trajnostnega razvoja pozna tri vidike: okolje, družbo in ekonomijo.

Bolj opredeljena metodologija za trajnostne skupnosti je razdelitev Eganovo kolo (Egan wheel), ki je razdeljena v osem poglavij: vladanje, sociala in kultura, stanovanja in grajeno okolje, ekonomija, enakopravnost, okolje, servisi in transport ter povezljivost.

Med poglavji velja izpostaviti naslednja tri poglavja:

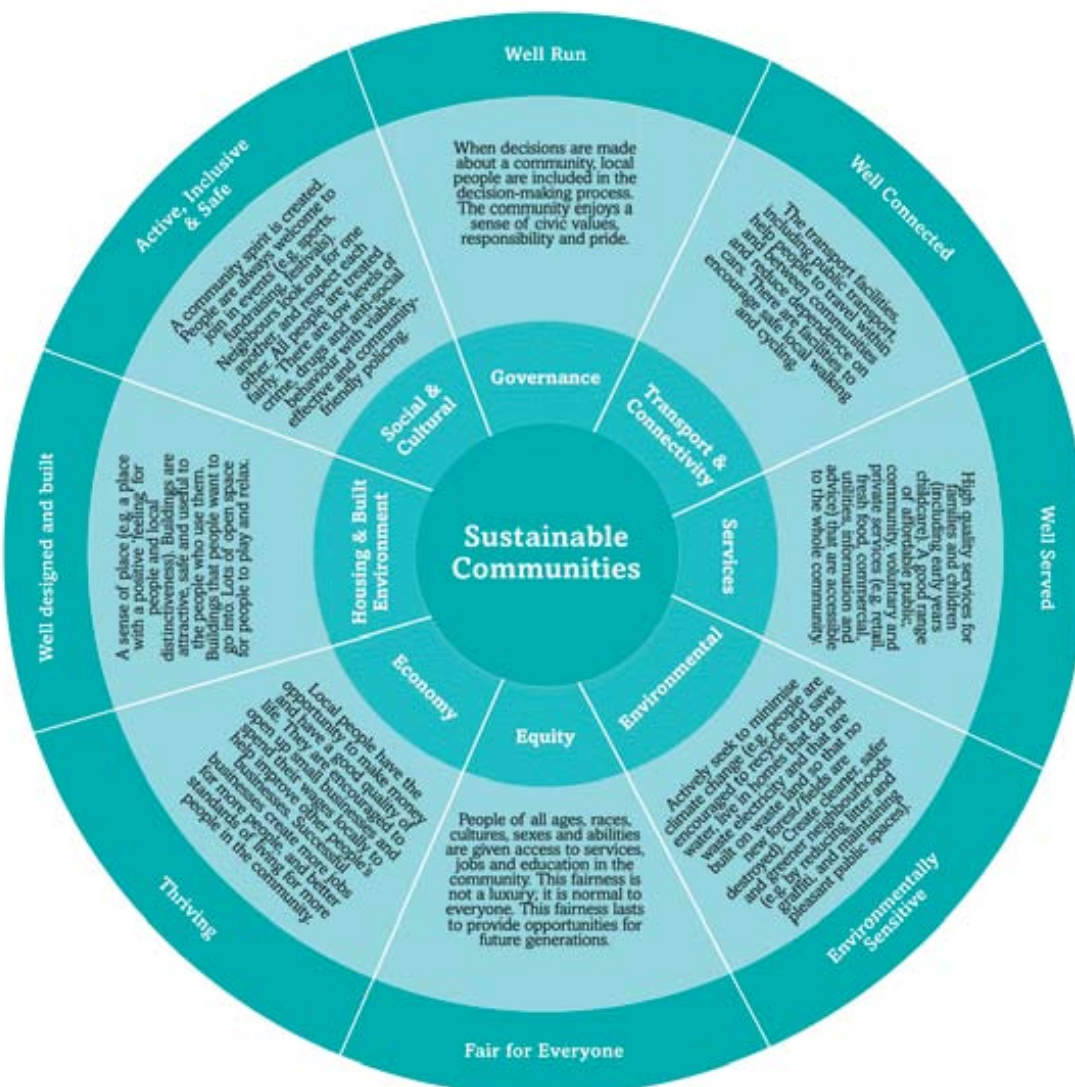
- Poglavje o vladanju govori o vključevanju ljudi v odločanje o lokalnih temah. Skupnost povezuje občutek državljanskih vrednot, odgovornosti in ponosa.

Brez hitre ceste počasnejši razvoj

V krajih ob tretji razvojni osi pričakujejo hitrejši gospodarski razvoj in boljšo medregijsko povezanost, čeprav je trasa hitre ceste deležna precejšnjih kritik

Delo FT, 6. 10. 2008

- Poglavje o transportu govori o transportnih zmogljivostih, vključno z javnim transportom, ki pomaga potovati med skupnostmi in zmanjšuje odvisnost od avtomobilov. Poudarja še vzpodbujanje varnih peš in kolesarskih poti.
- Poglavje o okolju govori o aktivnem iskanju čim manjših vplivov na podnebne spremembe (recikliranje, shranjevanje vode, energijsko varčni domovi, ki so zgrajeni na slabih tleh, da se ne uničujejo polja in gozdovi) in ustvarjanju čistejših, varnejših in okoljsko sprejemljivejših sosesk.



Katja Repič Vogelnik

Katja Repič vidi lokalno koristnost novih cest v boljši časovni povezanosti in prihrankih časa, razbremenitvi lokalnih oz. bivših državnih cest, ter v zmanjšanju prometa v naseljih. Za gospodarstvo boljša prometna povezava pomeni večjo učinkovitost gospodarskih con. V Sloveniji naj bi se poleg povezovanja mest na avtoceste navezovala tudi manjša naselja, zato je dosti priključkov. Problem pa je nastal, ker niso pričakovali tolikšnega tranzitnega prometa.

Čisto lokalno je verjetno več negativnih vplivov kot koristi, še posebej v območju naselij, ker se vseh vplivov ne da izničiti. Če pa se cesta skozi naselje razbremeni, je to za naselje bolje. Včasih se lokalne skupnosti borijo, da bi ceste potekale preko njihovega ozemlja, ker verjamejo izdelovalcem DPN o razvoju, ljudje pa si ne predstavljajo, kaj jih čaka. Posege v lokalni prostor je treba čim bolj premišljeno umestiti, tudi s pokritimi vkopi, protihrupnimi ograjami in drugačnimi ureditvami, kjer so prebivalci zahtevni.



Avtocesta s protihrupno ograjo, foto: DARS, d.d.

Ana Sodnik Prah

Sodnik Prahova vidi lokalno koristnost daljinskih cest v ustrezni navezavi regije na avtoceste, ustrezni dostopnosti in razvoju gospodarskih con.

Reševanje konfliktov med lokalnim interesom in državnim ciljem je umetnost, ampak državni cilji so nadrejeni, v čim večji meri se skuša upoštevati tudi lokalne cilje. Vsega pa se vedno ne da; država si ne more privoščiti, da bi zaradi parcialnega cilja žrtvovala daljšo potezo. Ne more si tudi privoščiti, da na mednarodnem koridorju manjka 30 km avtocest, ker se tri občine ne bi mogle dogovoriti o poteku. Treba je priti do rezultata in poiskati kompromis, kjer vsak malo popusti, ker ni treba da en zmaga.

Najslabša in najdražja za investitorja je tista trasa, ki je ni. Najslabše je, če je zadeva tako zapletena, da kompromisa ni mogoče doseči. Za Trebnje meni, da ni izbrana najboljša, ampak v tistem trenutku je bila izbrana edina možna in izvedljiva. Takrat je bila dilema: narediti to kar imamo, ali se vrniti v izbiranje variant za 10 let in bi se vrnili mogoče na isto ali celo na slabše. Če bi v Trebnem vztrajali pri iskanju in takrat ne bi sprejeli odločitve, je vprašanje, če bi jo imeli danes. Za investitorja je torej bolje projekt izvesti in se voziti po cesti malo slabše in malo dražje, a vendarle.

Pri odseku Klanec – Srmin (Črni Kal) so projekt pripeljali tik pred izbor variante, a projekt je bil zaustavljen zaradi iskanja nove, racionalnejše variante. Rezultat je bil zelo podobna, ne bistveno drugačna trasa, z dve- do triletno zamudo. V dani situaciji je treba pogledati, kaj se dogaja.

Alojz Juvanc

Juvanc vidi, da je interes manjših krajev v bližini daljinske ceste, pri čemer velja načelo, da višja ko je kategorija cest, višje rangiranim naseljem se umika. Kategorija ceste po njegovem nima pomena na lokalni razvoj, je zgolj kategorija prometne varnosti.

Vse lokalne skupnosti si želijo obvoznice, ampak z drugačno zasnovo objektov in ob upoštevanju omilitvenih ukrepov je možno obdržati cesto po sredini naselja. S tem se namreč izognemo novim posegom v prostor in novim prizadetim prebivalcem.

Po njegovem kmetje dostikrat vidijo rešitev v prekategorizaciji kmetijskih površin v zazidljivo površino in prodajo.

Zamuja hitra cesta, zamuja tudi razvoj

Kraji, ki so več kot 20 kilometrov oddaljeni od sodobnih prometnih povezav, začno zaostajati v gospodarskem razvoju, in Korošcem se je zgodilo prav to

Delo FT, 6. 10. 2008

Aleš Mlakar

Iz zgodovine so znani primeri stagnacije krajev, če jih prometne poti obidejo, in razvoj naselij ob prometnicah. Prometna povezanost ter hiter in učinkovit infrastrukturni sistem sta zato glavna cilja, ki ju naselja iščejo. Za gospodarstvo je ključnega pomena zniževanje prevoznih stroškov in s tem povečevanje konkurenčnosti. Prepoznati še kakšne druge cilje kot prometno povezanost pa je pri prometnici problematično. Razen varstvenih – ne omejevati rasti naselja in bivalne

kakovosti – so ostali cilji bolj vezani na varstvo pred vplivi prometnic. V času izgradnje avtocest lokalne skupnosti nanje niso bile pripravljene, odrivale so jih od naselij in otepale se se priključkov, kot na primer v Domžalah.

Cilji pa se lahko spremenijo pri mestih, kajti tam je prometnica povezana z lokalnim prometom, tam se morajo cilji povezovati, da bolje deluje lokalni promet. V mestih se pogleda, kakšni so problemi in ali so rešljivi s prometnico. Cilji so torej lahko hierarhično postavljeni, vendar so prioritete prilagojene specifični situaciji.

Dobra prometna navezanost je lahko nasprotna želji po policentričnem razvoju. Če narediš dobro povezavo, se lahko pojavi odliv ljudi, ki se vozijo drugam na delo, zato naselje stagnira kljub dobri povezanosti. Navezanost je ključni razvojni moment, ustvarja pa tudi nasprotno učinke od želenih. Z avtocestami se v Ljubljani povzročajo velike prometne težave z migracijami: podaljšuje se čas potovanja, večajo se emisije... Navezanost na prometne sisteme je zato treba jemati z rezervo, saj se pridružujejo tudi negativne posledice.

»Prostorski načrtovalci so vendarle dolžni prepoznavati potencialne lokalne koristi. Mi ne smemo zgolj čakati na tisto, kar nam bo rekla občina.«

Drago Kos

Tradicionalni oz. moderni pogled na lokalni razvoj je vzpostavitev dobre prometne infrastrukture za nove industrijske dejavnosti. Prostor se obravnava kot vir za izkoriščanje, ki pritegne nastanek delovnih mest.

Postmoderni oz. trajnostni pogled na lokalni razvoj pa ceni in varuje prostor in okolje v največji možni meri, stavi na ekologijo, trajnostni razvoj in visoko tehnologijo, ki ne zahtevajo velikih transportov materiala, ampak pretok znanja po žicah... To je prometno in prostorsko bistveno manj obremenjujoče.

Celotna Slovenija je trenutno pred izzivom, ali bomo sposobni narediti preskok iz industrijsko intenzivnega klasičnega modela razvoja z velikim številom delovnih mest in nizko dodano vrednostjo. Na lokalni ravni je dilema ista. Vsak župan želi v štirih letih raje prikazati velik razvoj z investicijo, ki sicer porabi nekaj prostora, ampak ima ob koncu mandata kaj pokazati, kot pa dolgotrajno in težavno iskanje novih razvojnih možnosti, ki niso toliko izvedljive oz. jih še ne znamo izpeljati.

Ta dva pristopa sta v javnih razpravah zelo prisotna, a še premalo elaborirana. O tem govorijo ekonomski in prostorski akademiki, praktiki pa rečejo: »Vi to lahko govorite, izpeljat

pa je to veliko težje. Dajmo narediti hitro to, kar zmoremo in znamo.« V Sloveniji je premalo debate o teh dveh scenarijih. Tradicionalen, moderen način razvoja je pri nas preteklost, to je zdaj aktualno na Kitajskem, kmalu pa še tam ne bo več.



Večer, 5.2.2009

Alma Zavodnik Lamovšek

Lokalna koristnost avtocest je v boljši prometni povezanosti, lažji dostopnosti, razvoju delovnih mest, in krepitvi lokalnih središč z opremljenostjo, kar vpliva na kakovost življenja. Ko naselju omogoči razvoj, se prebivalcem dvigne bivalna kakovost, sicer se odseljujejo, če niso povezani. Vpliv avtoceste na lokalno okolje se da simulirati v izboru trase, ampak država mora že prej določiti izhodišča. Včasih se govori na pamet, kakšna so pričakovanja o izboljšanju v lokalnem okolju zaradi prometnice. Zgodi se lahko še več onesnaževanja, več porabe časa, izgube centralnih funkcij in še več odseljevanja.

Župani vidijo obrtne cone kot veliko priložnost. Opremili so jih, sedaj pa so tudi v večjih občinah prazne. Če skupaj povzamemo občinske in regionalne razvojne gospodarske plane, ugotovimo, da so vsi predimenzionirani in preoptimistični, saj načrtujejo preveliko število delovnih mest za preveč izobražene, ki jih ni mogoče dobiti na trgu dela. Tudi pri urbanizaciji je treba slediti ciljem, komu je kaj namenjeno, kaj hočemo narediti, kdo bo uporabnik... Problem države je, da nima razdelanih razvojnih prioritet.

Viktor Vaupot

V CIRK so organizirali nekaj delavnic, kakšna bo prihodnost čez 30 let, katere dejavnosti bodo razvite. Vsako leto diplomira 400 ljudi, ki se ne vračajo na Koroško, zato bomo slej ko prej ostali brez novih idej. Ko pa nekdo reče, da bo hitra cesta prinesla razvoj, si lahko mislimo svoje. Treba je urediti atraktivno okolje, da bo privlačno za ljudi. Sedaj ni kaj ponuditi, ker ni poslovnih prostorov, lokacij.

Pri strateškem razmišljanju je problem 4-letnega mandata. Država bi morala poskrbeti, da se ključna strategija postavi, potrdi z referendumom in se potem izvaja. Ne pa, da se vsak mandat občinski veljak skuša prikupiti svojim volivcem.

»Na državnem nivoju vsepovsod manjka strateškega razmisleka.«

Matjaž Zanoškar

Na mestni občini Slovenj Gradec sedaj ne čutijo povezanosti z osrednjo Slovenijo, zato si želijo prometnice kot pospeševalke razvoja. Želijo hitro cesto za učinkovit prevoz ljudi, bojijo pa se tranzitnega prometa. Po njegovih besedah je odliv možganov na Koroškem velik problem in zato učinkovito cestno omrežje vidijo kot možnost, da bi mladi živeli na Koroškem in se na delo vozili v Ljubljano. 3. razvojna os zanj sicer pomeni razvoj visokih šol, podjetniških inkubatorjev, logističnih centrov...

Železnico vidi kot dolgoročno možnost za prevoz ljudi in tovara, kratkoročno pa je prioriteta hitra cesta.

Barbara Radovan

Lokalno koristnost prometne infrastrukture zanjo pomenijo povečanje prometne varnosti, skrajšanje potovalnih časov in zmanjšanje tveganja dostopnosti, ki so vzpodbujevalci gospodarskega razvoja, kar je državni namen.

Lokalne skupnosti glede državnih projektov pričakujejo korist, da cesto skozi naseljena območja prestavijo, kar je pogoj za urbano prenovo. Dilema ali delati obvoznice ali voditi cesto po obstoječih trasah skozi naselja je sicer bistvena predvsem pri cestah nižjega ranga. Vsaka prometnica prinaša spremembe v naseljih.

Upoštevati je treba želje gospodarstva

S predlaganim potekom hitre ceste ob tretji razvojni osi se ne strinjajo v Posavju, še posebno v Sevnici; cesto naj bi namesto na Rako speljali proti Mirski dolini

Delo FT, 6. 10. 2008

Matej Ogrin

Vsako gradnjo avtoceste skozi kraj večina vidi kot možnost neslutene razvoja. Ampak nismo še videli jasne študije na podlagi analize stanja, ki bi pokazala, kako se je kraj samo zaradi avtoceste nesluteno razvil. Če dve konkurenčni območji tekmujeta za globalni trg, je načeloma verjetno uspešnejšo tisto, ki je bolje povezano. V Sloveniji pa takih primerov nimamo, za primerjavo s tujino pa je dejavnikov preveč, da bi odločal samo promet.

Z diplomsko nalogo o vrednotenju razvoja Vrhnike, kjer je bil prva avtocesta, je avtor pogledal, kaj se je zgodilo. Zaradi bližine Ljubljane je postala spalno naselje. Na tem primeru ni nobene povezave med gradnjo avtoceste in razvojem kraja, prej obratno. Težko rečemo, da avtocesta prinaša nazadovanje, neposrednega gospodarskega napredka pa tudi ne.

Dogaja pa se, da avtocesta številna naselja s tem, ko jih približa Ljubljani, spreminja v spalna naselja. Ubija jim lastno življenje, ubija gospodarske strukture, trgovine, saj delovna sila ni vezana na majhen kraj. Prva generacija ljudi v spalnih naseljih se še vozi v centre, druga generacija pa se tja odseli. Regionalna identiteta lahko veliko izgubi. Ogrin ne trdi, da kraji ne potrebujejo povezave, opozarja pa, da avtoceste ne prinašajo napredka.

Avtoceste so bile zelo pomembne v EU v 70. in 80. letih, v času gospodarske rasti, ki je temeljila na sekundarnih in terciarnih dejavnostih. Danes pa številne storitve niso vezane na promet, ampak na informacije. V času velike globalne selitve industrije čez kontinente regije z avtocesto niso več v taki primerjalni prednosti, kot bi bile v preteklih letih.

Glede na slovenski prostorski razvoj bi nam v 70. in 80. letih avtoceste zelo koristile, ker je imela vsaka vas svojo tovarno. Tovarne pa kasneje niso propadle, ker ne bi imele avtoceste, ampak zaradi drugih stvari. Poglejmo Idrijo s Kolektorjem in Hidrio pa tudi Gorenje, Krka in Revoz ne propadajo, raje selijo tovarne na Kitajsko zaradi cenejše delovne sile in niso odvisni od navezave na avtocesto A1.

V Sloveniji gospodarskega čudeža zaradi avtocest ni. Tudi v Pomurju so največje firme propadle po izgradnji avtocest – pa ne zaradi njih, ampak avtoceste niso nič pomagale. Po drugi strani pa bi potrošen denar res lahko drugače porabili za lokalni razvoj.

Iz preteklosti je viden vpliv železnice na razvoj naselij: eni so propadli, novi so se razvili. Z avtom je ta koncept padel, po cesti se da pripeljati do hiše. Cestni promet omogoča disperzno poselitev, disperzija pa je problem zaradi infrastrukture: kanalizacija, električno omrežje,... Težava slovenskega poselitvenega sistema se tu jasno vidi. Avtoceste še bolj omogočajo dezurbanizacijo, kar še ne bi bil problem, če bi avtocestni križ servisiral javni promet – pa ga ne.

Tako kot je avtocestni promet povsem prevladal, je disperzna poselitev glavna. V tujini opažamo gradnjo novih sosesk, ki so zaključene celote, ki že zaradi njih samih dobivajo infrastrukturo. Soseske brez avtomobilov so pri nas unikum, če-

prav so v 70. letih že gradili takšne. V Avstriji, Nemčiji in Švici pa je tega čedalje več.

Urbanistično načrtovanje bi moralo izhajati iz tega, da je širjenje poselitve usklajeno s širjenjem prometnega omrežja, z območji dostopnosti. V Sloveniji se to ne dogaja, saj nikogar od investorjev, občinskih ali javnih uprav, ki izdajajo gradbeno dovoljenja, ali kogarkoli drugega ne zanima, da bi morali za sosesko postavljati javni transport. Vzpostavitev javnega prometa do soseske bi pomenila veliko gostoto in zaključene enote poselitve.



Protestni transparent na hmeljskih žičnicah, foto: Urban Jeriha

Borut Vrščaj

Slovenska razdrobljenost na 212 občin je katastrofa za prostorsko planiranje zaradi tekmovalnosti med sosednjimi občinami oz. župani in občinskimi sveti, saj vsaka občina poskuša biti samozadostna, kar je nesmisel. Upravljanje bi moralo biti naravnano dolgoročno in presegati 4-letni čas političnih garnitur, predvsem pa bi moralo biti povezano na regionalni ravni. Zadovoljevanje potreb v prostoru za turistične, gospodarske ipd. dejavnosti bi moralo biti usklajeno na regionalni ravni, saj v vsaki občini ne moremo imeti industrijske cone in tudi nakupovalnega centra ne. Občine, ki ne vedo, kaj bi, naj se začnejo dogovarjati.

Kmetijstvo želijo narediti neperspektivno in ga tudi delajo takšnega, načrtovanje je usmerjeno v uničenje. Marsikaj bi bilo lahko načrtovano bolj trajnostno, če bi vprašali geologe, pedologe, hidrologe, pa jih ne. Malce več sodelovanja in sprejemanja drugih strok, zagovornikov parcialnih in tudi splošnih interesov, bi prineslo drugačno sodelovanje, kot je sedanje: »Tole smo načrtovali – potrdi!« Kmetijci in z njimi tudi pedologi so avtomatsko klasificirani kot zaviralci razvoja, ker urbanisti, načrtovalci in ostali ljudje ne vidijo dlje od nakupovalnih središč. Ne vidimo povezanosti zemlje in hrane. V trenutku, ko kmetijstva ne bo več, bo ljudem začelo nekaj

primanjkovat. Kakšna bo hrana, ali bo dobra, kakšne cene bo; in kakšen bo prostor?

Jasno je, da je cesta po sredini doline za Braslovče minus, tako za kmetijstvo kot za ljudi in razvoj občine. Nima pa občina Braslovče nobene pravice kratiti drugim občinam dostop do avtoceste. Velenje mora priti čim prej do avtoceste, vendar po boljši poti, kot je sedaj. Ravno tako pa Velenje nima pravice braslovške skupnosti podrediti svojim interesom, če so možne boljše rešitve. Temu se reče zgolj nasilje ene skupnosti nad drugo ali enega lobija nad drugim. Treba je najti racionalno varianto, ta ni. Z vidika kmetijstva in tal, onesnaževanja, tradicije in naselij.

Tla v delu Braslovške doline spadajo med najboljša tla v Sloveniji, tu so velike površine, tla so dobra in propustna, parcele so velike, prihaja do združevanja, tu so hmeljišča s svojo infrastrukturo, tu je hmelj, ki je tradicionalna kmetijska kultura, je ponos in identiteta tega prostora. Cesta bi ta prostor in kmetijska zemljišča presekala, da ne bi moglo priti do združevanja. Prihajalo bi do nadaljne fragmentacije, ker se bodo vmesne luknje zapolnjevale.

Gozda imamo dovolj oz. preveč in bi bilo včasih bolj pametno odvzeti kakšen hektar gozda namesto kakovostnih kmetijskih zemljišč. Glede na obseg so se kmetijska zemljišča z urbanizacijo v zadnjih 15 letih zmanjšala za 11 ha tal dnevno. Urbanizacija pomeni pozidavo, odstranitev vrhnjega sloja ali onesnaženje, od tega med 7 in 8 ha dnevno njiv in vrtov, torej boljših zemljišč. To pomeni eno kmetijo na dan, kar je veliko. V Nemčiji, kjer imajo več ravnine in manj gora, imajo tega naravnega vira bistveno več. Primerjalno gledano smo mi pozidali 170 % tistega, kar pozidajo Nemci, ker so okoli leta 2004 sprejeli zakon o zaščiti tal, ki je izjemno restriktiven. V nekaterih deželah morajo plačati investitorji 50 000 € / ha za pozidanje kmetijskih površin. Tudi Slovaki so spoznali, da je potrebno urbano ekspanzijo obvladati, ker je prostor končen, dobra tla pa še posebej. Oni sedaj razmišljajo, da bi imeli ravno tako med 3 in 8 € odškodnine na m² pozidane površine.

Tla so lastnina, vendar opravljajo še funkcije, ki presegajo zgolj lastnino – čistijo vodo, shranjujejo CO₂, so vir hrane in lesne mase. Tla so v javnem interesu, so javna dobrina, zato lastništvo ne opravičuje slabega upravljanja. Zakonodaja bi morala poskrbeti, da bi moral lastnik upravljati trajnostno in skladno s potenciali. Brez varovanja kakovostnih naravnih virov in kmetijskih zemljišč ni trajnostnega razvoja. V zadnjih 10 letih niso kmetje tisti, ki so pozidali svoja zemljišča, urbanizacijo so pospeševali tisti, ki so od kmetov odkupovali zemljišča, imeli vpliv, povezave, prijatelje na pra-

vih mestih, jih prekategORIZIRALI in pozidali. Ves razvoj se je usmeril tja, gre za velike skupine in za velike denarje, gradnje sredi polj si je težko drugače razlagati. Razpršena gradnja ni posledica želje kmetov po dodatnem denarju, ampak posledica dopuščanja, usmerjanja in pospeševanja »sprawla«, ker zemlja nima veljave.

Sklep lokalne koristnosti

Lokalno koristnost lahko po besedah prostorskega sociologa razdelimo v dve nasprotni kategoriji razvoja: modernističen in postmoderen razvoj. Moderna družba izkorišča prostor, prometno infrastrukturo dojema kot pogoj za ustvarjanje nove industrije, prevoz materiala in ustvarjanje delovnih mest. Postmoderno gledanje pa varuje okolje in prostor, stavi na trajnostni razvoj, ekologijo, visoko tehnologijo in na pretok znanja po žicah, ne pa materiala po cestah. Župani razdrobljenih lokalnih skupnosti preferirajo moderni razvoj, da lahko v enem mandatu zgradijo nekaj cest in industrijsko cono, dolgoročnejših vprašanj pa se ne lotevajo.

Večina sogovornikov poudarja pomen dobrih prometnih povezav, ki se je zgodovinsko dokazal z vplivom železnice na razvoj naselij s postajo. Geograf pa nasprotno opozarja, da se je koncept razvoja kraja zaradi infrastrukture spremenil z razpršenim cestnim omrežjem, ki omogoča vožnjo kamorkoli. Po njegovih besedah železnice vzpodbujajo koncentrirano urbanizacijo, avtoceste pa disperzno dezurbanizacijo.

Sogovorniki so navedli obilo potencialnih koristi gradnje avtocest za naselja: prihranki časa, manj prometa v naseljih, razbremenitev lokalnih cest, večjo dostopnost, razvoj lokalnih središč in večja prometna varnost. Nekateri med njimi pa se vendarle zavedajo, da lahko gradnja avtocest prinese tudi nasprotne učinke od zelenih: nasprotovanje policentrizmu, odliv ljudi iz kraja, večje emisije, prometne zastoje in s tem povezan daljši čas potovanja, izgubo centralnih funkcij in spremembo v spaln naselja.

Sogovorniki v državni upravi poudarjajo tudi pomen avtocest za gospodarstvo preko nižanja stroškov prevoza in večjih učinkovitosti gospodarskih con, vendar akademiki opozarjajo na preambicioznost tovrstnih con in na odliv delovno intenzivnih panog v države tretjega sveta.

Pedolog opozarja na slab vpliv majhnih občin, ki tekmujejo med seboj, kar vodi do absurdnih situacij, ko hoče biti vsaka skupnost samozadostna. To po njegovem zahteva regionalno planiranje.

Pomembno se mu zdi varovanje kmetijskih zemljišč, ki so javna dobrina v zasebni lasti, saj so osnova za pridelavo hrane,

čistijo vodo, shranjujejo CO2 in so pomemben del krajinske identitete.

Iz konference

Aleš Mlakar je menil, da občine niso bile pripravljene na avtocestni program, saj niso vedele, kaj jim to prinaša. Načrtovalci se izogibajo vključitvam lokalnih stališč, ampak se trudijo prepoznati vrednostni sistem, ki oblikuje lokalne cilje.

Ana Sodnik Prah ima izkušnje iz prostorske in investitorske vloge. Po njenem morajo prostorski načrtovalci sami neodvisno videti, kaj je za neko območje najbolje in tako soočiti državne, strateške in lokalne cilje. Do problemov prihaja, če nekdo preglasi ostale deležnike. Opozorila pa je na kontekst časa, v katerem se sprejme odločitev – včasih je tudi slabša odločitev boljša kot nobena odločitev. Meni, da je prakso vključevanja javnosti treba normirati.

Jože Novak meni, naj se dilema 3. razvojne osi, ki je bodisi v optimizaciji poteka ali sprejetju sedanjega predloga, razreši znotraj regije.

Barbara Radovan meni, da je lokalni razvoj v pristojnosti občin, država načrtuje samo projekte, ki so državnega ali mednarodnega pomena. Sogovornik državi je občina, kar pogosto ni dovolj, zato na ministrstvu iščejo načine, kako bi javnost prej vključili v projekte.

Priporočila

V načrtovanju naj se preveri, koliko cesta prinaša kraju razvoj, koliko pa mu spreminja značaj z izgubo ljudi, zaposlitev in centralnih funkcij. Prostorski načrtovalci naj prepoznajo, kaj je za lokalno koristnost pomembno in temu prilagodijo lokalne cilje. Oblikuje naj se model postmodernega oz. trajnostnega razvoja, ki bo uporaben za različne lokalne skupnosti in naj presega 4-letni mandat lokalnih volitev. Doseže naj se nadlokalni (medobčinski, regionalen) in multidisciplinarni dogovor o razvojni strategiji večih sektorjev. Nove in obstoječe soseske naj imajo vzpostavljen javni transport.

Proti vsiljeni trasi

V »sporih« o trasi 3. razvojne osi so se oglasili tudi predstavniki Civilne iniciative Braslovče (CIB), ki so na velenjskega župana Srečka Meha, prebivalce Šaleške in Savinjske regije, gospodarstvenike, razvojnike in politike naslovili javno pismo. V njem ponavljajo nekaj že znanih argumentov, zakaj prebivalci Braslovč in Spodnje Savinjske doline nasprotujejo »vsiljeni trasi hitre ceste F2 med Velenjem in Šentrupertom«.

Novi tednik, 20.2.2009

Deležniki prometnega načrtovanja in izvedbe

Uvod

Resorno ministrstvo za prometno infrastrukturo je Ministrstvo za promet, postopke umeščanja pa vodi Ministrstvo za okolje in prostor. Pod okrilje Ministrstva za promet spadata Direkcija RS za ceste in Direkcija za železnice, DARS kot Družba za avtoceste Republike Slovenije pa je samostojna družba v lasti države.

Pospešiti gradnjo ceste

Župani občin ob načrtovani tretji razvojni osi zahtevajo hitrejšo pripravo na izgradnjo, zahtevajo pa tudi posodobitev obstoječih cest

Naš čas, 13. 3. 2008

Ana Sodnik Prah

Investitor avtocestnega programa je Republika Slovenija, Dars pa jo zastopa. Dars ima z državo sklenjeni dve pogodbi: agentsko in koncesijsko pogodbo. Agentska pogodba določa, da DARS v imenu in na račun RS opravlja investitorske posle in gradi avtoceste, vključno z vsemi aktivnostmi, ki to omogočajo. Koncesijska pogodba pa določa, da je DARS upravljalac izgrajenih avtocest in hitrih cest.



Maribor, marec 2006, Iz konference o 3. razvojni osi, foto: Fakulteta za gradbeništvo Maribor

Direkcija Republike Slovenije za ceste (DRSC) se ukvarja z vsemi drugimi cestami v Sloveniji. DRSC je organ v sestavi Ministrstva za promet, DARS pa je delniška družba, ki je v 100% lasti države in ni organ v sestavi MZP; res pa je, da je MZP resorno ministrstvo. Organizacijsko je DARS neodvisen, z državo pa sodeluje prek MZP.

Na DARS-u se o poslanstvu ne sprašujejo, saj morajo slediti nalogam, ki so predpisane v zakonu. O ciljih ali vprašanjih zakaj rabimo avtocestni križ se torej ne razmišlja, potrebe so bile izkazane in to je bilo že odločeno. Sedaj je treba samo še izpeljati program. To je naloga v javnem interesu, zato jo morajo opraviti po najboljših močeh. Drugih interesov pa Sodnik Prahova ne vidi.

V začetku NPJA je Slovenija stala za tem projektom, vsa ključna ministrstva so jih podpirala. Takoj, ko je nastal kakšen problem, je bil tudi rešen. Kakršnikoli operativni problemi so bili hitro rešeni. Danes DARS ne uživa takšne podpore, nihče več ne sprašuje o terminskih planih ter ali avtocestni program kaj zamuja.

Razlika v odnosu do avtocest se je zgodila, ker je avtocestni program praktično že zgrajen, sedaj pa je lahko biti pameten za nazaj in vsakdo vidi napake. Sedaj pred novelacijo je stvar popolnoma odprta, dinamika izgradnje se lahko spremeni. V sedanjem času pred investicijskim ciklom, ko sredstev za financiranje ni, pa se lahko vzame čas za pripravo projektov.

Prometne razmere so čedalje slabše

Regija Saša za intervencijski zakon o tretji razvojni osi

Župani Zgornje Savinjske in Šaleške doline opozarjajo, da so roki do začetka gradnje hitre ceste med Dravogradom, Velenjem in Šentrupertom predolgi

Delo, 16.7.2009

Tako, kot je sistem izgradnje avtocest zastavljen, se generalni plani z ostalimi prometnimi podsistemi ne usklajujejo več. Osnova za delovanje DARS-a je Nacionalni program izgradnje avtocest (NPJA), ki je skladen s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije (SPRS). Ko se prične priprava novega odseka,

se sproži postopek priprave državnega prostorskega načrta (DPN). V tem postopku, ki ga vodijo na MOP, se usklajujejo z drugimi ministrstvi po potrebi; recimo z železnicami, če nale-tijo na križanje. Sicer pa Sodnik Prahova niti ne vidi potrebe, da bi se povezovali z ostalimi.

»Rada bi videla, da se dela še kaj drugega kot avtoceste, ampak to ni DARS-ova skrb.«

Naloga Ministrstva za promet je, da med seboj usklajuje pro-metne sisteme kot prometno logistiko. Tisti, ki jih združuje, je MZP, DARS je le en segment prometnega sistema.

Na nivoju državnih inštitucij drugi nosilci urejanja prostora pričakujejo, da bo že investitor vse plačal, pozabljajo pa, da je investitor prav tako RS.

Na MZP se je oblikovalo prepričanje, da je bilo avtocestnega programa dovolj in da avtocest ne bomo več gradili, temveč samo še železnice. Tega se ministrstvo oklepa preveč togo. Ne glede na to, da železnice morajo biti, se bo promet po cestah še vedno odvijal in ne moremo računati, da nam po železnicah ne bo treba nič delati. Potrebno je vlagati v vse sisteme hkrati.

Alma Zavodnik Lamovšek

Odnos med Ministrstvom za promet in Ministrstvom za okolje je nasleden: MZP poda pobudo za umestitev nove prometnice, MOP pa jo umesti v prostor. Sodelovanja ni. Smernice za nove ceste so precej tehnične, strateški cilji pa niso razjasnjeni. Takšni cilji se morajo razjasniti na državi, država mora vedet, kaj želi. Ali naj se razrešijo medresorsko ali nadresorsko, pa je stvar izvedbe.

Barbara Radovan

Pobudo za novo prometnico oblikujejo na MZP, na MOP pa pre-verijo, če je v skladu s SPRS - to je zanje ključno. Najprej torej preverijo ali je v skladu s prometno karto, nato pa se začnejo pogovarjati o vsebinskem delu, o natančnejšem definiranju ciljev za določitev variant. Do sklepa vlade o začetku priprave postopka je treba razrešiti vse dileme, kakšni so cilji in s ka-kšnimi postopki se jih doseže, sicer do sklepa vlade sploh ne pride. Naročniki strokovnih podlag so bodisi DRSC ali DARS, MZP pa postopek spremlja. Priprava DPN ni samo v pristojnosti MOP, ampak tudi MZP, kar uradniki na MZP pogosto pozabljajo.

Z DRSC in DARS pa Ministrstvo za okolje in prostor dobro so-deluje.

Postopek DPN se začne in konča z odločbo vlade, MOP ima operativno vlogo pripravljalca, vsi predlogi pa so v soglasju z

MZP. Naloga, da se realizirajo ceste in železnice, je v pristoj-nosi MZP.

Pobude za prometnice prihajajo samo enosmerno iz MZP, MOP jih ne predlaga. Strategija prostorskega razvoja je osnova za prometne smeri, v njej pa prioritete niso postavljene. Ta dokument daje zgolj usmeritve glede prostorskega razvoja in določa vizijo, kako naj bi se prostor razvijal. MOP zato ne daje pobud, kaj naj bi bilo prednostno, ker so vse sestavine iz strategije za državno enako prioritete. Dinamika je zato v pristojnosti posameznih sektorjev.

Matej Ogrin

Resnično sodelovanje med MOP in MZP bi potekalo tako, da se zaradi evropske tožbe ministrstvi srečata in vprašata: »Kako bomo rešili težavo?« Če bo promet naraščal, ga je tre-ba usmerjati na takšne sisteme in na takšen način, kot ga mi hočemo. Saj promet tudi ni samo gradnja infrastrukture, je tudi optimizacija obstoječe infrastrukture, usklajevanje podsistemov. Mi pa na nove težave odgovarjamo s preživelimi paradigmi. Tudi pri napovedanih železniških projektih se postavljajo ista strateška vprašanja, koga bodo prevažali, komu bodo služili...

Rešitev vidijo v posodobitvi obstoječih cest

Naš čas, 13. 3. 2008

Viktor Vaupot

Neuskkljenost prometne politike povzroča tudi probleme umeščanja. Na trasi železnice v Slovenj Gradcu je sedaj kole-sarska steza in planirana HC, potem pa se bo verjetno vzpore-dno vodila še železnica. Še večji problem kot na Koroškem pa bo skozi Velenje, kjer je trasa pozidana. Železnica pa je tista, ki mora lokalno čim bližje povezovati.

Sklep o sodelovanjih pri prometni politiki

Sistem investicij prometne infrastrukture je zasnovan tako, da se prometni podsistemi (ceste, avtoceste, železnice) glede načelnih vprašanj ne usklajujejo. Naloge jim dodeljuje MZP, nato pa vsak sektor posebej pripravlja dokumentacijo in umeščanje v prostor. Na primer, DARS ima v Državnem zboru potrjen NPJA, ki je skladen s SPRS in njegova naloga je samo čim bolj učinkovito izvesti program.

Tudi pri umeščanju v prostor, kjer MZP daje MOP pobudo za novo prometnico, do sodelovanja ne prihaja, ker je postopek

enosmeren. Tehnične smernice za novo gradnjo oblikujejo na MZP, strateški cilji niso razjasnjeni, MOP pa kot tehnični servis opravlja nadaljne korake: dopolnitev ciljev, oblikovanje variant, vrednotenje... V teh fazah MZP ne sodeluje, po besedah sogovornikov se še ni zgodilo, da bi MOP predlagalo novo prometnico.

Iz ugotovljenega nesodelovanja torej ne preseneča, da se tudi za isti odsek ločeno in neusklajeno pripravlja projektna dokumentacija za hitro cesto in železnico, čeprav je umeščanje vedno problematično.

Po besedah geografa bi moralo tvorno sodelovanje pri prometni politiki izgledati tako, da bi se MZP in MOP dogovorila, kako bi rešili problem prevelikih izpustov CO₂ iz prometa in skupaj bi postavili strategijo reševanja, ki vključuje vse prometne podсистeme.

Avtoceste

Ana Sodnik Prah

Osnovni smisel gradnje avtocest je povezovanje v nacionalnem in širšem prostoru, ker smo v prometno pomembnem prostoru. Ceste naj izboljšujejo nivo prometnih uslug, prometno varnost in okoljske cilje, saj se stanje okolja izboljšuje s preusmerjanjem prometa iz cest brez omilitvenih ukrepov na avtoceste, ki so prilagojene na velike prometne obremenitve.

Nacionalni program izgradnje avtocest se sprejema v parlamentu, tja ga posreduje Vlada RS preko Ministrstva za promet, ki je zadolženo za pripravo. DARS pa pripravlja vse strokovne podlage za novelacijo. Na potrebo po novelaciji so opozarjali že zadnji dve leti, kajti nevarnost je, da bo treba investicije v teku celo prekiniti, ker ne bo virov financiranja.

Današnji program NPJA ima poglavje Dodatni program, ki zajema veliko hitrih cest in avtocest:

- severni del 3R0,
- AC Postojna (Divača – Jelšane),
- HC Koper- Dragonja,
- dograditev ljubljanske zahodne obvoznice,
- Draženci – Gruškovje,
- Jeprca - Stanežiče – Brod.

Vene sodobnega življenja

Naš čas, 15. 11. 2007

Dodatni program nima nobene dinamike gradnje, nobenih rokov, v načrtu ima samo zaključek umeščanja v prostor, do pridobitev uredbe o državnem prostorskem načrtu.

Ostale naloge so še širitev ljubljanskega obroča, širitev vseh avtocestnih vpadnic v 6-pasovnice, servisne ceste, preoblikovanje priključkov itd. To so investicijsko zahtevni ukrepi za povečanje pretočnosti in za povečanje varnosti.

Jože Novak

V začetku gradnje avtocest so bile izražene kritike Nacionalnega programa izgradnje avtocest z namenom vzpostavitve sočasnega razvoja železnic in cest. Vendar je bila politična volja usmerjena k avtocestam. V 90-tih je bila velika potreba po cestah za vzpostavitev kohezije Slovenije.

Matej Ogrin

Slovenija je avtocestni program nujno rabila, v EU pa so se avtoceste zgradile v 70. letih. V Sloveniji je bil AC program oblikovan že v sedemdesetih letih. Načrt je bil do leta 2000 zgraditi 75 km avtocest po zelo podobnem poteku, kot so zgrajene sedaj. Dolžina cest v avtocestnem programu ni tako sporna, hitrost gradnje pa je bila verjetno prehitra zaradi financ, kar se kaže v veliki zadolženosti DARS-a. V Jugoslaviji je bil predviden čas izgradnje trideset let, v Sloveniji pa so se zgradile v petnajstih letih.

Druga skrb pa je nenasitnost, oziroma miselnost, da mora imeti vsaka vas, vsako mesto navezavo na avtocesto in da avtoceste nujno prinašajo napredek. To je ena večjih zablod. Pokazalo se je, da niti slučajno nismo spodobni tako hitro graditi ceste, kolikor se povečujejo obremenitve. Danes, ko je avtocestni križ skoraj končan, zastoji niso bistveno manjši kot pred gradnjo, pri čemer nimamo odgovora, kako bomo reševali naraščanje prometa. Ni odgovora, kako bomo še naprej tešili žejo po cestah, čeprav smo finančno izčrpani, zato bomo vsak nov odsek težje upravičili kot nekaj zelo nujnega.



Avtocesta pri Senožečah, foto: DARS, d.d.

Drago Kos

V Sloveniji je avtomobilizem oz. avtomobilčnost velika ideologija. Nacionalni program izgradnje avtocest je bil ključni projekt postsocializma, s katerim se je legitimizirala oblast, pri čemer je bilo že od začetka jasno, da je to zamudniški

projekt, to bi moralo biti zgrajeno že pred petdesetimi leti. Razlogi za takšno usmeritev so splošni (privlačnost in objektivne prednosti avtomobila) in specifično slovenski v razpršenem načinu poselitve in posledično težji racionalni ureditvi javnega prometa. Iz tega izhaja avtomobilizem kot edina možnost funkcioniranja. Sedaj je Slovenija postala ena izmed izrazito pro-avtomobilističnih dežel. Po deležu avtomobilov na prebivalca smo v zgornji tretjini v EU.

Šaleška dolina: največji del trase mora skozi tunele in vkope

Delo, 4. 12. 2007

Sklep o avtocestah

Avtoceste, ki imajo funkcijo povezovanja v državnem in mednarodnem prostoru ter večanja prometne varnosti, so bile od osamosvojitve ključni postsocialistični projekt in zgrajene kot instrument kohezije Slovenije.

Osnovni avtocestni program je bil postavljen že v 70. letih, največja gradnja pa je potekala od leta 1994, ko je bil sprejet Nacionalni program izgradnje avtocest, ki se je noveliral leta 2001. Trenutno se ta izteka, vendar pa vsebuje tudi Dodatni program, ki pa ima sredstva rezervirana zgolj za projekte, ne pa za gradnjo.

Geografa skrbi nenasitnost po avtocestah, pri čemer so finančni viri že izčrpani – DARS je zelo zadolžen – in odsotnost odgovora na stalno naraščanje prometa. Prostorski sociolog vidi razloge za avtocestno usmeritev v splošnih privlačnostih avtoceste in razpršenem načinu poselitve.

Prometna politika

Uvod

Prometna politika je takšno načrtovanje in upravljanje prometnih podsistemov (cest, avtocest, železnic, zračnega, vodnega in nemotoriziranega prometa), ki vodi k uresničitvi strateških ciljev.

Matej Ogrin

Matej Ogrin opozarja, da konsistentne prometne politike nimamo. Leta 2006 smo sicer sprejeli Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS), ampak cilji se ne uresničujejo, številni ukrepi pa so z njo celo v neskladju. Cestninski sistem in energijska učinkovitost se ne izboljšujeta, javni transport se ne ureja. Celo MOP pravi, da se s prometniki ne da pogovarjati.

Sicer nimamo celovite prometne politike, imamo pa NPJA. Prometna politika zato ni vidna, zelo pa se vidi usmerjenost v avtoceste. Manjka nam javni promet, nemotoriziran promet ter usklajevanje mestne in državne prometne politike.

Številne regije, ki nimajo dobre povezave na avtocestni sistem (Kočevsko, Koroška, Idrijsko, Posočje, Haloze, Dravska dolina, Bela krajina, Posotelje), do teh krajev pričakujejo avtocesto, kar je velika nevarnost. Veliko večino regij se da povezat s hitrimi cestami, z dobrimi regionalnimi cestami. Nujno pa bi morali podobne ali še večje zneske kot za gradnjo avtocest, vlagati v razvijanje celotnih prometnih sistemov železnice in javnega prometa, ki so bili doslej bistveno podhranjeni.

Ob trajnostnem načrtovanju prometa so temeljna vprašanja, zakaj je neka cesta narejena in kdo bo čez 30 let vozil po njej. Ali se bo vozilo 1500 vozil na dan, ali bodo vozili avtobusi. Kakšna je modaliteta? Ali je železnica ob cesti?

Šaleška dolina na poti k trajnostnemu prometu ???

Naš čas, 5. 8. 2008

Alojz Juvanc

Glede trajnostnega prometa se Alojzu Juvancu zdi pomembno predvsem to, kako z avtomobili povzročati čim manj okoljske škode. *Sustainability* zanj pomeni, da se ne dela nobene stva-

ri, ki bi okolju škodovala ali mu zmanjševala vrednost. Lahko bi recimo prepovedali dostop tovornim vozilom, ki ne dosegajo standarda Euro 5.

Drugi vidik pa je vprašanje, ali res potrebujemo toliko prevozov. V prostorskem načrtu bi morale biti dejavnosti planirane, da bi zahtevale čim manj transportnih poti. Vse akcije v prostoru se morajo razvijati skladno, vse funkcije usklajeno, da je možna dostopnost peš ali po prometni poti, ki omogoča premagovanje z javnim transportom, če so količine zadostne.

Gradnja prometne infrastrukture in urejanje prometa so po njegovem posledica procesov v prostoru drugih akterjev. Prometniki so »gasilci«, ki rešujejo posledice nepravilne razporeditve dejavnosti v prostoru. Začetek trajnostne prometne politike je torej razporeditev dejavnosti in ponudbe v prostoru.

»Če bo prostorski razvoj razpršen, prometa ne bomo rešili niti z avtocestami, niti z vlaki. Gre za ustvarjanje centrov, v katerih so zadovoljene potrebe.«

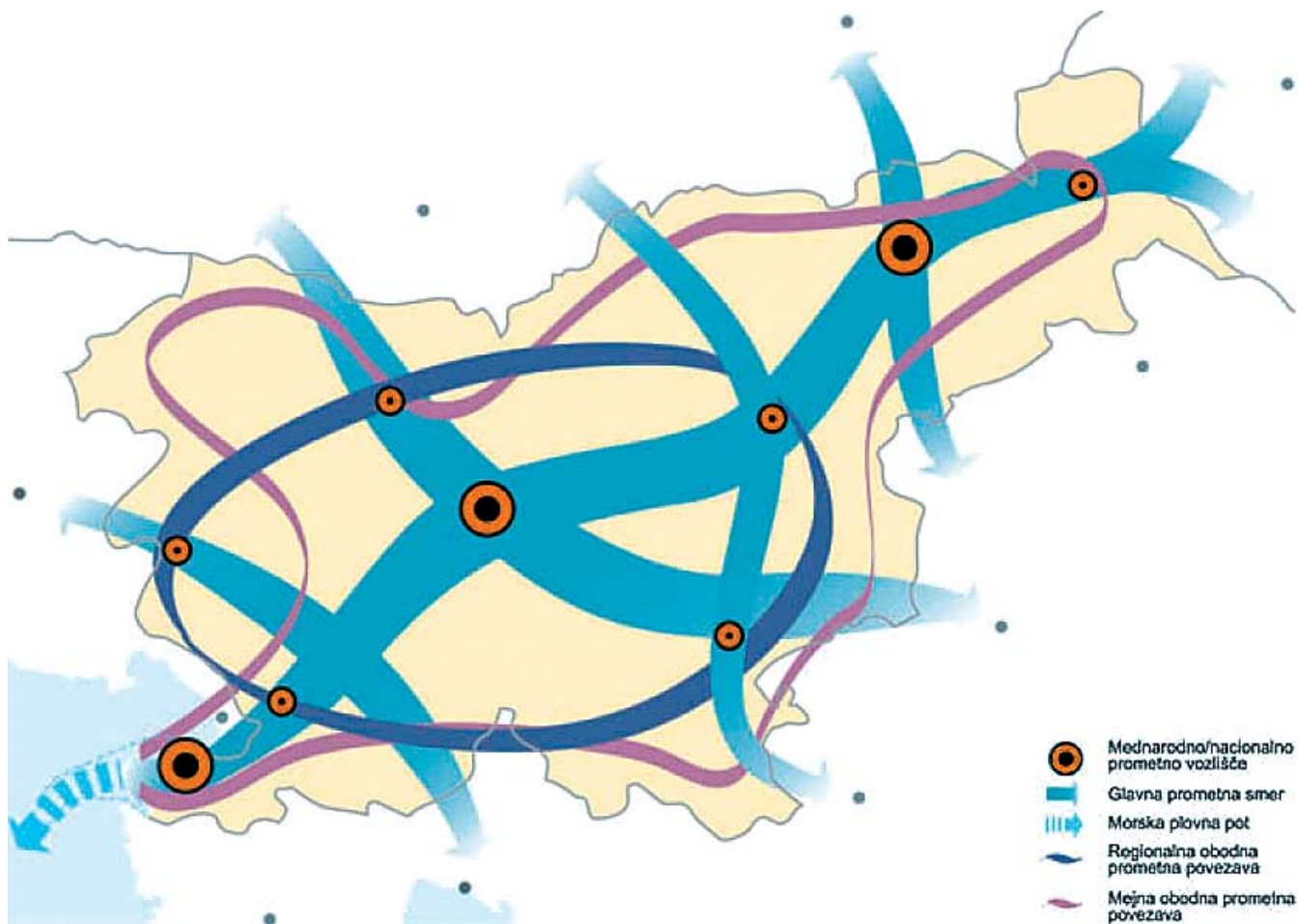
»Iskati samo sustainable promet je brezpredmetno. Promet je posledica, ne vzrok v prostoru.«

»... In 3. os gradimo iz Velenja proti Ljubljani, namesto proti Celju, kjer jo potrebujemo in kjer bomo morali, ne glede na to, če bo proti Braslovčam narejena ali ne, obstoječo cesto razširit v štiripasovnico, če bomo hoteli zadovoljiti potrebe.«

S prometnimi študijami se definirajo pričakovanja, saj se opredeli intenzivnost povezav med konkretnimi conami in ugotovi stopnja atrakcije in količina prometa. Prognostične študije so zanesljive toliko, kot so zanesljivi vhodni podatki. Kontrole za nazaj nihče ne dela.

Z detajlno prometno študijo se da preverjati urbanistično rešitev v prometnem modelu. Z različno razmestitvijo bi se dalo optimizirati promet, pa tudi presojati uspešnost urbanistične razmestitve v prostoru.

Drugačna pa je cestno-ureditvena študija, kjer se definira položaj prometnih površin na manjšem območju za mesta ali občino. Prav tako se naredi coning, ugotavljajo se prometne potrebe in z njimi se obremeni prometno omrežje. Ugotovi se, na kakšnem nivoju uslug delujejo križišča in ceste med njimi. Kjer je predvideno, da bo na podlagi znanih dejavnikov prekoračena zmogljivost, se izvajajo ukrepi, kot so dodaten pas, zavijalci itd.



Strategija prostorskega razvoja Slovenije, 2004, Zasnova prometnih povezav

Drago Kos

Velika pro-avtomobilčnost je razlog, da so bili vsi veliki posegi zgrajeni relativno neproblematično, kljub nekaj posameznim sporom. Tudi zakonodaja je bila temu prilagojena. V začetku gradnje avtocest so v državnem zboru posebej omilili zakonodajo za umeščanje avtocest v prostor, kar je imelo velik vpliv na bližnji prostor ob prometnici.

Upa, da bomo v Sloveniji kmalu dosegli vrh avtomobilizma. Da se bo oblikovalo javno mnenje, ki bo bolj naklonjeno javnemu transportu kot bolj učinkovitemu načinu prevoza. Seveda na hitro in na silo ne bo šlo.

Eden od možnih scenarijev nadaljnjega razvoja je sicer, da bodo avtoceste dolgoročno pod-obremenjene. Čez 50 let ni nujno, da bo stopnja avtomobilizacije takšna: bodisi zaradi pozitivnega scenarija ekološke zavesti ali zaradi negativnega scenarija, da bo vožnja avtomobilov postala tako draga, kot je bila pred 30 leti, ko se je lahko samo ena tretjina ljudi redno vozila. Tudi konec nafte lahko vpliva.

Možnosti za povečevanje osebnega prometa skoraj ne vidi, saj imajo že skoraj vsi potencialni upravniki avtomobile. Uporabniki niso neracionalni, očitno tudi študentom najbolj ustreza, da se na fakulteto in po mestu vozijo z avtom. Čeprav po njegovih besedah celotna avtomobilska evforija povzroča neracionalnost. Tudi ekonomisti ugotavljajo, da racionalno obnašanje posameznikov ne vodi nujno v racionalen sistem.

Viktor Vaupot

Danes je za Vaupota aktualno vprašanje javnega prometa. Meni, da bi železnica razbremenila dnevne migracije v službo - včasih so bili vlaki natrpani. Dnevne migracije med Dravogradom in Slovenj Gradcem, ko se 500-600 ljudi vsak s svojim avtom vozi na delo, povzročajo konice. Teh konic ne bi bilo, če bi bil urejen javni promet. Če znamo urediti prevoz otrok v šolo, lahko tudi zaposlene na delo. Dandanes pa po deveti uri pa sploh ni več javnega prevoza.

»Javni prevoz je povsem neurejen in neprilagojen. Vendar je to stvar, ki ne zahteva velikega denarja in investicij, ampak predvsem voljo kako to urediti, organizirati in vzpodbujati.«

Matej Ogrin

V Alpah velja Alpska konvencija, ki velja v Nemčiji, Avstriji, Liechtensteinu, Švici, Franciji, Italiji in pri nas. Alpska konvencija jasno zapoveduje, da se novih čezalpskih koridorjev ne sme graditi, zato novih avtocest čez Alpe ni. Projekt Alemanija – avtocesta iz Severne Italije preko Avstrije do Nemčije – so že pred leti odklonili, Avstrijci so dejali, da morebitne navezave na slovensko avtocesto pri Velikovcu ne načrtujejo. Novih avtocestnih odsekov se praktično ne gradi več. Res je, da so te države že zgradile avtocestni križ in ostala omrežja že veliko prej in precej bolj razvijajo ostale prometne sisteme. Razvoj prometnih politike gre sedaj v bolj učinkovito izkoriščanje obstoječe infrastrukture, povečevanje njene zmogljivosti, torej k bolj optimalnim podsistemom z železnico in javnim prometom.

Prej omenjene države so avtoceste že zgradile. In ob podpisu Alpske konvencije je veljal moratorij, ko so lahko izvedli načrtovane gradnje, torej so bile te države na podpis bolj pripravljene kot Slovenija. Vendar pa je Slovenija avtocestni križ tudi že končala. Ostale regije pa je povsem možno učinkovito servisirati s hitrimi cestami in širokimi regionalnimi cestami, za kar je primer Bavarska, kjer so regionalne ceste dovolj zmogljive.

S hitrimi cestami Ogrin misli na štiripasovnice z ločenima pasovoma in nivojskimi križanji, da se da servisirati javni promet, kot na primer Tomačevo – Trzin. Dodani so servisi, kot so pločniki, kolesarske steze, da servisirajo promet naselij, regije in ne mednarodnega prometa. Klasičen koncept avtocest pa pomeni križišča brez ustavljanja.

Klasičen prometni koncept je, da se na rast prometnega povpraševanja odgovori z večanjem prometne ponudbe – z gradnjo nove prometne infrastrukture ali s širjenjem obstoječe. To dolgoročno ne rešuje težav, ker povečanje prometne ponudbe generira dodatno prometno povpraševanje.

Primer predora Šentvid: pred izgradnjo predora je bila Celovška cesta najbolj obremenjena cesta poleg avtocest, pa vendarle je z jutranjimi in popoldanskimi konicami promet potekal. Število vozil se je ustavilo na 60 000 PLDP. Po dveh letih so predor zaprli in zgodil se je tak kaos, da je bilo povsem nevzdržno. Sklep: zaradi tunela se je promet povečal.

Štajerska avtocesta. Po izgradnji štajerskega kraka Ljubljana – Maribor je postala vsakodnevna navada, da se iz Savinjske doline in Štajerske ljudje vsak dan vozijo v Ljubljano. Tam so nastale številne nove soseke, kamor so se preselili ljudje iz cele Slovenije, ker so tam nepremičnine in zemljišča cenejša in ker lahko pridejo v dobre pol ure do roba Ljublja-

ne. Sklep: nova prometna infrastruktura povečuje povpraševanje.

»Ta vzorec se ne more več nadaljevati, ker smo že doslej prevzeli ogromne dolgove za naslednje generacije.«

Ali bo promet rasel v nedogled? Nobena stvar ne raste v nedogled in tudi ni res, da promet povsod raste. Promet raste na glavnih tranzitnih oseh; raste na tistih odsekih v Evropi, kjer se gospodarski prostor najhitreje širi in kjer je gospodarska rast hitra. Poročilo skupine TRN izpred treh let je pokazalo, da se v večini razvitih držav ohranja korelacija med gospodarsko rastjo in rastjo prometa, v najbolj razvitih pa so gospodarsko rast ohranili kljub enaki gostoti prometa. To pomeni, da h gospodarski rasti promet bistveno ne prispeva več, kar je zelo pomembno z vidika trajnostnega gospodarjenja oz. zmanjševanja rabe fosilnih goriv.



Avtocesta na Primorskem, foto: DARS, d.d.

Promet raste, kjer je gospodarska rast najhitrejša in kjer na povečane tokove niso bili pripravljene.

Slovenija res leži na 5. koridorju (Barcelona-Kijev), ampak vzporedni 5. koridor poteka tudi čez Avstrijo. Imamo dve vzporedni cesti, vendar se rast prometa močno povečuje pri nas, v Avstriji pa ne. Ker so naše cestnine bistveno nižje, smo nepripravljene na cestne tokove, ali pa smo jih celo želeli, čeprav nam kot narodu prinašajo škodo. To, da promet raste povsod, pa ni res. V Logarski dolini in v Beli krajini se promet ne povečuje.

Slovenija je že presegla Avstrijo in Švico v stopnji motorizacije, po podatkih Eurostata je država z največjim številom kopnih opravil, ki jih opravimo z avtom; smo na 3. mestu po stroških, ki jih gospodinjstvo porabi za mobilnost, kar je močno povezano z dejstvom, da se ne vozimo z javnim prometom.

Veliko nevarnost vidi v možnosti, da bi vse prometno odmaknjene regije v Sloveniji zahtevale avtoceste, medtem ko bi jih lahko učinkovito povezali s hitrimi ali regionalnimi cestami, ki bi z nivojskimi križanji in spremljajočimi servisi služile naseljem in javnemu prometu.

Iz konference

Jože Novak je pojasnil vlogo cest in drugih prometnic kot ključnih dejavnikov na prostorski razvoj. Pri sedanjih tehnologijah prevoza so po njegovem ceste ključne. Če cest ni, razvoj zastane, kjer je križišče cest, pa nastane urbani pol. Ceste so torej v osnovi koristne, ker pa imajo tudi negativne učinke, jih umikamo od poselitve. Po njegovem mnenju je obdobje intenzivne cestogradnje mimo. Pojasnil je zgodovino in kontekst 3. razvojne osi in ključne cilje, ki naj jih zasleduje. Ana Sodnik Prah je opozorila na dejstvo, da celoten avtocestni program še ni zgrajen. Po njenem si DARS ne želi samo graditi avtocest, vendar meni, da je ob odsotnosti drugih prometnih sistemov to nujno.

Priporočila o prometni politiki

MOP in MZP naj vsebinsko sodelujeta pri reševanju prometno-okoljskih problemov. S prostorskim sektorjem usklajena prometna politika bi tudi olajšala umeščanja različnih prometnih podsistemov na istem prostoru. Oblikuje naj se dolgoročna prometna strategija, ki usklajuje državno in mestne politike, opredeljuje, kako reševati problem naraščanja prometa in preveri ustreznost NPIA z vidika načrtovanih investicij v železniško omrežje in drugih možnosti zmanjševanja prometa. Sistemsko ali z zasebno pobudo naj uredi javni prevoz zaposlenih na delo.

Železnice

Matej Ogrin

Jasno je, da je železniški promet bistveno cenejši, že gradnja infrastrukture, pa tudi vzdrževanje je cenejše. Železniški promet povzroča 8x manj emisij CO₂ na enoto tovora. Ima pa drugačne lastnosti, ker ne omogoča prevoza od vrat do vrat, ni individualno mobilen in manj je udoben kot avto. Storitve železnic je pri nas zelo slaba, trenutno še obstoječih programov nismo sposobni vzdrževati. Proga Ljubljana - Maribor in Kočevsko progo je potrebno izboljšati in povrniti ukinjene proge. Ni pomembno iskanje razlik med cestami in železnicami, ampak dopolnjevanje individualnega in javnega transporta.

Drago Kos

V meritvah javnega mnenja v devetdesetih letih je bilo videti, da so ljudje pozabili na železnico, železnica je bila ocenjena kot prevozno sredstvo 19. stoletja. Tudi, ko so ljudi vprašali, če bi lahko železnice financirali z bencinskim prispevkom, je bila javnost izrazito proti. Železnica trenutno dejansko slabo servisira potrebe. Potreben je velik premik, da bi se ljudje z avtom vozili do železniške postaje in uporabljali javni prevoz, kot je to normalno v tujini. Potrebno bi bilo narediti cel kup mentalnih premikov.

Ali je »Avtocesta v vsako slovensko vas!« naša razvojna paradigma? Gradnja AC je bila vedno prioriteta dejavnost. Pred zadnjimi lokalnimi volitvami je celo zmanjkalo asfalta, ker je vsak župan hotel asfaltirati ceste, vsako stezo, da je pokazal »napredek«. Železnice pa so državni in meddržavni sistem, ki se ne more izvajati na lokalni ravni. Politični razmislek je tako povsem v korist cestam.

Hitra železnica je spet posebna zgodba, ker je Slovenija premajhna. Ne more servisirati Slovenije, namenjena je mednarodnemu prostoru. V slovenskem interesu pa je posodobitev obstoječega omrežja, pri čemer celotno omrežje ni zgrajeno optimalno, ker ni narejeno za prevoz ljudi. Železnica Dunaj-Trst je bila speljana skozi Zasavje zaradi rudnikov, zato je železniško omrežje neprilagojeno poselitvi.

Leta 1960 se je zgodil prelom, od takrat je sledil pospešen razvoj cest in zaton železnice. Ta razkorak je težko obrniti. Razlogi so od povsem ideoloških do pragmatičnih.

Železnica je kljub vsemu dokaj udoben prevoz, ker si med prevozom prost in vožnja ni izgubljen čas. Lahko spiš, delaš,

si socialen, vendar tega spoznanja v Sloveniji še ni. Sedaj tudi dobro misleči, ekološko in prometno ozaveščeni ljudje ne morejo uporabljati vlaka, ker jim obstoječe omrežje to onemogoča, zato cestnemu omrežju ni alternative. Država in železnice morajo zato dolga leta subvencionirati prazen tek, da se spreminjajo navade.

Alojz Juvanc

Ponudba na železnici je trenutno tako slaba, vagoni tako dotrajani, da se nihče noče voziti z njimi. Obetajo se milijardne investicije v železnico, obstoječih linij pa nihče ne obnavlja, da bi hitro ponudili boljšo storitev. Razdalje pri nas so kratke, hitrost 80 km/h je dovolj. Pri milijardnih investicijah pa so se nam lahko zgodi, da ne bo povpraševanja, ker nas lahko drugi prehitijo z boljšo storitvijo drugje. Juvanc ne razume, zakaj se z železniškim prometom ukvarja samo Ljubljana, ne pa tudi somestje med Velenjem in Celjem.

Glede tega, da bi železnica prevzela tranzitni promet, je skeptičen. Če je razdalja prekratka, je časovni strošek pretovora na železnico prevelik, zato je oprtni sistem po njegovem primeren za razdalje nad 400 km.

Sklep o železnicah

Značilnosti železnice so cenejši prevoz, cenejša infrastruktura, manj izpusta CO₂ na enoto tovora. Čas prevoza za potnika ni izgubljen, ker lahko vmes dela. Slabosti pa so v nezmožnosti prevoza od vrat do vrat, prevoz ni individualen, transportni režim je manj udoben in storitev je trenutno zelo slaba. Poleg tega prostorski sociolog opozarja, da so železnice centralno voden sistem, ki zahteva konsenz med občinami, tako da je izvedba veliko težja kot pri cestah. Železniško omrežje je bilo prilagojeno prevozu tovora, zato ni prilagojeno poselitvi.

Sogovorniki tudi ugotavljajo, da čeprav se obetajo milijardne investicije v nove proge, obstoječih nihče ne obnavlja ali izboljšuje storitve. To pa bi bilo ključno, saj spreminjanje navad iz cestnega v železniški transport zahteva dolgo financiranje praznega teka, zato obstaja vprašanje, ali bodo nove železnice izkoriščene.

Priporočila

Več pozornosti naj se nameni izboljšanju storitve železnškega prevoza, ne samo novogradnjam. Oblikuje naj se vizija, kako naj se dopolnjuje železniški in cestni promet, vključno z možnostjo oprtnega sistema prevoza tovora.

Plattform Pro Pustertal

Pobuda za oblikovanje prometne strategije v Pustriški dolini

Iniciativa za vzpostavitev prometne strategije za kraje med Bruneckom in Brixnom, ki so bili brez prometne vizije.

Kontekst

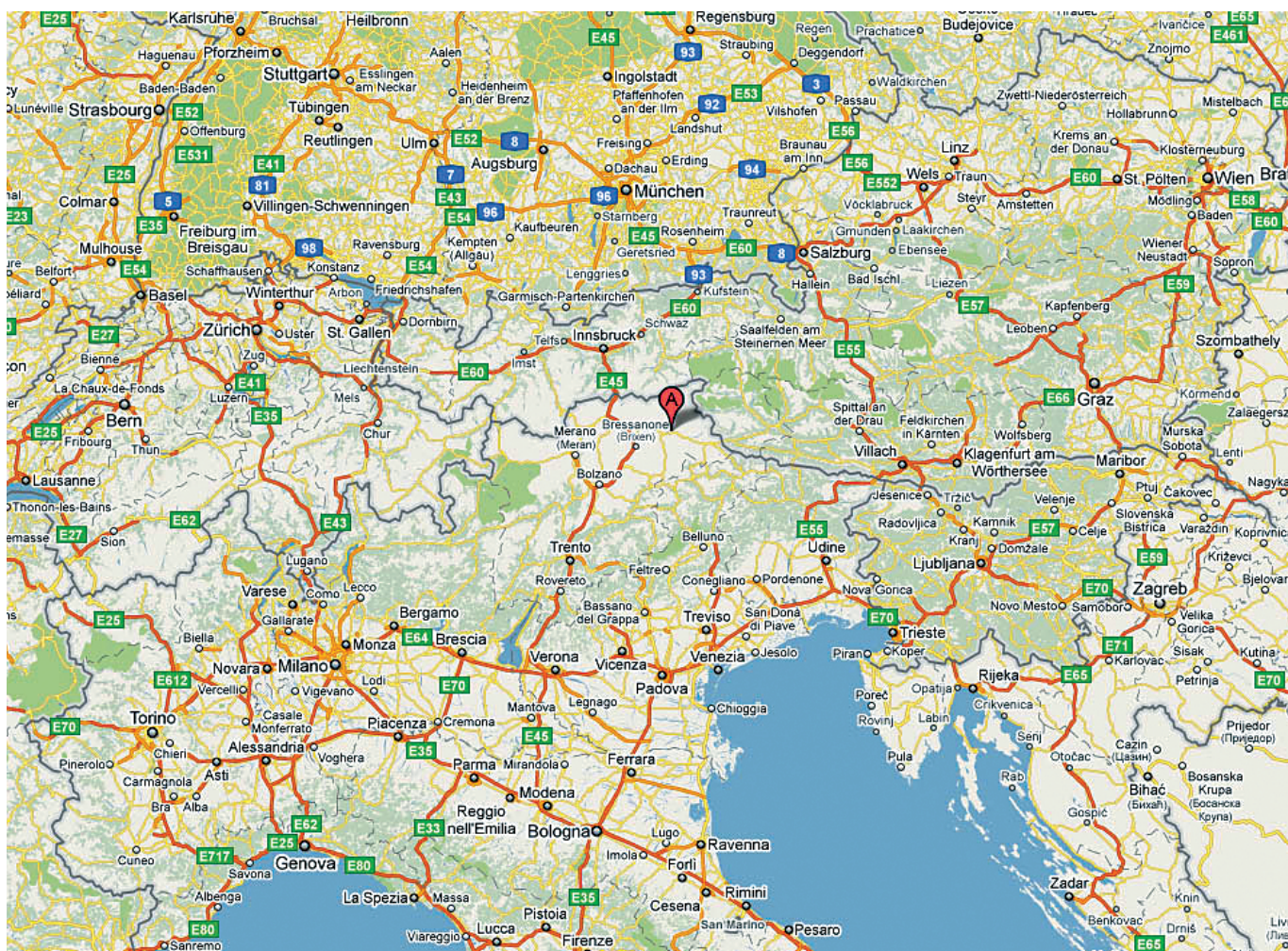
Na Južnem Tirolskem, v Pustriški dolini (Val Pusteria oz. Pustertal), je za prometno povezavo pred letom 2005 obstajala lokalna cesta in železnica.

Na cesti Bolzano – Brixen je bilo 15. 000 vozil PLDP (povprečnega letnega dnevnega prometa), blizu Brixna do 17. 000 in

število se je povečevalo. Železnica je doživljala počasen, a stalen zaton in prihodnost je bila nejasna. Vse manj ljudi se je namreč vozilo z vlakom; storitev je bila slaba, saj so potniki z vlakom za isto pot potrebovali 15 minut več kot z avtomobilom.

Izziv

Leta 2005 je lokalna politika predstavila natečaj, kako izboljšati promet v dolini Pustertal (Val di Pusteria). Natečaj je imel nasprotujoče si cilje: povečati pretočnost na obstoječih cestah, a upočasniti promet v vaseh in upoštevati boljše varnostne standarde. Rezultat je bil, da sta obe drugonagrajeni rešitvi predlagali izgradnjo velikih obvoznic, ki so pomenile skoraj popolno novogradnjo poleg stare ceste. Skupna predlagana investicija je bila okoli 100 mio € za 20 km.



Lokacija Pustriške doline na Južnem Tirolskem, foto: Google maps



Promet na pustriški cesti, foto: Plattform Pro Pustertal

Izdelanih ni bilo strateških ciljev, kako reševati prometne izzive.

Iniciativa

Dolina ni imela izdelane prometne strategije, izvajala pa se je cestna. Organizirali so lokalno pobudo, sestavljeno iz pripadnikov že prej delujočih ekoloških gibanj, društva za direktno demokracijo in strokovnjakov za javni transport.

Dejavnih je bilo 10 ljudi, od tega 6 najbolj aktivnih.



Zbiranje podpisov, foto: Plattform Pro Pustertal

Potek

V več občinah so organizirali neformalni referendum, na katerem bi prebivalci glasovali o prometni strategiji. Ljudi so informirali preko medijev, nekaj tednov pred glasovanjem pa je vsak volilni upravičenec tudi prejel brošuro z nevtralno pojasnjenimi možnostmi.

Novembra 2004 so začeli zbirati podpise podpore in zbrali so jih 2-3% od približno 50.000 volilnih upravičencev. S tem so si izborili legitimnost, da organizirajo pravi referendum, kjer lahko ljudje izrazijo svojo voljo.

Vsakemu volilnemu upravičencu so domov poslali A5 brošuro z 20 stranmi gradiva, kjer so nevtralno pojasnili, kakšni so scenariji in kaj so njihove posamezne prednosti in slabosti. Novica o neformalnem referendumu je seveda vzbudila pozornost lokalnih medijev, tako da so tudi časopisi in radijske postaje obširno poročale o tem. Tudi katoliške in cehovske organizacije so menile, da je dobro, da ljudje izrazijo svoje mnenje.

Marca 2005 so v vsaki vasi na običajnih volilnih mestih organizirali volišča. Udeležba je bila 25%, v posameznih vaseh do 50%. Na referendumu je sodelovalo 200 prostovoljcev.



Volitve v Brunecku, foto: Plattform Pro Pustertal

Referendum

Razpisan je bil referendum za prometno strategijo. Oblikovali so štiri strategije razvoja prometa:

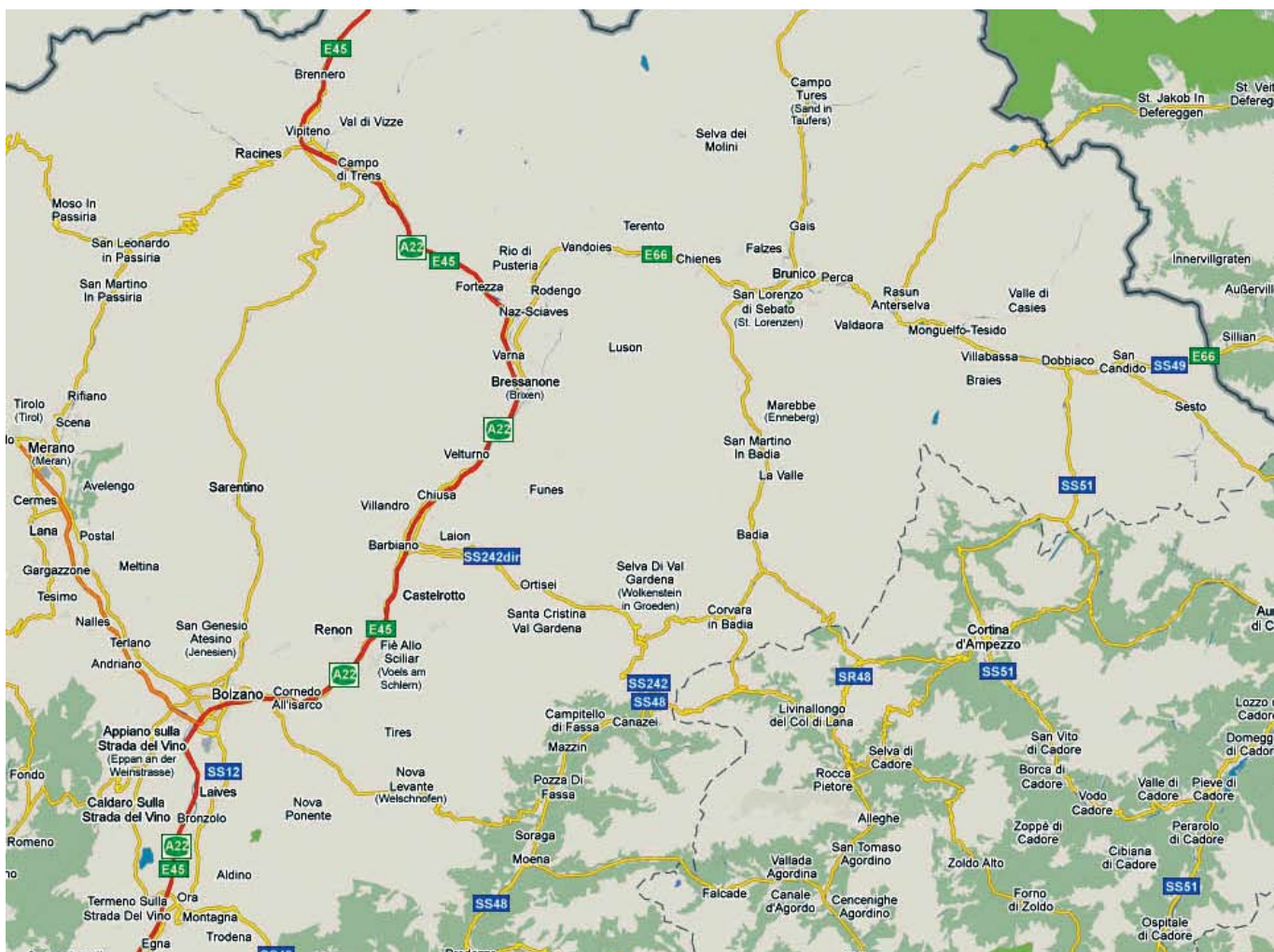
1A – Razširitev in pospešitev javnega prometa, majhne izboljšave cest

1B – Velike posodobitve javnega prometa, brez posegov v ceste

2A – Razširitve ceste in izgradnja obvoznic, majhni posegi v javni promet

2B – Izgradnja hitre ceste, brez posegov v javni promet

Referendum je bil eksperiment za direktno demokracijo. Formalno ni bil zavezujoč, ker je obsegal več občin in formalno ni bilo možno izvesti istega referenduma v večih občinah. Pridobili pa so politično moč in pozornost.



Zemljevid Pustriške doline, foto: Google maps

Rezultat

Z veliko večino so ljudje podprli izgradnjo dobrega javnega transporta, izboljšanje razmer na lokalnih cestah, ne pa novo hitro cesto. Z rezultati so torej dali regionalnim in občinskim politikom jasn signal, kakšno prometno politiko si prebivalci želijo.

Po 4 letih

Uredili so javni promet: zamenjali so vlake, povečali gostoto prihodov, uredili urnike in izboljšali nekatere postaje. Sedaj se veliko več ljudi vozi z vlakom.

A cesto so vseeno zgradili oz. jo še gradijo, kljub splošno sprejeti (neuradni) strategiji. Novo cesto gradijo po približno takih načrtih, kot so hoteli, kar je pravzaprav nova cesta.

Celotna akcija je bila torej delno uspešna. Sami ocenjujejo, da bi lahko bilo veliko slabše.

Detalji in misli

V brošuri so prosili vsakega volilca za 0.5 ali 1€. Nekateri so dali tudi 50€, skupno pa se jim je strošek tiska povrnil. Ocenjujejo, da je bila brošura odločujoč element, ki je vplival na javno mnenje. Ljudje imajo radi, da se naredi nekaj za njih, da se jih vpraša.

Na Južnem Tirolskem sicer ne prirejajo natečajev za rešitev cestnih problemov.

Železnice niso spremenile fokusa prometne politike, postale so zgolj dodaten cilj. Nihče se ne sprašuje o nujnosti avtocest. Večletni proračun za AC je milijarda evrov, za železnice pa nekaj malega. Vendar sedaj ponovno verjamejo v javni transport zaradi konstantnih prometnih težav in kulturnih sprememb.

Lokalna politika ni podprla nobene strategije. Izrekli so se posamezniki, zeleni so recimo podpirali strategijo lokalne pobude. Politiki so svetovali obstrukcijo referendumu, ker so čutili pritisk, očitali so politikanstvo.

Sklepi

Sklep o ciljih

Vsi sogovorniki poudarjajo pomen natančno definiranih primarnih in sekundarnih ciljev, saj iz njih izhajajo kriteriji za vrednotenje.

Cilje določata Ministrstvo za promet in še posebej Ministrstvo za okolje in prostor, ki mora strokovno in kompetentno odločati in usmerjati razvoj. Medtem, ko se primarni cilji večinoma zlahka izpolnijo, so sekundarni cilji vsakič drugačni, ker jih je potrebno razbrati iz prostora.

Ob odsotnosti regionalnega prostorskega in prometnega načrtovanja, kjer bi se lahko sekundarni cilji definirali, ostajajo cilji dostikrat nedorečeni, tako da je od načrtovalcev odvisno, katere cilje si bodo postavili.

Sklep metodologije DPN

Sogovorniki so enotni, da naj metodološki okvir odraža razumevanje izzivov na trasi, zato morajo biti vidiki in kriteriji vezani na problem, ki vodi do uresničitve cilja.

Opozarjajo, da se v praksi dostikrat uporablja nabor standardnih kriterijev, ki se med seboj matematično seštevajo, tako da je izid naključen.

Namesto dajanja natančnih utežnih vrednosti posameznim kriterijem predlagajo iskanje ključnih lastnosti trase, na podlagi katerih se opravi odločanje.

Prostorski načrtovalki opozarjata na prehitro odštevanje »varovanih« območij, saj bi z zgodnjim usklajevanjem resorjev in upoštevanjem omilitvenih posegov lahko dosegli boljše rešitve.

Pri kriterijih znotraj vidikov je važen izbor glede na njihovo relevantnost, pri čemer se teži k manjšemu številu kriterijev, ki morajo biti medresorsko usklajeni.

Sklep o trasiranju

Izkušnje kažejo dobre trase, ki nastanejo v sodelovanju s prostorskimi načrtovalci in predvsem v stikih z lokalnimi skupnostmi in javnostjo, še preden načrtovalci narišejo prvo traso.

Sklep lokalne skupnosti

Dialog lokalnih skupnosti z državo pri umeščanju v prostor se obrestuje z dobro rešitvijo za vse strani. Na ministrstvu pričakujejo večjo vlogo lokalnih skupnosti pri iskanju konsenza o dobri rešitvi.

Večje in bolje organizirane lokalne skupnosti v postopku umeščanja pogosto prehitvejo državne načrtovalce s predhodno izdelanimi stališči, ki na račun države večajo lokalne koristi.

Sklep lokalnih pobud

Sogovorniki se strinjajo v tem, da lokalne pobude lahko izboljšajo projekte, vendar pa do tvornega sodelovanja lahko pride le ob zgodnjem vključevanju javnosti, saj je pomembna vzpostavitev zaupanja med načrtovalci in prebivalci.

Lokalne pobude se oblikujejo zaradi pozne ali slabe obveščenosti. Sogovorniki opozarjajo na različne interese lokalnih skupnosti, ki lahko nihajo med sebičnimi in splošno koristnimi interesi.

Pri strateških temah obstaja velik razkorak med javnimi uslužbenci, ki se trudijo učinkovito izvesti del državnega načrta in lokalnimi pobudami, ki razmišljajo neobremenjeno, medsektorsko in jih zanimajo dolgoročni vidiki projektov.

Sklep o Nimby sindromu

Ugotovljena je splošna družbena dovzetnost za nasprotovanje državnim projektom, saj se zasebna lastnina pri nas ceni bolj kot javni interes.

Civilna družba bi morala prevzeti aktivnejšo vlogo oblikovanja stališč že pred izbruhom določene problematike.

Sklep o participaciji

Strokovnjaki ugotavljajo veliko zavedanje in zanimanje javnosti za državne projekte v lokalnem okolju.

Zgodnje vključevanje javnosti je ključno za večjo sprejetost in izvedljivost. Dva do trije meseci časa, porabljenega za dobro argumentiran predlog, preprečuje kasnejše večje in dražje zamude.

Najprej je treba postaviti ključne parametre nove prometnice, argumente na nižjem nivoju pa soočati in objektivizirati.

Na načelni ravni Aarhuška konvencija predpisuje vključenost vseh zainteresiranih ljudi, ta participacija pa se izvaja zelo formalizirano.

Sklep lokalne koristnosti

Lokalno koristnost lahko razdelimo v dve nasprotni si kategoriji razvoja: modernističen in postmoderen razvoj. Moderna družba izkorišča prostor, prometno infrastrukturo dojema kot pogoj za ustvarjanje delovnih mest. Postmoderno gledanje pa varuje okolje in prostor, razvija ekologijo, visoko tehnologijo in pretok znanja.

Koncept razvoja kraja zaradi infrastrukture se je spremenil s cestnim omrežjem, ki omogoča vožnjo kamorkoli. Železnice vzpodbujajo koncentrirano urbanizacijo, avtoceste pa razpršeno dezurbanizacijo.

Potencialne koristi gradnje avtocest za naselja: prihranki časa, manj prometa v naseljih, razbremenitev lokalnih cest, večja dostopnost, razvoj lokalnih središč in večja prometna varnost lahko prinesejo tudi nasprotno učinke od želenih: centralizem, odliv ljudi iz kraja, večje emisije, prometne zastoj, daljši čas potovanja, izgubo centralnih funkcij in spremembo v spalna naselja.

Majhne občine tekmujejo med seboj, kar vodi do absurdnih situacij, ko hoče biti vsaka samozadostna.

Sklep o sodelovanjih pri prometni politiki

Investicije prometne infrastrukture so zasnovane tako, da se prometni pod sistemi glede vsebinskih vprašanj ne usklajujejo. Naloge jim dodeljuje MZP, nato pa vsak sektor posebej pripravlja dokumentacijo in umeščanje v prostor.

Tudi pri umeščanju v prostor, kjer MZP daje MOP-u pobudo za novo prometnico, do sodelovanja ne prihaja, zato MOP ne predlaga nove prometnice.

Tvorno sodelovanje pri prometni politiki bi moralo izgledati tako, da bi se MZP in MOP dogovorila, kako bi rešili problem prevelikih izpustov CO₂ iz prometa in skupaj bi postavili strategijo reševanja, ki vključuje vse prometne pod sisteme.

Sklep o avtocestah

Avtoceste so bile od osamosvojitve ključni postsocialistični projekt in zgrajene kot instrument kohezije Slovenije. Razlogi za avtocestno usmeritev so v splošnih privlačnostih avtoceste in razpršenem načinu poselitve.

Največja gradnja avtocest je potekala od leta 1994, ko je bil

sprejet Nacionalni program izgradnje avtocest, ki se je noveliral leta 2001.

Zaskrbljujoča je nenasitnost po avtocestah, pri čemer so finančni viri že izčrpani in ni zadovoljivega odgovora na stalno naraščanje prometa.

Sklep o prometni politiki

Pomankljivo se usklajujejo prometni pod sistemi, razvoj javnega prometa in izkoriščanje obstoječe infrastrukture. Ob odsotnosti učinkovitega javnega transporta racionalnost posameznikov vodi v neracionalen prometni sistem.

Cestni načrtovalec razlaga povečevanje prometa kot posledico slabega prostorskega načrtovanja, zato je gradnja infrastrukture »gašenje požara« oz. popravljanje napak drugih sektorjev. Zmogljivejša infrastruktura po njegovem ne vpliva na gostoto prometa.

Nasprotno pa geograf meni, da večanje prometne ponudbe pritegne tudi večje povpraševanje, ker spreminja navade uporabnikov in vpliva na njihove odločitve. Za primer navaja selitve ljudi iz mest na podeželje, ker se lahko vsakodnevno vozijo v mesto.

Sklep o železnica

Čeprav se obetajo velike investicije v nove proge, obstoječih nihče ne obnavlja ali izboljšuje storitev. To pa bi bilo ključno, saj spreminjanje navad iz cestnega v železniški transport zahteva dolgo financiranje praznega teka, zato obstaja odprto vprašanje, koliko bodo nove železnice izkoriščene.

Priporočila za različne deležnike

Prostorski načrtovalci

Metodologija s kriteriji in vidiki naj bo postavljena vedno znova, ker so za uresničitev strateškega cilja vedno drugačni problemi. Njihovo razumevanje naj se torej v metodologiji neposredno odraža. Prostorski vidik naj ima nadrejeno vlogo, ker usklajuje vse sektorske vidike, oz. naj bo prostorski vidik integralen v strateških ciljih. Pred izdelavo študije je potrebno v sodelovanju večih sektorjev uskladiti kriterije znotraj vidikov, da se ne podvajajo, in preveriti, ali so izključujoči kriteriji res nepremostljivi. Projektanti naj imajo na voljo dovolj časa za tehten premislek.

Prometni načrtovalci

MOP in MZP naj vsebinsko sodelujeta pri reševanju prometno-okoljskih problemov. S prostorskim sektorjem usklajena prometna politika bi tudi olajšala umeščanja različnih prometnih podsistemov na istem prostoru. Oblikuje naj se dolgoročna prometna strategija, ki usklajuje državno in mestne politike, opredeljuje, kako reševati problem naraščanja prometa, in naj preveri ustreznost NPIA z vidika načrtovanih investicij v železniško omrežje in drugih možnosti zmanjševanja prometa. Sistemsko ali z zasebno pobudo naj se uredi javni prevoz dnevnih migracij na delo.

Trase naj skupaj izdelujejo cestni in prostorski načrtovalci, ki se še pred prvimi variantami na delavnicah z lokalnimi prebivalci informirajo o njihovih pogledih in si pridobijo zaupanje.

Več pozornosti naj se nameni izboljšanju storitve železniškega prevoza, ne samo novogradnjam. Oblikuje naj se vizija, kako naj se dopolnjuje železniški in cestni promet, vključno z možnostjo oprtnega sistema prevoza tovora.

Lokalne skupnosti

Mehanizmi vključevanja lokalnih skupnosti in javnosti v državne razvojne načrte naj bodo dvosmerni; oblikujejo naj se tovrstna priporočila ali norme. Lokalne skupnosti naj poskušajo oblikovati skupne točke vrednot med občinsko upravo in lokalnimi pobudami. Dilema, koliko dragih varstvenih ali razvojnih optimizacij za lokalne skupnosti je upravičenih, naj se razreši v javni razpravi na državni ravni. Občine naj pri državnih projektih aktivno sodelujejo in pripomorejo z dodatnimi študijami oz. priporavi.

V načrtovanju naj se preveri, koliko cesta prinaša kraju razvoj, koliko pa mu spreminja značaj z izgubo ljudi, zaposlitev in centralnih funkcij. Prostorski načrtovalci naj prepoznajo, kaj je za lokalno koristnost pomembno in temu prilagodijo lokalne cilje. Oblikuje naj se model postmodernega oz. trajnostnega razvoja, ki bo uporaben za različne lokalne skupnosti in naj presega 4-letni mandat lokalnih volitev. Doseže naj se nadlokalen (medobčinski, regionalen) in multidisciplinaren dogovor o razvojni strategiji večih sektorjev. Nove in obstoječe soseske naj imajo vzpostavljen javni transport.

Lokalne pobude

Lokalne pobude naj transparentno in argumentirano predstavljajo svoje vrednote, interese in lokalno poznavanje. Ključni dejavnik dejanske podpore je reprezentativnost lokalne pobude, zato je potrebno javnost obveščati in izobraževati o problematiki ter medijsko delovati. Uporabni so mehanizmi direktne demokracije (referendum, glasovanja, ankete...). Legitimnost se lahko veča s povezovanjem sorodnih pobud, s stalnejšimi oblikami delovanja in z dajanjem pobud *za*, namesto *proti*, kar so lastnosti delovanja nevladnih organizacij. Uspešne pobude zajemajo širši prostor, dajejo predloge in z direktno demokracijo dokažejo svojo reprezentativnost.

Državna uprava

Cilji prometnega projekta naj se oblikujejo v medresorskem usklajevanju prometnih in prostorskih pripravljalcev in naj vsebujejo javno predstavljene vsebinske alternative, ki sledijo sodobnim prometnim spoznanjem, z vključeno oceno stroškov. K oblikovanju vsebinskih alternativ naj se za podajanje predlogov povabi nevladne oz. strokovne organizacije in zainteresirano javnost. Nižji oz. sekundarni cilji naj bodo usklajeni s primarnimi, konsenz o njih pa naj bo dosežen pred iskanjem tras. Strateški cilji naj opredeljujejo ključne parametre projekta z jasnimi kriteriji, kaj je ustrezna oz. neustrezna rešitev.

Vključevanje in sodelovanje z javnostjo naj se začne odvijati čim bolj zgodaj, da se doseže identifikacija s projektom. Postopek naj bo normiran oz. vsaj usmerjen, da so komunikacijske poti odprte. Informiranje, upoštevanje oz. argumentirano soočenje z dejstvi, kjer se stališča vsebinsko objektivizirajo, so nujni sestavni del umeščanja, zato informiranje ne sme biti formalizirano na objave na oglasnih deskah. Javno mnenje naj se meri sproti, da se zazna podpora posameznim rešitvam. Civilne iniciative si želijo vrednostno nevtralen odnos do njihovega delovanja, ker imajo iskreno željo po izboljšanju, ne uničenju projekta.

Zaključna priporočila

Cilji:

Z boljšim definiranjem ciljev nove prometnice bi lahko dosegli boljšo realizacijo.

Primarni cilji prometnih povezav (boljša prometna povezava) so večinoma dobro definirani, sekundarni, ki se nanašajo na razvoj poselitve, način izvedbe prometne strategije ipd., pa veliko slabše. Na podlagi prometne študije Ministrstvo za promet določa tehnične smernice, ki naj jih nova prometnica zagotavlja, Ministrstvo za okolje in prostor te cilje dopolni, do sodelovanja v določanju ciljev ne prihaja, možne alternative gradnji se ne preverjajo, zato so cilji dostikrat nedorečeni. V takšnih pogojih je zato odgovornost za odločitve preložena na projektante, rezultat pa je nepredvidljiv.

Metodologija državnih prostorskih načrtov:

Doslednejše in medsektorsko usklajeno vrednotenja bi lahko prineslo boljšo izbiro tras.

V (pre)kratkih rokih za izdelavo študije vrednotenja se projektanti pogosto zatekajo k šablonskim izborom vidikov in kriterijev, ki ne odražajo problematike na trasi. Za nameček se omejitve različnih sektorjev prehitro odštevajo v začetnih fazah vrednotenja, zato pogosto ostajajo na voljo zgolj slabe kompromisne možnosti, ki ne prinašajo dobrih rešitev.

V kolikor bi projektanti metodologijo prilagajali vsakokratni problematiki in vnaprej pretehtali, koliko so omejitve nepremostljive, bi izbiranje tras lahko bilo bolj kvalitetno.

Vključevanje javnosti:

Drugačni mehanizmi vključevanja javnosti lahko prinesejo več konstruktivnega sodelovanja.

Sedanja praksa, da se odločitve sprejmejo, nato pa se javnost seznani z rešitvijo, je slaba, saj ni možnosti za bistvene spremembe, zato se nezadovoljstvo prizadetih izraža s protesti. Če pa je javnost povabljen k sodelovanju že v začetni, pripravljalni fazi, ko rešitev sploh še ni, se lahko med pripravljalci in javnostjo vzpostavi zaupanje in transparentnost, kar je pogoj za tvorno reševanje odprtih vprašanj.

Lokalne pobude:

Drugače organizirana javnost bi lahko bolj tvorno sodelovala z lokalnimi skupnostmi in državno upravo.

Zaradi simptomatičnega in množičnega pojavljanja lokalnih pobud ob nestrinjanju z državnimi ali občinskimi projekti in zaradi netaktnosti pri komuniciranju, so učinki posamezne skupine manjši, kot bi sicer lahko bili. Ad-hoc organiziranje javnosti v lokalne pobude ob pereči temi sicer lahko prinese rezultate, vendar pa je uspešnejša proaktivna vloga vnaprej organizirane zainteresirane javnosti z jasnimi dolgoročnimi cilji. Za uspešno delovanje lokalne pobude mora biti namen vseskozi jase, uspešno mora delovati z mediji za pozitivno javno podobo, pridobiti mora legitimnost v okolju, ki ga zastopa in sporočilo za odločevalce mora biti nedvoumno. Komunikacija mora potekati odprto in iskreno k javnosti, lokalni skupnosti in državni upravi.

Prometna politika:

Problemsko orientirano sodelovanje deležnikov in vključevanje sodobnih spoznanj prometnega načrtovanja bi lahko pripomoglo k učinkovitejšemu prometnu omrežju.

Sedanje stanje lahko opišemo z naraščanjem prometnih obremenitev in zunanjih stroškov zaradi le-teh, odsotnostjo dolgoročne vizije, kako probleme reševati in z veliko državno zadolženostjo zaradi gradnje avtocest.

Problemsko orientirano sodelovanje prostorskih in prometnih strokovnjakov na temo zmanjševanja zunanjih stroškov in investicij bi ob vključitvi spoznanj iz tujine lahko prineslo odgovor, kako zaježiti naraščanje prometa in odvisnost od avtomobilov.

Lokalna koristnost:

Vsako povečevanje prometne dostopnosti naselju ne prinaša zgolj koristi.

Medtem, ko sogovorniki v državni in lokalni upravi poudarjajo pozitivne lastnosti avtocest – večanje prometne dostopnosti, varnosti, učinkovitosti itd., je po besedah geografa velika verjetnost, da se naselje po priključku na avtocesto spremeni, še posebej, če je v bližini večje mesto. Vplivi verjetno niso povsem predvidljivi in bi zahtevali podrobnejšo študijo, obsegajo pa izgubo centralnih funkcij, stagnacijo storitvenega sektorja in spremembo v spalno naselje. Boljša prometna dostopnost namreč spreminja vedenje prebivalcev, ki se praviloma vsakodnevno vozijo iz manjših v večja mesta.

Dogodek / Poročilo z delavnice Vrednotenje državnih prometnih posegov z vidika lokalne koristnosti

Avditorij Centra Evropa, Dalmatinova 4, Ljubljana, 11. marca 2010 ob 13. uri



Na konferenci, foto: Žan Pižorn

Izhodišča

Državni infrastrukturni prometni projekti so po naravi velikega obsega in so načrtovani od zgoraj navzdol. Pri njihovi izvedbi zato pogosto pride do nasprotovanja lokalnega prebivalstva.

Namen delavnice je bil preveriti vsebinske razloge za nasprotovanje lokalnega prebivalstva. Ali bi lahko načrtovanje in izvedljivost državnih projektov izboljšali z ustreznim načinom vrednotenja državnih projektov z vidika lokalne koristnosti? Ali bi lahko pridobili orodje, s katerim bi ločevali različne motive nasprotovanja lokalnega prebivalstva?

Uvod

V uvodnem nagovoru je Marko Peterlin predstavil projekt Mreža za prostor, katerega namen je mreženje med strokovnimi nevladnimi organizacijami in lokalnimi pobudami za krepitev vloge neodvisnih teles v procesih odločanja o prostorskem in urbanem razvoju.

Urban Jeriha je predstavil društvo Preboj in pojasnil razloge za sodelovanje v projektu. Njihov motiv za delovanje izhaja

iz odklonilnega mnenja o poteku trase na severnem delu 3. razvojne osi. Trasi nasprotujejo, ker predlagan potek ni regionalno utemeljen, ker je predlagana trasa dvakrat dražja od prometno bolj učinkovite in ker ni trajnostna, saj uničuje veliko najboljših kmetijskih zemljišč.

V nadaljevanju je pojasnil stopnje vključevanja javnosti, dva različna pogleda na trajnostni razvoj in lokalno koristnost na treh primerih avtocest v Franciji, Italiji in Švici. Izpostavil je delovno hipotezo, da so v javnosti bolje sprejeti posegi, ki povečujejo lokalne potenciale, slabše pa so sprejeti posegi, ki lokalne potenciale zmanjšujejo. Predstavil in komentiral je poročilo o stanju na razvojnih oseh, za zaključek pa navedel priporočila za večjo lokalno koristnost državnih prometnih posegov, ki izhajajo iz predhodne raziskave s pomočjo poglobljenih intervjujev.

Okrogla miza

Gostje okrogle mize so bili Ana Sodnik Prah, DARS, Barbara Radovan, Ministrstvo za okolje in prostor, dr. Aleš Mlakar, Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Jože Novak, IMOS, nekdanje direktor Urada za prostorsko planiranje, in Urban Jeriha, društvo Preboj. Moderator je bil Marko Peterlin z Inštituta za politike prostora.

Prvi krog razprave je začel Jože Novak in pojasnil vlogo cest in drugih prometnic kot ključnih dejavnikov na prostorski razvoj. Pri sedanjih tehnologijah prevoza so po njegovem ceste ključne. Če cest ni, razvoj zastane, kjer pa je križišče cest, nastane urbani pol. Ceste so torej v osnovi koristne, ker pa imajo tudi negativne učinke, jih umikamo stran od poselitve. Po njegovem mnenju je obdobje intenzivne cestogradnje je mimo. Pojasnil je zgodovino in kontekst 3. razvojne osi in ključne cilje, ki naj jih zasleduje.

Novak je navedel pet kriterijev kot stalnico pri presoji vplivov na prostor: funkcionalnost, tehnologijo gradnje, ekonomičnost, okoljski vidik in družbena sprejemljivost. Pri slednji je po njegovem ključna dilema ali je glasno mnenje večinsko. Pri stiku z lokalno skupnostjo se splača odpreti karte.

Barbara Radovan je orisala zgodovino zakonodajnega okvira za sedanjo metodologijo vrednotenja lokalne koristnosti. Opozorila je, da je lokalni razvoj skladno z ustavo v pristojnosti občin, država načrtuje samo projekte, ki so državnega ali

mednarodnega pomena. Sogovornik državi je občina, te pa pogosto ne skrbijo dovolj za lokalno legitimnost svojih stališč, zato na ministrstvu iščejo načine, kako bi tudi splošno javnost prej vključili v projekte.

Aleš Mlakar je menil, da občine niso bile pripravljene na avtocestni program, saj niso vedele, kaj jim prinaša. Načrtovalci se izogibajo neposrednim vključitvam lokalnih stališč, ampak se trudijo prepoznati vrednostni sistem, ki oblikuje lokalne cilje.



Uvod v temo, foto: Žan Pižorn

Ana Sodnik Prah ima izkušnje tako iz prostorske kot iz investitorske vloge. Po njenem morajo prostorski načrtovalci sami neodvisno videti, kaj je za neko območje najboljše in tako soočiti državne strateške in lokalne cilje. Do problemov prihaja, če posamezno stališče prevlada le zato, ker je glasno. Opozorila je na kontekst časa, v katerem se sprejme odločitve – včasih je tudi slabša odločitev boljša kot nobena odločitev. Meni, da je prakso vključevanja javnosti treba normirati.

Urban Jeriha je dejal, da občine zelo različno zagotavljajo reprezentativnost javnosti. Poudaril je, da se najpomembnejše odločitve sprejmejo pred umeščanjem v prostor. Vprašanje je, kako se v postopku umeščanja v prostor odločati o strateških odločitvah.

Aleš Mlakar je opozoril na pomanjkanje strateškega načrtovanja. Opozoril je na razliko med alternativami posegu in alternativami posega, ter da je pred načrtovanjem tras treba dobiti konsenz o ciljnih posega.

Sledil je niz vprašanj iz publike. Marjan Cerar je dejal, da posegi ob koristnosti povzročajo tudi škodo ter, da lokalne skupnosti zanima, kaj lahko škodo odtehta. Problem vidi v zidu nezaupanja do načrtovalcev, ker laiki ne razumejo načrtov. Bistvena je transparentnost in etičnost načrtovalcev.

Barbara Radovan je zagotovila, da lahko javnost od Ministrstva za okolje in prostor vedno pričakuje poštenost, da pa so pričakovanja s strani lokalnih skupnosti pogosto iracionalna. Po njenem država vedno poskrbi, da je stanje po posegu v skladu z zakoni in predpisi.

Jože Novak je dejal, da je javnost strukturirana na več različnih plasti in da se včasih javnost meša tudi s stroko. Meni, da je proces načrtovanja postal preveč formaliziran in premalo vsebinski.

Aljaž Plevnik je potrdil, da je problem v strateškem načrtovanju, pri 3R0 je zatajilo prav regionalno prostorsko planiranje. Danes razvite države promet urejajo drugače, šele na 4. mestu prioritet je gradnja nove infrastrukture. Problem, kot ga vidi, je neusklajenost ciljev oz. nestrukturiranost – nižji cilji se ne držijo strateških.

Ana Sodnik Prah je poudarila tudi pomanjkanje nivojev planiranja: od Strategije prostorskega razvoja Slovenije do Državnega prostorskega načrta je prevelika razlika.

Žan Pižorn iz Braslovč je izpostavil problem informiranosti, o trasi so izvedeli iz časopisov. Soočeni so bili z dejstvom o trasi iz Koroške proti Ljubljani, občinski svet pa ji je nasprotoval. Kriteriji odločanja so jim nerazumljivi, na napake so brez učinko opozarjali ministrstva in vlado.

V drugi izmenjavi mnenj med razpravljavci je Jože Novak menil, da je rešitev za razvoj podeželja v dostopu do bližnjih mest, ne pa do glavnega mesta, Barbara Radovan je ponovno izpostavila vlogo občin pri zagotavljanju reprezentacije državnih planov, Ana Sodnik Prah pa je opozorila še na dejstvo, da celoten avtocestni program še ni zgrajen. Po njenem si DARS ne želi samo graditi avtoceste, ampak meni, da je to ob odsotnosti drugih prometnih sistemov nujno. Urban Jeriha je dejal, da občine niso vedno zastopniki vseh lokalnih interesov in da so potrebni še drugi kanali.

Jože Novak je na koncu predlagal prenovu metodologije z vključitvijo javnosti. Strateški razmislek naj vključi rešitve izven okvira. Dilema 3. razvojne osi, ki je bodisi optimizacija poteka ali sprejetje sedanjega predloga, naj se razreši znotraj regije. Apeliral je k strateškem razmišljanju za eno generacijo vnapij.

Moderator je v zaključkih poskusil povzeti glavne poudarke z vidika vrednotenja lokalne koristnosti državnih prometnih projektov. Prvič, pristojnost za lokalni razvoj je v rokah občine, zato je sogovornik države pri tovrstnih projektih občina, na njej pa je, da zagotovi reprezentativnost stališč, ki jih

zagovarja v dialogu z državo. Drugič, prostorski načrtovalci morajo neodvisno prepoznati lokalne potenciale in vrednostni sistem, ki stoji za lokalnimi cilji, ter soočiti državne in lokalne cilje skozi proces prostorskega načrtovanja. V ta namen bi koristila prenova metodologij, ki pomagajo pri vrednotenju državnih projektov. Tretjič, vzpostaviti je potrebno strateško načrtovanje, vzpostavljena mora biti jasna strukturiranost ciljev, pri kateri morajo konkretniji cilji uresničevati strateške cilje.

Zapisala:

Urban Jeriha, Društvo Preboj

Marko Peterlin, Inštitut za politike prostora



Na konferenci, foto: Žan Pižorn

Aneks / Gradivo za referendum Pustertal

Prosimo, označite le eno od štirih možnosti prometne strategije v Pustriški dolini (Pustertal), ki ima po vašem mnenju prednost pred ostalimi.

1A Prenova javnega prometa, manjši posegi na cesti Pustertaler StraÙe

Izgradnja zmogljivejše ÷eleznice Pustertal, novih ÷elezniških postajališč, prenova in uskladev ÷elezniških in avtobusnih povezav s polurnim intervalom v glavni dolini. Posegi na cesti Pustertaler StraÙe obsegajo razbremenitev naselij in nevarnih mest (kratki krajevni obvozi, odseki predorov), vendar brez širitve ceste in izravnnav, brez novih trasiranj v dolžini nad 1,5 km in brez večanja hitrosti.

1B Prenova javnega prometa, brez gradenj na cesti Pustertaler StraÙe

Izgradnja Pustriške ÷eleznice, novih ÷elezniških postajališč, izgradnja in uskladev ÷elezniških in avtobusnih povezav, polurni interval v glavni dolini. Brez gradbenih ukrepov na cesti Pustertaler StraÙe, le razbremenitev krajev s premiki cest, semaforji, prometnimi omejitvami in protihrupno zaščito.

2A Rekonstrukcija ceste Pustertaler StraÙe, izboljšanje javnega prometa

Razširitev celotne ceste Pustertaler StraÙe na širino 10,5 m in na najmanjši polmer ovinkov 250 m, delno z nivojskimi križišči; občutno povišanje hitrosti voñnje, nove obvoznice do dolžine 5 km. Prenova in uskladev ÷elezniških in avtobusnih povezav.

2B Gradnja hitre ceste, stagnacija javnega prometa

Izvedba hitre ceste z novogradnjo ali rekonstrukcijo posameznih cestnih delov, brez nivojskih križanj. V prihodnosti možnost izgradnje štiripasovne ceste. Izboljšanje obstoječih javnih prometnih povezav brez večjih investicij.



Volilni listi, foto: Plattform Pro Pustertal

1A Izgradnja in pospešitev javnega prometa, manjši posegi na cesti Pustertaler StraÙe

Na cesti Pustertaler StraÙe bodo izvedeni posegi za razbremenitev stanovanjskih obmoèij in za ublažitev nevarnih situacij. Javni promet bo zasnovan občutno bolj atraktivno, s hitrejšo železnico, zgoščevanjem in uskladitvijo vozni redov in investicijam v objekte in vozne parke.

Cilji

Stanovanjska obmoèja, ki ležijo neposredno ob cesti Pustertaler StraÙe, naj bi bila razbremenjena. Karakter ceste kot regionalne povezave bi bil ohranjan in ne bi spodbujali nadaljnje rasti cestnega prometa. Z izboljšanjem javnega prometa naj bi se večji del prometa vrnil na železniški in avtobusni promet, s tem pa bi se tudi zmanjšal prometni pritisk na cesto.

Ukrepi

Vzdolž ceste se za razbremenitev stanovanjskih naselij predvidijo kratki obvozi oz. pokriti vkopi, brez daljših novih tras (orientacijska vrednost najveè 1,5 km). Nevarne situacije bi ublažili s posegi na križišèih (urejanje zavijalcev, krožni promet). Cesta bo še naprej prilagojena pokrajini, brez novih razširitev in izravnjav. Po možnosti se omeji težji promet, na primer s prepovedjo noène vožnje ali s cestnino.

Zgradili bi železniško linijo, ki omogoèa hitrejšo vožnjo in optimizacijo voznega reda (z gradnjo direktnega prikljuèka v smeri mesta Brixen in posameznimi izravnjavami). Postavili bi nova križanja s cesto, zgradili nova postajališèa oz. premaknili postajne toèke kar bi izboljšalo doseg železnice, sanirali in izboljšali železniške postaje. Objekte za tovorni promet bi ohranili in modernizirali. Z neprekinjenim časovnim intervalom – urnim, in polurnim za obremenjene dele dneva – bi zgostili vozni red. Reorganizirali bi avtobusne linije in povezave z železnico, ter uvedli polurni interval na pomembnejših avtobusnih linijah.

Argumenti za

- Naselja bodo učinkovito razbremenjena, brez večjih novogradenj cest
- Prometna obremenitev v glavnih krajih se ne bo poveèevala
- Javni prevoz bo občutno bolj konkurenèn od individualnega prometa
- Pokrajinski posegi so majhni

Argumenti proti

- Èas vožnje po cesti se skoraj ne bi zmanjšal
- Kapaciteta ceste Pustertaler StraÙe bo le neznatno poveèana
- Relativno večja investicijska potreba za ceste in železnice
- Potek ceste bo zaèrtan, nadaljnje možnosti za izgradnjo so omejene

1B Izgradnja javnega prometa, brez gradenj na cesti Pustertaler StraÙe

Na cesti Pustertaler StraÙe ne bo večjih gradenj, predvsem pa ne novih cestnih odsekov. Promet na preostalih cestah skozi naselja bo omejen s prometnimi ukrepi. Javni prevoz bo izboljšán z obsežnimi gradnjami, poudarek bo na poveèanju kapacitete in na boljši dosegljivosti naselitvenih obmoèij.

Cilji

Dodatno poveèanje prometa na cesti bi prepreèili; promet naj se odvija tako, da bi bili kraji èim manj obremenjeni. Atraktivnost cestnega prometa bi se zaradi omejitev zmanjšala in Pustertaler StraÙe bi bila bistveno razbremenjena zaradi izboljšanega javnega prometa. Ob tem se stremi predvsem k izboljšani dostopnosti naselij, hitrost vožnje pa je na drugem mestu.

Ukrepi

Krajevni prehodi za pešce se preoblikujejo tako, da se promet upoèasni in se poveèa varnost. Zgradi se protihrupna zaščita in postavi semaforje, ki omejujejo promet znotraj naselij. Po možnosti se omeji tovorni promet (prepoved noène vožnje, cestnina, tonažna omejitev).

Gradbeni ukrepi na železnici so namenjeni poveèanju kapacitete (dodatna križanja, podaljšanje peronov, podvozi). Prenovili bi železniške postaje, postavili dodatna oz. premaknili obstojeèa postajališèa, železniški promet bi se organizira v pol urnih intervalih èez cel dan. Po potrebi se zgradi nov prikljuèek na železnico Brennerbahn. Objekti za tovorni oz. blagovni promet se hranijo in modernizirajo. Reorganizacija avtobusne linije in povezavo z železnico, najmanj enourni interval na vseh lokalnih avtobusnih linijah in najmanj polurni na vseh glavnih linijah.

Argumenti za

- Cestni promet bo učinkovito omejen
- Dodatnih posegov v pokrajino ne bo
- Investicija je relativno majhna
- Dobre razvojne možnosti za javni promet

Argumenti proti

- Cestni promet bo še naprej potekal skozi nekatera naselja
- Povpreèna hitrost na cesti se bo zmanjšala
- Kapaciteta ceste bo omejena
- Pri vožnji skozi naselja lahko prihaja do prometnih zamaškov

2A Rekonstrukcija in pospešitev ceste Pustertaler Straße, izboljšanje javnega prometa

Cesta Pustertaler Straße bo na celotni trasi rekonstruirana po enotnih kriterijih (širina ceste, radij ovinkov in vzponi), tako da bo omogočala višje hitrosti. Vsa naselja bodo novi odseki obšli. Dograditev železnice bo omogočila izboljšanje povezav in promet brez težav; avtobusna mreža bo na novo organizirana in povezana z železnico.

Cilji

Promet na cesti Pustertaler Straße se pospeši in odmakne od naselitvenih območij. V celotni trasi naj bi imela cesta enake tehnične lastnosti in večjo prometno kapaciteto. Istočasno bi atraktivnejši javni promet zaviral povečanje cestnega prometa, tako da bi del potreb po mobilnosti zadovoljili z železnico in avtobusnimi linijami.

Ukrepi

Celovita rekonstrukcija ceste Pustertaler Straße bi imela poenotene značilnosti in večjo dovoljeno hitrost (okvirna vrednost širine ceste 10,5 m, radij ovinka najmanj 250 m, maksimalni vzpon 6%). V posameznih primerih bi uredili izvennivojska križanja. Obvozi bi bili urejeni za vsa naselja ob cesti, pri čemer bi bil lahko zgrajen nov odsek tudi za več naselij skupaj (okvirna vrednost: do 5 km nove trase). Z investicijami v železnico bi zagotovili promet z optimalnim intervalnim voznim redom, nova križanja in po potrebi nov priključek na železnico Brennerbahn. Železniške postaje bi sanirali, ohranili in modernizirali bi objekte za tovarni promet. Uredili bi neprekinjen urni režim železnic z zgostitvijo v času gneče, reorganizirali bi avtobusne linije in povezave z železnico.

Argumenti za

- Rekonstrukcija omogoča hitrejšo vožnjo po cesti Pustertaler Straße
- Velike obvoznice okoli naselij
- Cesta lahko sprejme dodatno povečanje prometa
- Ponudba javnega prometa bo občutno izboljšana

Argumenti proti

- Izgradnja ceste lahko povzroči veliko rast lokalnega in tranzitnega prometa ter zviša prometni pritisk na glavne kraje
- Javni promet bo zaradi istočasne izgradnje cest manj konkurenčen
- Potrebna bo precejšnja investicija
- Gradnja ceste zahteva relativno velike posege v pokrajino

2B Gradnja hitre ceste, stagnacija javnega prometa

Cesta Pustertaler Straße bo v celotnem poteku zgrajena kot hitra cesta, zato bodo dolgi odseki ceste zgrajeni na novo. Javni promet bo izboljšán brez večanja namenskih sredstev in brez večjih investicij.

Cilji

Cestnemu prometu bi namenili velikodušno infrastrukturo, ki dopušča veliko večje hitrosti. Velik del bi potekal ob današnji trasi ali preko nje, v prihodnosti bi morala prevzemati občutno povečan promet. Javni promet bi se izboljšal v okviru sedanjih zmogljivosti in preusmeritev prometa na železnico ni predvidena.

Ukrepi

Izgradnja Pustertaler Straße kot hitre ceste, z rekonstrukcijo obstoječe ceste in novih tras na posameznih odsekih. Vsi uvozi in izvozi bodo zgrajeni brez križanja, celotna cesta naj bi imela enotne lastnosti (širino vozišča, radije ovinkov in vzponov) in bi omogočala neprekinjeno vožnjo z največjo dopustno hitrostjo. Cesta bi omogočala kasnejšo razširitev v štiripasovnico. V javnem prometu bodo izvedeni nujni vzdrževalni ukrepi, vendar brez večjih investicij. Izboljšave bi dosegli z organizacijskimi ukrepi (optimacija voznega reda, uskladitev prometnih sredstev), pri čemer stroškov ne bi povečevali.

Argumenti za

- Vožnja po cesti Pustertaler Straße bo lahko občutno hitrejša
- Kapaciteta ceste Pustertaler Straße bo občutno povečana
- Cesta se bo izognila krajem in lokalnim cestnim povezavam
- Omogočena je nadaljnja razširitev ceste v štiripasovnico

Argumenti proti

- Izgradnja hitre ceste povečuje lokalni in tranzitni cestni promet in povečuje prometni pritisk na glavne kraje
- Krajinski posegi so veliki
- Investicija je zelo visoka
- Javni promet se bo težko razvil

3. Razvojna os – Analiza vrednotenja tras. (2008). Jeriha, U. in Radišek, J. (Eds.). Braslovče, Civilna iniciativa.

Egan, J. (2004): Skills for sustainable communities. London, RIBA Enterprises Ltd. http://www.eauc.org.uk/sorted/files/egan_review.pdf (8. sept. 2010)

Gradivo za referendum v Pustriški dolini. (2005).

Ministrstvo za okolje in prostor. Urad Slovenije za prostorsko planiranje. Biotehniška fakulteta. Inštitut za krajinsko arhitekturo. (1995). Mejač, Ž. (Ed.). Načrtovanje in izbor variant daljinskih cest s poudarkom na presojah vplivov na okolje: mednarodni seminar, Portorož, 23. – 25. maj 1994. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje.

Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta ter o načinu priprave variantnih rešitev prostorskih ureditev, njihovega vrednotenja in primerjave. Ur.l. RS št. 99/2007.

Program priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj–Koper in mejo z Republiko Avstrijo. Ur.l. RS št. 49/2006.

Regionalni prostorski plan za območje SR Slovenije. (1974). Ljubljana, Zavod SR Slovenije za regionalno prostorsko planiranje.

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS). Ur.l. RS št. 35/02 in 60/04.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije. (2004). Bartol, B. (Ed.). Ljubljana, Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Direktorat za prostor, Urad za prostorski razvoj.

Zvočni posnetki pogovorov z Alojzom Juvancem, Dragom Kosom, Alešem Mlakarjem, Jožetom Novakom, Matejem Ogrinom, Barbaro Radovan, Katjo Repič, Ano Sodnik Prah, Viktorjem Vaupotom, Borutom Vrščajem, Matjažem Zanoškarjem in Almo Zavodnik Lamovšek, ki so bili posneti marca in aprila 2010.

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

711.4

JERIHA, Urban

Med državo in občino : vrednotenje državnih prometnih posegov s
stališča lokalne koristnosti / [avtor Urban Jeriha]. - Ljubljana :
Inštitut za politike prostora, 2010

ISBN 978-961-92936-4-5

1. Gl. stv. nasl.

252851712

