

**Zadeva: Odgovori na peticijo s podpisi proti gradnji kanalske obvoznice, prejeto
19.07.2013**

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

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

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

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

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

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

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

V demokratični družbi so dopustni vsi demokratični postopki.

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

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

4. Zahtevamo PREVERJANJE ZAKONITOSTI POSTOPKOV umeščanja trase v prostor

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

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

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

Vsled tega menimo, da je akt legalen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

kolesarske poti. V prometni sistem se vključuje osrednja kolesarska os od Nove Gorice do Tolmina, ki je umeščena ob železniški progi, nanjo pa se navezujejo glavne prečne povezave. ...»

Strokovne podlage za OPN, so bile razgrnjene.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GRADNJA KANALSKE OBVOZNICE NA IZBRANI TRASI JE PROSTORKO POPOLNOMA NESPREJELJIVA

1. ker sploh ni prava obvoznica,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pripravila:

Nives Prijatelj, udig
Dir. občinske uprave



ŽUPAN
Andrej Maffi

Priloga:

- 1. zapisnik sestanka s predstavniki Območnega združenja ZB za vrednote NOB, št. 032201-0012/2012-3 z dne 3.12.2012,
- 2. fotokopija pogovora z županom – MOST, št. 38 iz junija 2013,
- 3. članek Vihrajo zelene zastave Dnevnik 4. julij 2013,
- 4. fotokopije raznih člankov

Poslati:

- Državni zbor Republike Slovenije, Komisija za peticije ter človekove pravice in enake možnosti, Šubičeva ul. 4, 1102 Ljubljana,
- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za infrastrukturo, Langusova 4, 1000 Ljubljana,
- RS, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direkcija RS za ceste, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana

