

Kanalska obvoznica ni prava obvoznica

Načrtovana kanalska obvoznica zbuja vse glasnejše nasprotovanje krajanov. Kakor opozarjajo tudi v pismu, ki so ga naslovili na uredništvo Mosta, bo Kanal dobil le še eno ulico, ne pa prave obvoznice. Poslabšala bo življenje krajanov na desnem bregu Soče.

S stanovalci se strinja arhitektka Darja Slapernik, ki je svoje odklonilno stališče utemeljila kot odziv na odgovore župana glede obvoznice v intervjuju, objavljenem v marčevski številki Mosta (št. 37). O obvoznici so razpravljali na zboru krajanov konec junija, ustanovljena civilna iniciativa proti izbrani trasi obvoznice pa je začela zbirati podpise za peticijo.

Aktivnosti bomo stopnjevali, "četudi obvoznice zaenkrat ne bo"

Krajani Kanala

Spet se oglašamo spodaj podpisani stanovalci. Povod je objavljen članek župana v Mostu. Motijo nas namreč njegova zastraševanja z razlastitvami in odvzemi premoženja. To početje spominja na nek drug političen sistem in ne na demokracijo. Ne moremo pristati, da bi nam birokrati iz Ljubljane pobrali še zadnje zelene površine, vrtove in njive za nek objekt, ki ni obvoznica. To je samo še ena ulica več v Kanalu, ki problema ne bo rešila. Če ima DRSC že denar naj uredi soško cesto od Kanal do Nove Gorice. Ker zaradi tega, ker ni obvoznice, ni bil še nihče mrtev. Na soški cesti pa gre za mnogo preveč žrtev, tudi na račun slabe ceste. Težki tovornjaki vozijo mimo lokalov, da pa jih je zmeraj manj zaradi gospodarske krize, ne pomisli nihče.

Tudi prah za goste lokalov ni moteč, saj so to le prehodni gostje za 10 do 20 minut. MI pa bomo živeli v prahu in hrupu za vedno. Do sedaj še ni bilo opaziti, da bi kateri lastnik lokala polival ceste z vodo zaradi prahu, mar ne? Prebivalce dela Kidričeve in Kolodvorske ulice ta nova cesta izredno bremeni in prizadene. Treba je upoštevati, da so nekateri stari že 70 let. Ne smemo pozabiti spomenika - kostnice. V njem je 32 zaboječkov s posmrtnimi ostanki borcev. Menimo, da je nedopustno uničiti spomenik in ga predstaviti, ker je bil postavljen pred mnogimi leti. Kje je tu pieteta do pokojnih, da se prenaša in preklada njihove kosti po Kanalu. Mar je res treba vse uničiti, kar diši po prejšnjem sistemu. Glede mostu se pojavlja vprašanje, ker bi le ta potekal čez ene najlepših korit reke Soče. S tem pa

se bistveno zmanjša njihova lepota. Ker župan nenehno izjavlja, da občina nima s projektom nič, pričakujemo, da nas bo zaščitila, ter nam še naprej omogočala normalne življenjske pogoje. Dejstvo je, da je občina zaradi nas, in ne mi zaradi nje. Moti nas tudi, da se že izvajajo določeni postopki na terenu, brez da bi nas kdo seznanil s tem. Kot da nas hočete postaviti pred izvršeno dejstvo. Naše aktivnosti bomo stopnjevali, pa četudi zato "obvoznice za enkrat ne bo". Mogoče bodo kdaj prišli časi, ko bo dovolj denarja in se projekt spelje izven Kanala, ker le ta je prava obvoznica. Pa tudi, če bo potrebno, Maribor ni tako daleč, če ste razumeli ... (Podpise hranimo v uredništvu).

Sporen in neodgovoren poseg v prostor

Darja Slapernik, univ. dipl. inž. arh., foto: Toni Dugorepec

Županove izjave o gradnji obvoznice v marčevskem Mostu zahtevajo podrobne komentarje, ker gre v njih za mešanico zavajanja nepoučene javnosti, strašenja lastnikov zemljišč na trasi obvoznice z razlastitvijo v primeru nasprotovanja, prelaganje odgovornosti župana in občinske uprave pri netransparentnem načrtovanju sporne obvoznice na državo ter šibke argumentacije urbanistično skrajno spornega in neodgovornega posega v prostor.

1) Komentar županove izjave:

»Odločitev o obvoznici je iz leta 1998, ko so od treh variant izbrali sedanjo traso. Sprememba trase v tem trenutku ni več mogoča, saj smo le čakali, da pridemo na vrsto za izvedbo investicije. Vsaka sprememba bi postopke vrnila na začetek in bomo nanjo ponovno lahko čakali nadaljnjih 15 let.«

Izbora trase so prebivalci Kanala nasprotovali že pred 15 leti in to ne samo lastniki zemljišč, po katerih je speljana načrtovana trasa. Takemu nerazumnemu izmalitčenju domačega kraja mora nasprotovati vsak krajan z minimalno prostorsko predstavo. Takratno vodstvo občine je po sprejetju lokacijskega načrta (LN) za obvoznico leta 2001 izjavilo, da zaradi

nasprotovanja krajanov odstopa od njene izvedbe. Kljub temu, da je obvoznica ostala v prostorskih aktih, smo si takrat krajani Kanala oddahnil in upali, da ne bo nikoli prišlo do njene izvedbe. Po več kot desetih letih pa župan izjavi, da so samo čakali v vrsti za izvedbo investicije (ber: za denar). Glede na to, da v občinskih organih kolobarijo ves čas isti ljudje, so torej krajanom ves čas lagali in jih zavajali. V petnajstih letih bi lahko v prostor umestili pravo obvoznico, ki bi potekala izven naselja. Seveda pa bi to zahtevalo večje napore pristojnih kot samo pasivno čakanje na denar. V svojem odgovoru je župan zamolčal dejstvo, da je država leta 2007, »ko smo prišli na vrsto za izvedbo«, občino pozvala, da se izjasni, če je za občino še vedno sprejemljiva izbrana trasa. Za umeščanje posegov v prostor je po zakonu odgovorna občina. Država ne more ničesar vsiliti občini, sploh pa ne znotraj strnjjenih naselij. Občina je takrat (leta 2007) še enkrat potrdila, da se strinja s traso in država je pričela s pripravo projektov. Razpis za izdelavo PGD in PZI projektov za obvoznico je bil objavljen v Uradnem listu sredi leta 2011, kar smo nekateri po naključju opazili.

Vse te postopke je občinska uprava očitno namerno vodila potihoma in netransparentno, da ne bi vzbudila nasprotovanja in da bi lahko dve leti kasneje postavila krajane pred izvršeno dejstvo. To ni samo nelegitimno, ampak tudi nelegalno početje, ki je v nasprotju z enim od temeljnih načel prostorskega načrtovanja - načelom javnosti (5. členom ZPNčrt). Za tako pomemben poseg v prostor, ki se nadaljuje po 15 letni prekinitvi, takorekoč opustitvi nameravane gradnje, je obvezno natančno obveščanje in sodelovanje javnosti v vseh fazah postopka. Sklican ni bil niti en zbor krajanov. Občinski svetniki in člani sveta KS Kanal niso o tem ničesar vedeli, ali pa so tudi oni del zarote molka. Da, postopki umeščanja obvoznice v prostor se morajo vrniti na začetek, čas tukaj ni pomemben! Sploh pa, ali je bil postopek umeščanja obvoznice v prostor in izbora trase pred 15 leti res popolnoma legalen? Ker je izbrana trasa v nasprotju z določili nekaterih zakonov in pravnih predpisov na podlagi teh zakonov, potem lahko sklepamo, da je nezakonito umeščena v prostor in bi bilo posledično tudi dovoljenje za gradnjo izdano na podlagi nezakonitega LN nezakonito.

2) Komentar županove izjave:
»DRSC bo obvoznico vsekakor zgradila. Zanja je že predviden evropski denar, ki ga bo morala porabiti. Da bi to dosegla, bo verjetno uporabila vsa pravna sredstva. Zakon o cestah je namreč državne investicije poenostavil. Pri lastnikih, ki bi se morda upirali ali povzročali težave, se bojim, da lahko pride tudi do razlastitve in se projekt izpelje, kljub morda večjemu nezadovoljstvu med ljudmi.«

S temi izjavami poskuša župan preložiti svojo odgovornost pri gradnji sporne obvoznice na državo in DRSC. Po zakonu je za prostorsko načrtovanje odgovorna občina, pripravljalec prostorskih aktov je občina, odgovorna oseba pa je župan. Zakonodajca že ves čas za določene situacije predvideva razlastitve. Župan s temi izjavami straši lastnike z razlastitvijo, pri kateri pa on seveda, se spreneveda, nima nič. To umazano delo bo za občino opravila država, on pa že vnaprej sočustvuje z morebitnimi nepokornimi razlašenci. Župan očitno meni, da je lahko edina ovira pri izvedbi nasprotovanje lastnikov zemljišč na trasi obvoznice in pri tem podcenjuje mnenje oziroma nasprotovanje ostalih občanov in širše javnosti.

3) Komentar županove izjave:
»Država že aktivno projektira in analizira teren. Nato bodo začeli odkupovati zemljišča. Ko bo trasa bolj natančno izrisana, bomo krajanom, skupaj z Direkcijo za ceste, predstavili obvoznico. Načrtovana je tudi gradnja mostu, za katerega je prav, da mnenje o njegovem izgledu povedo tudi občani. Nekaj težav bo verjetno pri odkupu zemljišč. Komur bodo speljali obvoznico po njegovem zemljišču, bo nedvomno prizadet ali se s tem ne bodo strinjali, kar lahko razumem. Vendar je eden večjih prometnih zamaškov na Soški cesti prav v Kanalu. Zaradi tega trpi staro jedro, most, težje je organizirati prireditve. Težki tovornjaki vozijo mimo lokalov, ki imajo mize ob cesti. Zaradi slabše prometne pretočnosti je večje tudi onesnaževanje v središču Kanala.«

Pri nepoučenih občanah poskuša župan ustvariti vtis, da pri načrtovanju gradnje sporne obvoznice na državni cesti občina nima nič. Država intenzivno projektira, analizira, bo odkupovala zemljišča in bo razlašala neposlušne lastnike, naselje Kanal ob Soči pa je samo največja prometna ovira na soški državni cesti. V resnici pa župan prikriva svojo vlogo in odgovornost pri spornem projektu, ko je občinska uprava pod njegovim vodstvom ponovno potrdila sporno traso in ves ta čas brez obveščanja krajanov pripravljala sporen projekt. Ker se župan zaveda nelegitimnosti in netransparentnosti svojega početja

pri tem projektu, se skriva za državo in hkrati krajanom ponuja tolažilno »televotving« izbiranje izgleda obvoznice. Ker je trasa obvoznice urbanistično popolnoma zgrešeno in neodgovorno umeščena v prostor, je tudi nobena šminka ne more popraviti.

In na koncu sledi županovo zelo šibko opravičevanje

ker se začne v naselju na Kidričevi ulici in konča v naselju na robu trškega jedra na Vojkovi ulici.

2. Razlog za gradnjo obvoznice naj bi bilo izboljšanje bivalnih razmer v centru Kanala, ki so slabe zaradi tranzitnega prometa skozi naselje. Zaradi predvidene obvoznice bi se kvečjemu izboljšali bivalni pogoji stanovalcev hiš in obiskovalcev dveh gostinskih vrtov na trgu pred hotelom, vendar bi se zato bistveno poslabšale bivalne razmere prebivalcev Kanala na desnem bregu Soče, ob Kidričevi in Kolodvorski.

3. Fizična dostopnost in povezanost naselja na obeh bregovih Soče bi se zaradi predlagane obvoznice poslabšali. Predlagana trasa obvoznice bi trško jedro Kanala prostorsko in fizično razdelila na dva dela in odrezala del naselja na desnem bregu od centra na levem bregu, poslabšala njuno prostorsko povezanost in poslabšala dostopnost do kolodvora.

4. Merilo obvoznice s krožiščem in mostovima je preveliko glede na merilo naselja v ozki dolini, v katero je obvoznica na silo stlačena. Lociranje krožišča z zunanjim premerom 22,00 m v oddaljenosti manj kot 2,50 m od obstoječe stanovanjske stavbe na Kidričevi 4 in izgradnja predvidenih opornih zidov in pilotnih sten vzdolž Kolodvorske ob železniški progi, ki so potrebni zaradi nivoletnega poteka obvoznice vzporedno s Kolodvorsko, pomenijo prostorsko degradacijo naselja na desnem bregu in degradacijo prostorskih in bivalnih razmer za vse krajanje, ne samo za najbolj prizadete ob Kidričevi in Kolodvorski.

5. Obstoječe naselje bi bilo prav z izgradnjo take »obvoznice« skozi naselje šele zares podrejeno tranzitnemu prometu. S prometnega vidika pomeni obvoznica višje hitrosti vožnje in

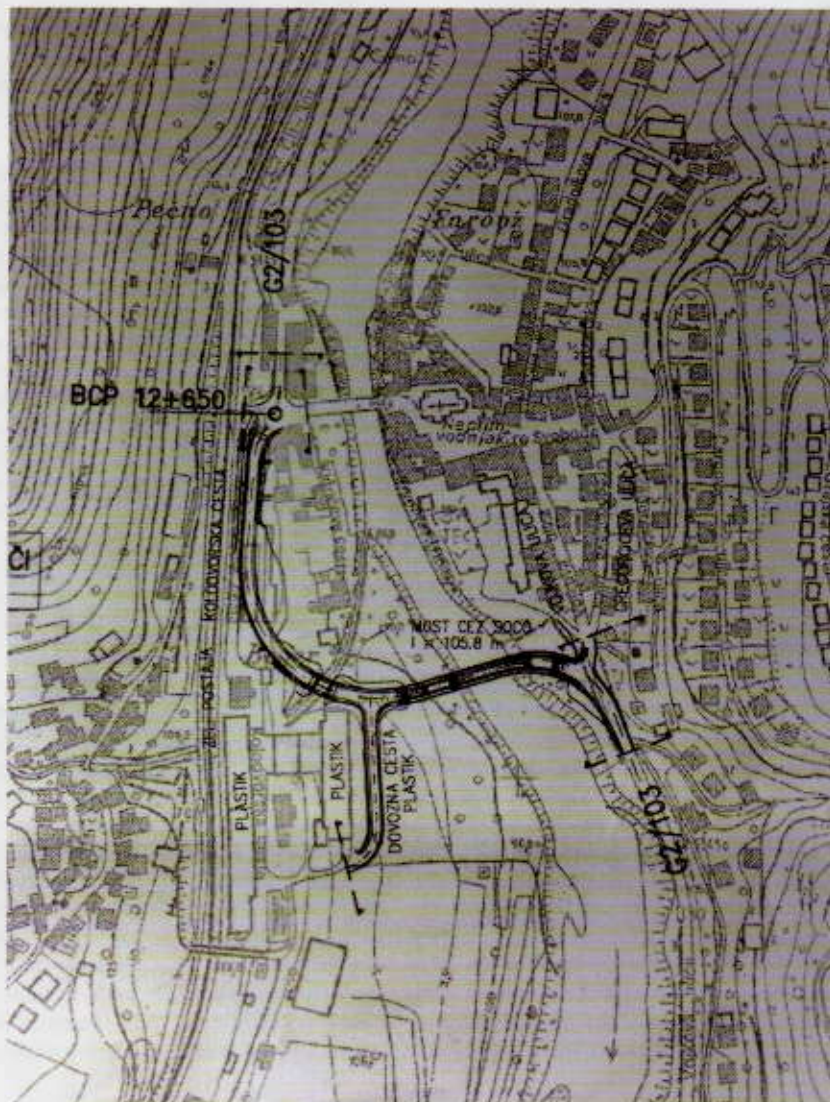
prednostno cesto pred ostalimi cestami v naselju, ki se nanjo priključujejo.

6. Ulična mreža in odprte javne površine v naselju bi bile s tako obvoznico žrtvovane za tranzitni promet.

Trg s spomenikom padlim borcem tik ob mostu bo spremenjen v krožišče.

- Ulični prostor Kolodvorske ulice, ki sedaj vodi na kolodvor, bo reduciriran v hodnik za pešce širine 2,00 m v obstoječem nivoletnem poteku, preostali del pa bo z vzporednimi opornimi zidovi izmaličen v traso tranzitne obvoznice, ki bo potekala v nižjem naklonu.

- Z oteženim dostopom do železniške postaje, ločitvijo peš in avtomobilskega dostopa do kolodvora in nepriljubljenostjo dostopa do kolodvora, se bo zmanjšala tudi uporaba vlaka. Favoriziranje osebnega motornega prometa napram že tako slabo razvitemu javnem prometu in je v nasprotju s trajnostnimi smernicami pri urejanju naselji.



Trasa kanalske obvoznice
 Vir: LN, M 1:5000

skrajno spornega posega v prostor. Staro jedro in most trpita zaradi prometa, pravi, z izvedbo obvoznice na predvideni trasi pa bi bile v resnici uničene ravno največje prostorske kvalitete mostu in starega jedra. Težki tovornjaki motijo obiskovalce dveh lokalov ob cesti, po županovem mnenju pa očitno ne bodo motili stanovalcev ob Kidričevi, Kolodvorski in Vojkovi, kamor bo preusmerjen promet z obvoznico. Ker bo obvoznica potekala po naselju in ne izven naselja, kot bi po definiciji obvoznica morala, namerava župan z gradnjo te kvazi obvoznice večje onesnaženje samo preseliti v drugi del naselja, ob Kidričevi, Kolodvorsko in Vojkovo.

ZAKAJ JE GRADNJA KANALSKE OBVOZNICE NA IZBRANI TRASI PROSTORSKO POPOLNOMA NESPREJEMLJIVA?

1. Predvidena obvoznica v Kanalu na predvideni trasi ne ustreza definiciji obvozne ceste,



Kanal: območje kulturne dediščine
Vir: PISO

7. Oba premostitvena objekta (most čez potok Gorevšček in most čez reko Sočo) na trasi obvoznice bi posegla v kanalska korita na reki Soči, ki so naravna vrednota državnega pomena. Na srednjem delu rečnega toka Soče so, zaradi številnih regulacij reke, to zadnja v naravni obliki ohranjena rečna korita. Skupaj s prostorsko umestitvijo naselja v prostor tvorijo enega od osnovnih elementov izjemne ambientalne kvalitete, slikovitosti in prostorske identitete Kanala. Soča se ne konča pri Tolminu in ni naravna vrednota oziroma spomenik samo v zgornjem toku!

8. Obvoznica na izbrani trasi bi razvrednotila naselbinsko kulturno dediščino in izničila prostorsko identiteto Kanala ob Soči. Na severni strani krožišče

obvoznice meji na most, kjer je po kulturnovarstvenem režimu meja naselbinske dediščine Kanala. Formalna meja območja naselbinske dediščine niti ni pomembna, ker je iz Fabianijevega regulacijskega načrta jasno razvidno, da je bil glavni občinski trg po prvi vojni zasnovan kot kontinuiran trg, ki poleg trga pred hotelom, obsega tudi trg pred cerkvijo z mostom in se z razširitvijo konča na desnem bregu, kjer je danes partizanski spomenik.

To pomeni, da je predvideno krožišče locirano na samem osrednjem trgu, ki sega tudi na desni breg reke. Arhitektonska rešitev glavnega trga v Kanalu velja za najboljšo, kar jih je arhitekt Maks Fabiani naredil v Posočju (glej Marco Pozzetto; Maks Fabiani

- Vizije prostora, str. 283).

Pri umeščanju obvoznice v prostor je bil kršen dodatni pravni režim varstva v območjih naselbinske dediščine (glej Priročnik pravnih režimov varstva, ki jih je treba upoštevati pri prostorskem načrtovanju in posegih v prostor v območjih kulturne dediščine, vir: situla.org), ki med drugim predpisuje ohranjanje zgodovinskih značilnosti naselij, ki pa jih umestitev izbrane trase v prostor ne ohranja:

- ne ohranja naselbinske zasnove, ker del zgodovinskega trga spremeni v krožišče;
- ne ohranja prostorsko pomembnejše naravne prvine znotraj naselja, ker posega v kanalska korita na reki Soči;
- ne ohranja naravne in druge meje rasti ter robove naselja, ker posega v južni rob naselja. Predvidena obvoznica bi kot prostorska pregrada zaobjela naselje na južni strani in s tem spremenila južni rob zgodovinskega jedra;
- ne ohranja odnosa med naseljem in okolico (vedute na naselje in pogledi iz njega), ker radikalno posega v odnos med naseljem in okolico.

Ker je most obvoznice predviden le 200 metrov južno od starega mostu, in ker se obvoznica zaključuje v trškem jedru, 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 niti iz južne strani in niti ne iz severne strani.

9. Izbrana trasa obvoznice in postopki, ki jih občina trenutno vodi v zvezi z njeno izvedbo, so v nasprotju kar z vsemi temeljnimi načeli prostorskega načrtovanja, ki jih predpisuje Zakon o prostorskem načrtovanju: z načelom trajnostnega prostorskega razvoja, z načelom javnosti, z načelom usmerjanja prostorskega razvoja naselij, z načelom prevlade javnega interesa, z načelom ohranjanja prepoznavnih značilnosti prostora, z načelom vključevanja varstva kulturne dediščine in z načelom strokovnosti.

10. Izvedba sporne obvoznice bi povzročila tako prostorsko razvrednotenje Kanala 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 odrbrzeli mimo.



Bomo z mosta gledali novi most?



Predvidena trasa ob železnici