

Univerza
v Ljubljani
Fakulteta
*za gradbeništvo
in geodezijo*

*Janova 2
1000 Ljubljana, Slovenija
telefon (01) 47 68 500
faks (01) 42 50 681
fgg@fgg.uni-lj.si*



Univerzitetni program Geodezija,
smer Prostorska informatika

Kandidatka:

Brigita Mandelj

**Vloga javnosti pri sprejemanju državnih
prostorskih načrtov na primeru obvoznice
Škofljica**

Diplomska naloga št.: 870

Mentor:

doc. dr. Alma Zavodnik Lamovšek

Ljubljana, 5. 10. 2011

STRAN ZA POPRAVKE, ERRATA

Stran z napako

Vrstica z napako

Namesto

Naj bo

IZJAVE

Podpisana Brigita Mandelj izjavljam, da sem avtorica diplomske naloge z naslovom »Vloga javnosti pri sprejemanju državnih prostorskih načrtov na primeru obvoznice Škofljica«.

Izjavljam, da je elektronska različica v vsem enaka tiskani različici.

Izjavljam, da dovoljujem objavo elektronske različice v repozitoriju UL FGG.

Ljubljana, 1. 9. 2011

Brigita Mandelj

BIBLIOGRAPHIC – DOCUMENTALISTIC INFORMATION AND ABSTRACT

UDC: 711:625.711.816(497.4Škofljica)
Author: Brigita Mandelj
Supervisor: Assist. Prof. Alma Zavodnik Lamovšek, Ph. D.
Title: The role of the public in adopting National Spatial Plans
in case of the bypass Škofljica
Notes: 81 p., 6 tab., 23 fig.
Key words: National Spatial Plan, public, spatial arrangements of national
significance, spatial planning, public participation

Abstract

The graduation thesis deals with the procedure for the preparation of the National Spatial Plans and more important legislation concerning spatial planning in Slovenia, where we concentrated on the role of the public in adopting National Spatial Plans and novelties, brought by the The Act regarding the siting of spatial arrangements of national significance in physical space (2010). The Act emphasizes the requirement on earlier public participation which, among other things, is also the consequence of the ratification of the Aarhus Convention (2004). The document emphasizes that the public has to have the possibility of participation early enough when all planning possibilities are still open. In the graduation thesis we also checked what kind of forms of public participation are possible. Considering practical case of National Spatial Plan being prepared for construction of the bypass Škofljica we studied the procedure for the preparation of the National Spatial Plans and public participation in the spatial planning process. Siting the bypass Škofljica in physical space is a case which is based on nothing but formal, statutory public participation therefore we studied an additional case of systematic public participation in the preparation of the National Spatial Plan for the state road from Otiški vrh to the border with the Republic of Austria at Holmec, and we made a comparison between the two of them. The comparison showed that planned public participation can bring a higher level of legitimacy of the planned activities that affect the physical environment and build trust between the public and the preparers of the project. The preparation process of National Spatial Plans is a complex process, whereas on one hand, the way how to reach the goal should be easier with the public participation and on the other, the obstacles when including the public should not outweigh the benefits.

BIBLIOGRAFSKO – DOKUMENTACIJSKA STRAN IN IZVLEČEK

UDK:	711:625.711.816(497.4Škofljica)
Avtor:	Brigita Mandelj
Mentor:	doc. dr. Alma Zavodnik Lamovšek
Naslov:	Vloga javnosti pri sprejemanju državnih prostorskih načrtov na primeru obvoznice Škofljica
Obseg in oprema:	81 str., 6 pregl., 23 sl.
Ključne besede:	državni prostorski načrt, javnost, prostorske ureditve državnega pomena, prostorsko načrtovanje, sodelovanje javnosti

Izveček

Diplomska naloga obravnava postopek priprave državnih prostorskih načrtov in pomembnejšo zakonodajo v Sloveniji s področja prostorskega načrtovanja, pri čemer smo se osredotočili na vlogo javnosti pri sprejemanju državnih prostorskih načrtov in novosti, ki jih je prinesel Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (2010). V zakonu je poudarjena zahteva za zgodnejše vključevanje javnosti, ki je med drugim tudi posledica ratifikacije Aarhuške konvencije (2004). Ta dokument poudarja, da mora imeti javnost zagotovljeno možnost sodelovanja dovolj zgodaj, ko so še vse načrtovalske možnosti odprte. V diplomski nalogi smo tudi preverili, kakšni so možni načini vključevanja javnosti. Na praktičnem primeru državnega prostorskega načrta v pripravi za izgradnjo obvoznice Škofljica smo proučili postopek priprave državnih prostorskih načrtov in sodelovanje javnosti v procesu prostorskega načrtovanja. Umeščanje obvoznice Škofljica v prostor je primer, ki temelji zgolj na formalnem, zakonsko predpisanem vključevanju javnosti, zato smo proučili še primer sistemskega vključevanja javnosti pri pripravi državnega prostorskega načrta za državno cesto od Otiškega vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu in naredili primerjavo med njima. Primerjava je pokazala, da načrtno vključevanje javnosti lahko prinese višjo stopnjo legitimnosti načrtovanega posega v prostor in vzpostavitev zaupanja med javnostjo in pripravljavci projekta. Proces priprave državnih prostorskih načrtov je kompleksen proces, vendar naj bi bila pot do cilja lažja s sodelovanjem javnosti in tudi ovire pri vključevanju javnosti naj ne bi pretehtale koristi.

ZAHVALA

Za pomoč pri izdelavi diplomske naloge se iskreno zahvaljujem mentorici doc. dr. Almi Zavodnik Lamovšek. Rada bi se zahvalila tudi gospe Renati Gorjup z Ministrstva za okolje in prostor, Direktorata za prostor, za vse gradivo in informacije v zvezi z državnim prostorskim načrtom v pripravi za izgradnjo obvoznice Škofljica. Prav tako bi se rada zahvalila mag. Lenči Heleni Šolar, ki je ravno tako zaposlena na MOP in je bila moja kontaktna oseba v zvezi z državnim prostorskim načrtom za državno cesto od Otiškega vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu.

KAZALO VSEBINE

1	UVOD	1
1.1	NAMEN DIPLOMSKE NALOGE	2
1.2	NAČIN DELA.....	2
2	TEORETIČNA IZHODIŠČA.....	3
2.1	OPREDELITEV JAVNOSTI.....	3
2.2	AARHUŠKA KONVENCIJA	5
2.3	KOMUNICIRANJE Z JAVNOSTJO	7
2.4	NAČRT OBVEŠČANJA JAVNOSTI KOT MODEL DOBRE PRAKSE	11
2.5	SODELOVANJE JAVNOSTI NA PODROČJU PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA.....	13
2.6	VKLJUČEVANJE JAVNOSTI NA PRIMERU VELIKE BRITANIJE	22
3	DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRTI IN ZAKONODAJA.....	25
3.1	ZGODOVINSKI PREGLED NAJPOMEMBNEJŠIH ZAKONOV GLEDE PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA IN UMEŠČANJA PROSTORSKIH UREDITEV DRŽAVNEGA POMENA.....	25
3.2	OSTALA POMEMBNA ZAKONODAJA.....	33
3.3	POSTOPEK PRIPRAVE DRŽAVNIH PROSTORSKIH NAČRTOV	35
3.4	VKLJUČEVANJE JAVNOSTI PRI SPREJEMANJU DRŽAVNIH PROSTORSKIH NAČRTOV	44
4	DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT ZA IZGRADNJO OBVOZNICE ŠKOFLJICA.....	49
4.1	ZNAČILNOSTI PRIMERA DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA V PRIPRAVI ZA IZGRADNJO OBVOZNICE ŠKOFLJICA.....	49
4.2	VKLJUČEVANJE JAVNOSTI PRI PRIPRAVI DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA IZGRADNJO OBVOZNICE ŠKOFLJICA	60
5	SISTEMSKO VKLJUČEVANJE JAVNOSTI PRI PRIPRAVI DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA DRŽAVNO CESTO OD OTIŠKEGA VRHA DO MEJE Z REPUBLIKO AVSTRIJO NA HOLMCU	65
6	PRIMERJAVA VKLJUČEVANJA JAVNOSTI PRI PRIPRAVI DRŽAVNIH PROSTORSKIH NAČRTOV ZA IZGRADNJO OBVOZNICE ŠKOFLJICA IN ZA DRŽAVNO CESTO OD OTIŠKEGA VRHA DO MEJE Z REPUBLIKO AVSTRIJO NA HOLMCU	71
7	ZAKLJUČEK.....	73
	VIRI.....	77

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1:	Prednosti in slabosti osebnega in neosebnega komuniciranja (Ogorelec, 1995)	10
Preglednica 2:	Ocena metod za sodelovanje javnosti po merilih sprejemljivosti (Rowe, Frewer, 2000: str 19).....	20
Preglednica 3:	Ocena metod za sodelovanje javnosti po postopkovnih merilih (Rowe, Frewer, 2000: str 20).....	21
Preglednica 4:	Primerjava dveh zakonov (ZUreP iz leta 1984 in ZUreP-1 iz leta 2003).....	28
Preglednica 5:	Primerjava vseh štirih zakonov (ZUreP iz leta 1984, ZUreP-1 iz leta 2003, ZPNačrt iz leta 2007, ZUPUDPP iz leta 2010)	32
Preglednica 6:	Preliminarna ocena stroškov po posameznih variantah (Vlada RS, 2010: str 7).....	58

KAZALO SLIK

Slika 1:	Matrika javnosti in sodelovanja (Schlossberg, Shuford, 2005: str 22).....	8
Slika 2:	Presoja kriterijev družbene sprejemljivosti (Panger, 2006: str 58)	15
Slika 3:	Shema priprave predloga prostorskega načrta (Pogačnik, Lavrač, Marušič, Ravbar, 2006: str 32).....	36
Slika 4:	Shema postopka priprave DPN po ZPNačrt (MOP, 2011).....	39
Slika 5:	Splošna shema postopka priprave DPN po ZUPUDPP (MOP, 2011)	39
Slika 6:	Shema povezav med ZUPUDPP in UEM (MOP, 2011).....	41
Slika 7:	Podrobna shema priprave DPN po ZUPUDPP, redni postopek in postopek brez PVO (MOP, 2011)	43
Slika 8:	Shematski prikaz državnih prostorskih aktov – veljavnih in v pripravi v okolici Ljubljane (MOP, 2011)	44
Slika 9:	Usmeritve za razvoj prometnega sistema v Sloveniji (SPRS, 2004: str 46)	49
Slika 10:	Prometni zastoji na Dolenjski cesti na Škofljici (Radio Zeleni val, 2011)	50
Slika 11:	Naselji Lavrica in Škofljica s pogostimi prometnimi zastoji ležita na robu Ljubljanskega barja v neposredni bližini glavnega mesta Ljubljane (Geopedia, 2011)	51
Slika 12:	3 predlagane variante obvoznice Škofljica – variante A, B in C iz pobude ministra za promet (Barje.net, 2011).....	52
Slika 13:	Evropsko ogroženi barjanski okarček, ki živi samo še na predelih barij (Društvo za proučevanje in ohranjanje metuljev Slovenije, 2011).....	53
Slika 14:	Naravne vrednote – Natura 2000 na območju Škofljice (URBIS d.o.o., 2008).....	54
Slika 15:	Namenska raba zemljišč v dopolnitvi študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve obvoznice Škofljica – varianta 1, 2 in OC (URBIS d.o.o., 2008).....	55
Slika 16:	Kulturna dediščina na območju Škofljice (URBIS d.o.o., 2008).....	56
Slika 17:	Prikazane variante obvoznice Škofljica – variante 1A, 2A in OC (MzP, 2011).....	57
Slika 18:	Različice tras obvoznice mimo Škofljice – 1A, 2A, OC in Lisičje (Fajfar, 2011).....	58
Slika 19:	Faze priprave DPN in vključevanje javnosti za državno cesto od Otiškega vrha do mednarodnega mejnega prehoda Holmec na meji z Republiko Avstrijo (Vključevanje javnosti v postopkih priprave DPN, 2011)	65
Slika 20:	Območje iskanja najustreznejše trase cestne povezave s predlogom najustreznejše variante, za katerega ni bilo dosežene potrebne družbene sprejemljivosti (Vključevanje javnosti v postopkih priprave DPN, 2011).....	66
Slika 21:	Predlagane različice trase hitre ceste skozi Mežiško dolino (Vključevanje javnosti v postopkih priprave DPN, 2011).....	68
Slika 22:	Naslovna in hrbtna stran vprašalnikov o mnenju glede hitre ceste skozi Mežiško dolino (Vključevanje javnosti v postopkih priprave DPN, 2011).....	69
Slika 23:	Primer povzetka prednosti in slabosti za varianto II skupaj s predlogi za izboljšave (Vključevanje javnosti v postopkih priprave DPN, 2011).....	69

OKRAJŠAVE

CPVO	Celovita presoja vplivov na okolje
DIIP	Dokument identifikacije investicijskega projekta
DLN	Državni lokacijski načrt
DPN	Državni prostorski načrt
DRSC	Direkcija RS za ceste
GIS	Geografski informacijski sistem
IP	Investicijski program
IZ	Investicijska zasnova
MK	Ministrstvo za kulturo
MKDIOZ	Zakon o ratifikaciji Konvencije o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri odločanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah
MKGP	Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano
MOP	Ministrstvo za okolje in prostor
MzP	Ministrstvo za promet
NUP	Nosilci urejanja prostora
OP	Okoljsko poročilo
OVS	Okoljevarstveno soglasje
PIZ	Predinvesticijska zasnova
PNV	Predlog najustreznejše variante
PUDP	Prostorske ureditve državnega pomena
PVO	Presoja vplivov na okolje
RS	Republika Slovenija
ŠI	Študija izvedbe
ŠV	Študija variant
UEM	Uredba o enotni metodologiji
UL RS	Uradni list Republike Slovenije
ZDIJZ	Zakon o dostopu do informacij javnega značaja
ZPNačrt	Zakon o prostorskem načrtovanju
ZUPUDPP	Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor
ZUreP	Zakon o urejanju prostora
ZVO	Zakon o varstvu okolja

1 UVOD

Prostorske ureditve državnega pomena predstavljajo velike posege v prostor, s čimer so povezani tudi znatni vplivi na okolje. Govorimo lahko o različnih prostorskih ureditvah državnega pomena kot so daljnovodi, plinovodi, ceste, železnice, letališča, elektrarne, odlagališča odpadkov, čistilne naprave idr. Tovrstni objekti se v Sloveniji načrtujejo z državnimi prostorskimi načrti (v nadaljevanju DPN; ZPNačrt, 2007), ker so močno povezani s prostorskim razvojem države in lahko vplivajo tudi na napredek celotnega gospodarstva. Priprava državnih prostorskih načrtov je kompleksen proces, v katerem je velikokrat prisotno močno angažiranje javnosti, kar vpliva tudi na časovni potek priprave DPN. Širša javnost je v postopke običajno vključena le na formalni način, kar se pogosto izkaže za prepozno. Vedno bolj pogosto se javnost zato organizira v civilne iniciative, ki se v postopke želijo vključevati že v zgodnji fazi projektov. Močno prisoten je tudi konflikt med javno koristjo in koristmi posameznikov/zasebnikov.

Slovenija je leta 2004 ratificirala Aarhuško konvencijo, ki poudarja dostop do informacij, udeležbo javnosti pri odločanju in dostop do pravnega varstva v okoljskih zadevah. Z ratifikacijo se je Slovenija zavezala k spremembi zakonodaje, ki naj bi omogočala vključevanje javnosti v procesu prostorskega načrtovanja. Leta 2010 je stopil v veljavo nov Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP), ki prinaša nekaj novosti pri pripravi DPN, tudi s področja vključevanja javnosti. Ministrstvo za okolje in prostor (v nadaljevanju MOP) je po novem koordinator DPN in se v zadnjih letih trudi za izboljšanje postopkov in večje sodelovanje javnosti. Ugotovljeno je namreč bilo, da zgolj obveščanje javnosti na spletnih straneh ne zadostuje, saj je to le enosmerno komuniciranje.

Dolgotrajni postopki priprave DPN so pogosto obravnavana tema v medijih, slišimo lahko novice po televiziji, radiu ali pa preberemo kakšen članek v dnevnem časopisju. Mnenja pogosto podajajo občani ali predstavniki civilnih iniciativ, ki se večkrat pritožujejo, da nimajo dovolj aktivne vloge pri pripravi DPN in sprejemanju ključnih odločitev pri umeščanju posegov v prostor, s katerimi bodo morali kasneje živeti. Podobne novice lahko od leta 2005 zasledujemo v medijih glede priprave DPN za izgradnjo obvoznice Škofljica, kjer so bile omenjene številne variante za umestitev trase obvoznice, a še danes ni povsem jasno, kje bo obvoznica dejansko potekala. Ker je tema aktualna že nekaj let, smo se odločili, da omenjeni DPN, ki je še v pripravi, obravnavamo v diplomski nalogi kot praktični primer nenačrtnega vključevanja javnosti in ga primerjamo s primerom sistemskega vključevanja javnosti pri pripravi DPN za državno cesto od Otiškega vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu kot primer poskusa dobre prakse v Sloveniji. MOP je namreč v času dosedanjega postopka priprave DPN vključeval in seznanjal javnost z aktivnostmi v skladu s procesnim načrtom vključevanja javnosti, ki ga je pripravil skupaj z Regionalnim centrom za okolje v letu 2009. Namen procesnega

načrta vključevanja javnosti je bil, da skozi kontinuiran postopek pridobijo takšne rešitve, ki bodo v lokalni skupnosti sprejete z višjo stopnjo legitimnosti. Izkušnje pri omenjenem projektu naj bi MOP uporabil kasneje za ustrezno dopolnitev zakonodaje.

1.1 NAMEN DIPLOMSKE NALOGE

Namen diplomske naloge je bila proučitev priprave DPN v Sloveniji in vloge javnosti v procesu prostorskega načrtovanja. Na praktičnem primeru smo želeli prikazati dolgotrajnost postopkov in vpliv javnosti na primeru nenačrtnega vključevanja javnosti. Praktični primer smo primerjali s poskusom systemskega vključevanja javnosti v Sloveniji, saj smo želeli dokazati, da sodelovanje javnosti v različnih fazah pri umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor prinaša večjo legitimnost sprejetih odločitev in je vedno dobrodošlo v procesu prostorskega načrtovanja predvsem večjih in zahtevnejših objektov.

1.2 NAČIN DELA

Za potrebe izdelave diplomske naloge smo morali pregledati veliko različnih virov (zapisnikov, poročil, predstavitev, člankov in drugih gradiv), saj je v zvezi z obravnavanim DPN za obvoznico Škofljica na razpolago ogromno javno dostopnih informacij. Pri izdelavi smo poiskali večino informacij na spletu, veliko gradiva o zakonodaji in obvoznici Škofljica je bilo dostopnega na spletnih straneh Ministrstva za okolje in prostor. Veliko novic o obvoznici Škofljica je bilo dostopnih tudi na spletni strani Civilne iniciative proti trasi Lisičje. Podatke o zadnjem stanju glede faze priprave državnega prostorskega načrta za izgradnjo obvoznice Škofljice nam je posredovala gospa Renata Gorjup z MOP, Direktorata za prostor. Prav tako nam je posredovala tudi dopolnjeno študijo variant iz leta 2008 z naslovom Dopolnitev študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za obvoznico Škofljica, ki jo je izdelalo podjetje URBIS d.o.o. iz Maribora. Gradivo o vključevanju javnosti v postopkih priprave državnih prostorskih načrtov na primeru državnega prostorskega načrta v pripravi za državno cesto od Otiškega vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu je bilo prav tako objavljeno na spletni strani MOP. Zadnje informacije o pripravi pa nam je posredovala kontaktna oseba na MOP mag. Lenča Helena Šolar.

2 TEORETIČNA IZHODIŠČA

2.1 OPREDELITEV JAVNOSTI

Javnost ni enoznačna skupina posameznikov z enakimi značilnostmi. Sestavljena je iz večjega števila javnosti, to razlikovanje pa je pomembno, ker imajo različne skupine različne interese, zato so za komuniciranje oziroma sodelovanje tudi različno motivirane (Ogorelec, B., 1995). Javnost je stalno spreminjajoči se mozaik različnih interesnih skupin (etničnih, rasnih, verskih, geografskih, političnih, socialnih in drugih) in nastaja, ko se ljudje soočajo s podobnimi problemi. Zbirajo se okoli določenega problema in iščejo organizacije, ki so problem povzročile (Panger, B., 2006).

Na področju prostorskega načrtovanja in umeščanja prostorskih ureditev imamo vedno **dve strani** (Ogorelec, B., 1995):

- **strokovnjaki** (načrtovalci, državna in občinska uprava, politiki, investitorji) na eni strani ter
- **javnost** (nevladne organizacije – društva, lokalni prebivalci – mladi, upokoženci, predstavniki srednjega sloja,...) na drugi strani.

Znanstveniki ločijo vsaj 3 splošne kategorije, kdo je pravzaprav javnost (Schlossberg, M., Shuford, E., 2005):

1. tisti, na katere vpliva odločitev ali program (ti bi morali imeti največji glas pri odločanju oziroma največjo stopnjo sodelovanja),
2. tisti, ki lahko prinesejo pomembno znanje ali informacije za odločitev ali program (sodelujoča javnost naj vključuje tiste s tehničnim strokovnim znanjem, sodelovanje javnosti mora vključevati udeležence, ki imajo informacije, ki so v pomoč pri reševanju vprašanj),
3. tisti, ki imajo vplivno moč in/ali vplivajo na izvajanje odločitve ali programa (interesne skupine imajo potencial, da spodbujajo ali ovirajo organizacijo pri doseganju ciljev).

Razlika med javnostjo in strokovnjaki je v znanju, zato je pomembno, kakšen je odnos strokovne javnosti do vsakdanjega znanja in obratno, odnos laične javnosti do strokovnega, ekspertnega znanja. Strokovnjaki v postopku načrtovanja sodelujejo z ekspertnim znanjem, vendar na način, ki spodbuja in zagotavlja enakopravno participacijo (sodelovanje) bodočih uporabnikov. Cilj je torej zagotoviti tak proces priprave rešitev, ki bo omogočal oblikovanje dogovora. V številnih uspešnih podjetjih, ki opravljajo različne dejavnosti, pri svojem delu upoštevajo pomen odnosov z javnostjo. Ugotovili so namreč, da je model odnosov, ki temelji na doseganju soglasja, ne le najbolj etičen, temveč je za obvladovanje konfliktov tudi najbolj učinkovit. Iz tega sledi, da mora znanje in tudi informacije v procesu načrtovanja krožiti (kroženje zalog znanja). Strokovnjak pozna stroko in mora svoje znanje

posredovati javnosti v razumljivi obliki, nato pa čaka na mnenja in stališča javnosti, ki jih ponavadi posreduje strokovnjak za odnose z javnostjo. Ta ima vlogo komunikatorja in mora načrtovalcem posredovati informacije, ki so koristne za njihovo nadaljnje ekspertno delo.

Med strokovnjaki in javnostjo bi morala biti vzpostavljena neka komunikacija, vendar se običajno oblikujeta dva tabora. Problem pa nastane tudi v tem, da javnost ponavadi predstavlja skupina lokalnih nezadovoljnežev, ki izrazijo nasprotovanje nekemu posegu v prostor. Poleg te skupine javnost predstavljajo še posamezniki, kjer so prisotni močni zasebni interesi. Ostale predstavnike javnosti pa skušajo ti prej omenjeni prepričati v enako razmišljanje in poizkušajo razviti skupino za pritisk na lokalno in državno politiko.

Strokovnjaki se večinoma srečajo z javnostjo samo v formalno predpisanih postopkih, sicer pa se javnosti celo izogibajo. Javnost pa dejansko več ne zaupa politikom in načrtovalcem, zato zahtevajo pravico do besede in sodelovanja že na začetku izvajanja projektov, želijo biti obveščeni o vsaki večji spremembi v fazi priprave projekta.

Vseeno pa se pogosto dogaja, da tisti segmenti javnosti, ki komunicirajo z načrtovalci in politiki, niso reprezentativni predstavniki javnega mnenja. Nadpovprečno se v načrtovanje vključujejo srednji sloji in neposredno prizadeti, podpovprečno pa nižji sloji in mladina. Za sodelujoče je pogosto značilen tako imenovan **NIMBY** sindrom, gre za angleški izraz »not in my backyard«, kar je v slovenskem prevodu »ne na mojem dvorišču« oziroma »ne pred mojim pragom«. Gre za primere, ko se prebivalci nikakor ne strinjajo s povečano obremenitvijo svoje neposredne okolice. Pri tem ne gre le za nasprotovanje dejavnostim, ki bi bile lahko moteče (npr. odlagališče odpadkov ali avtocesta), temveč vsakršni spremembi nasploh. Ta pojav je prisoten povsod po svetu (npr. vsi se zavedajo, da bo potrebno zgraditi avtocesto, vendar nihče je noče imeti v bližini, ljudje nočejo prodati zemljišč in ne dovolijo uporabe zemljišč za potrebe gradnje avtoceste).

Nasprotja med javnostjo in strokovnjaki imajo različne vzroke. Del problemov je posledica motenj v komuniciranju, delno pa so nesoglasja rezultat nasprotnih interesov. Vseh različnih interesov v prostoru ne moremo uskladiti in bo vedno prihajalo do konfliktov. Motnje v komuniciranju so praviloma tehničnega značaja, zato jih lahko odpravimo z uporabo primernih medijev in postopkov pri komuniciranju.

2.2 AARHUŠKA KONVENCIJA

Aarhuška konvencija (1998) je konvencija o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri odločanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah. Ta dogovor daje posameznikom in organiziranim skupinam pomembno vlogo pri ohranjanju okolja in uveljavljanju trajnostnega razvoja. Slovenija je Aarhuško konvencijo podpisala skupaj s petintridesetimi državami in Evropsko skupnostjo junija 1998 na četrti ministrski konferenci Okolje za Evropo v Aarhusu na Danskem (Mirković, M., 2001). Konvencijo je potem Slovenija ratificirala leta 2004 z razglasitvijo Zakona o ratifikaciji Konvencije o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri odločanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah (MKDIOZ, 2004). V tem zakonu je zapisano besedilo konvencije v izvirniku v angleškem jeziku in v prevodu v slovenskem jeziku. Ta mednarodni dokument poudarja pravico bodočih generacij do zdravega življenjskega okolja.

Ratifikacija Aarhuške konvencije in njeno dosledno izvajanje v Sloveniji sta za državo pomembna z dveh vidikov. Konvencija naj bi povečala pravice civilne družbe pri njenem prizadevanju za zdravo življenjsko okolje in zagotovila boljše pravno varstvo teh pravic. V mednarodnem prostoru naj bi Slovenija z ratifikacijo konvencije podprla globalizacijo pravic civilne družbe na področju varstva okolja oziroma ohranjanja narave.

Aarhuška konvencija **prinaša civilni družbi v Sloveniji** (Mirković, M., 2001):

- Pogloblja in natančneje opredeljuje pravico javnosti do pridobivanja informacij o okolju.
- Jamči pravno varstvo pravice do pridobivanja okoljskih informacij pred sodiščem ali zunajsodnim neodvisnim organom.
- Pogloblja in natančneje opredeljuje pravico javnosti, da se udeležuje postopkov odločanja o dovoljenjih za posege v okolje, ki nanj bistveno vplivajo.
- Okoljskim nevladnim organizacijam zagotavlja pravno varstvo njihove pravice, da sodelujejo v postopkih izdaje dovoljenj za posege v okolje.
- Javnosti zagotavlja pravico, da sodeluje pri sprejemanju programov in načrtov, ki se nanašajo na okolje.
- Uvaja sodelovanje javnosti pri sprejemanju politik ter izvršilnih predpisov, ki se nanašajo na okolje.
- Uvaja sodelovanje javnosti pri sprejemanju odločitev o namernem izpuščanju gensko spremenjenih organizmov v okolje.
- Zavezuje državo, da okoljskim nevladnim organizacijam in skupinam zagotovi ustrezno priznanje in podporo.

- Zavezuje državo, da podpre ozaveščanje in izobraževanje javnosti, še posebej o pravicah, ki so predmet konvencije, in o njihovem uresničevanju.
- Prepoveduje kakršno koli preganjanje, kaznovanje ali nadlegovanje oseb, ki uresničujejo svoje pravice iz konvencije.

Aarhuška konvencija poudarja pomembnost odnosov z javnostjo in zmožnost komunikacije. Pri reševanju okoljskih problemov se moramo truditi in zagotavljati najvišje komunikacijske standarde. Učinkovitost komuniciranja je odvisna od mnogih dejavnikov, teorija sicer govori nekaj, v praksi pa se pokaže drugače, saj je veliko neobvladljivih elementov. Neznanke so različne v pripravljalnih postopkih: npr. kakšen je normativni okvir, kakšne so izkušnje lokalnega prebivalstva, ali obstaja soglasje znotraj strokovne skupnosti, kako se odziva politična javnost,... Zato mora biti načrtovanje komuniciranja dovolj fleksibilno, da se prilagaja novonastalim situacijam (Marega, M., Kos, D., 2002).

Investitorji si želijo čim hitrejšo uresničitev projekta in mislijo, da je razpravljanje z interesnimi skupinami nepotrebno zgubljanje časa. Vendar pa se v današnji družbi pogosto izkaže, da takšna pot ne pripelje do cilja, pogosto tak način privede celo do nasprotnih učinkov in traja vse skupaj bistveno dlje. Ravno zato so temeljne zamisli Aarhuške konvencije (obveščanje, sporazumevanje in soodločanje) smiselna pot za legitimizacijo posegov v okolje (Marega, M., Kos, D., 2002).

V konvenciji je zapisano, da so okoljske informacije lahko v pisni, vidni, slušni, elektronski ali kakršni koli drugi materialni obliki. Obveščanje je možno preko javnih medijev (npr. časopisje, radio, televizija, internet), neposredno (npr. po navadni ali elektronski pošti), na lokalno običajen način (npr. preko oglasnih desk, lokalnih javnih zbirališč) in podobno. Okoljske informacije so lahko posredovane na vložene zahteve prosilcev oziroma jih samoiniciativno objavlja in razširja v javnosti. Konvencija sama zahteva sprejem oziroma uskladitev zakonodaje glede upoštevanja pravice dostopa do okoljskih informacij. Že v Ustavi Republike Slovenije je zapisano, da ima vsakdo pravico dobiti informacijo javnega značaja, za katero ima v zakonu utemeljen pravni interes.

Konvencija govori tudi o tako imenovani prizadeti javnosti, ki jo mora pristojni organ javne oblasti ustrezno, pravočasno in učinkovito obvestiti o nameravanem posegu v okolje in **zagotoviti informacije** (Marega, M., Kos, D., 2002):

- o vrsti predlaganega posega v okolje,
- o vrstah možnih odločitev ali o osnutku odločitve,
- o organu javne oblasti, ki je pristojen za odločanje,
- o pravnem postopku, ki bo uporabljen,

- o tem, ali je za nameravani poseg v okolje treba pripraviti državno ali čezmejno presojo vplivov na okolje.

Ena izmed zelo pomembnih zahtev konvencije je tudi ta, da mora pristojni organ javne oblasti zagotoviti javnosti možnost sodelovanja dovolj zgodaj, ko so še vse možnosti odprte.

2.3 KOMUNICIRANJE Z JAVNOSTJO

Komuniciranje z javnostjo je sredstvo dvosmernih odnosov, cilj tega pa je doseči čim širše sodelovanje različnih javnosti pri načrtovanju prostora (Ogorelec, B., 1995). Različne javnosti naj bi sodelovale tako pri opredelitvi samega problema kot pri njihovem vrednotenju.

Komuniciranje je v splošnem lahko (Ogorelec, B., 1995):

- enosmerno – tok informacij je enosmeren (npr. načrtovalec obvešča javnost),
- dvosmerno – tok informacij je dvosmeren (npr. načrtovalec posreduje javnosti svoj predlog in sprejema odzive javnosti nanj).

Znotraj splošnega pojma, ki zajema komuniciranje, nadalje ločimo še odnose z javnostjo in oglaševanje. Za uspešno in učinkovito komuniciranje sta praviloma potrebni obe obliki, z obema oblikama lahko organizacija doseže večjo naklonjenost javnosti. Pri odnosih z javnostjo (angleški izraz public relations) organizacija uporablja predvsem naslednja sredstva: tiskano in avdiovizualno gradivo, medije, s katerimi organizacija izraža svojo identiteto in identiteto organizacije, sporočila za javnost, organizacijo dogodkov, govore, telefonsko-informativne storitve in osebne stike. Oglaševanje (angleški izraz advertising) so plačane predstavitve in promocije v sredstvih javnega obveščanja. Participacija oziroma sodelovanje javnosti (angleški izraz public participation) je pojem, ki ga uporabljamo v zvezi z zelo širokim spektrom različnih oblik vključevanja javnosti v proces planiranja, zlasti pa odločanja, vse od samega obveščanja do dejanskega vpliva javnosti na odločitve.

Javnost in sodelovanje sta dva pojma, ki sta med seboj povezana. Na sliki 1 je prikazana matrika javnosti in sodelovanja, vsaka celica matrike pa vsebuje določene attribute (Schlossberg, M., Shuford, E., 2005). Vzdolž vodoravne osi so različne vrste javnosti, od preprostih do kompleksnih. Preprosta javnost je tista, v kateri so akterji relativno dobro opredeljeni in v manjši številki. Kompleksna javnost je tista, ki je bodisi slabše opredeljena ali pa je tako raznolika, da so vsa prizadevanja za delovanje težja. Po navpični osi so vrste sodelovanja in tudi segajo od preprostih do kompleksnih. Preprosta spremenljivka se nanaša na vrsto sodelovanja, ki se relativno lahko izvaja in se nagiba bolj k metodam enosmerne komunikacije, ki so namenjene izobraževanju ali obveščanju določenega prebivalstva.

1. Opredelitev ciljne javnosti

Najprej moramo določiti, komu želimo poslati sporočilo (kdo je naša ciljna javnost) in kaj posamezno ciljno javnost zanima. Koristila nam bo recimo delitev ciljne javnosti glede na stopnjo prizadetosti (to pomeni, da moramo upoštevati, kdo bo pri tem pridobil in kdo izgubil), glede na vplivnost in na stopnjo motiviranosti za komuniciranje.

2. Določitev cilja komuniciranja

V tej fazi moramo določiti odziv, ki ga želimo doseči pri ciljnih javnostih. Cilji, ki jih želimo doseči pri načrtovanju, so lahko različni: ustvariti želimo ugodnejše mnenje javnosti o organizaciji ali upravi, spremeniti želimo že ustvarjeno mnenje javnosti, doseči večje zanimanje javnosti, spodbuditi odziv javnosti na predstavljene predloge, pridobiti podporo javnosti za nek predlog,...

3. Oblikovanje sporočila

Sporočilo oblikujemo besedno in grafično. Pri tem skušajmo izbrati takšno obliko, ki bo pritegnila pozornost, vzbudila interes, naše sporočilo pa bo jasno predstavila. Glavni načeli naj bosta razumljivost in privlačnost. Oblika nekaterih sporočil, ki jih načrtovalci posredujejo javnosti, je predpisana, zlasti to velja za javno razgrnitev prostorskih dokumentov.

Med oblikovanjem sporočil moramo vedeti, da so **javnosti najbolj razumljivi**:

- načrti, kjer je kot podloga uporabljen aeroposnetek,
- makete,
- aksonometrični ali perspektivni prikazi,
- fotomontaže in
- skice.

Med priporočili za grafično oblikovanje sporočila lahko upoštevamo tudi:

- načrti naj bi bili izdelani tako, da se bodo ljudje čim lažje orientirali (npr. tako, da so posebej razpoznavne tiste stavbe, ki jih ljudje dobro poznajo),
- legende h kartam naj bi bile popolne (razloženi naj bi bili vsi znaki),
- sedanje stanje naj bi se nedvoumno razlikovalo od načrtovanega,
- to, kar bo obvezno, predpisano, naj bi bilo jasno ločeno od variantnih rešitev.

Tudi pri oblikovanju besedil sta osnovni načeli razumljivost in privlačnost. Da bo besedilo čim bolj razumljivo, moramo vse strokovne izraze, ki jih ciljna javnost ne pozna in ne razume, nadomestiti z bolj poljudnimi izrazi ali pa jih nadomeščati z opisi. Strokovno izraze, ki ga spodbujajo tudi zakoni in drugi predpisi v zvezi s prostorskim načrtovanjem, bralce odbija, nerazumevanje sporočil pa lahko

povzroči tudi napačno razumevanje vsebine. Iz besedil moramo izločiti tudi vse kratice in šifre, če pa se njihovi uporabi ne moremo izogniti, jih na začetku obvezno razložimo.

4. Izbor medijev

Kadar posredujemo sporočilo, uporabljamo dva načina komuniciranja: osebno in neosebno. Predpis zahteva ponavadi minimalni izbor medijev. Če želimo sporočiti javnosti o pričetku javne razgrnitve in o sprejetem prostorskem dokumentu, predpis določa uporabo neosebnega komuniciranja (javno objavo), če pa želimo javnosti predstaviti vsebino osnutka prostorskega dokumenta, zahteva osebno komuniciranje (javno razpravo).

Osebno komuniciranje je neposredno komuniciranje predstavnikov organizacije z javnostjo ali pa komuniciranje od ust do ust. Osebnega komuniciranja naj bo čim več pri oblikovanju sporočil. Neosebno komuniciranje vključuje množične medije, dogodke (npr. razstave) in direktno pošto. Prednosti in slabosti osebnega in neosebnega komuniciranja so podane v preglednici 1.

Preglednica 1: Prednosti in slabosti osebnega in neosebnega komuniciranja (Ogorelec, 1995)

	Prednosti	Slabosti
Osebno komuniciranje	<ul style="list-style-type: none"> • velika moč prepričevanja, • hitre povratne informacije. 	<ul style="list-style-type: none"> • počasno širjenje sporočila, • ker ni množično, lahko z njim dosežemo le del javnosti, • pri komuniciranju od ust do ust lahko pride do popačenja sporočila.
Neosebno komuniciranje	<ul style="list-style-type: none"> • množičnost, • hitrost širjenja sporočila. 	<ul style="list-style-type: none"> • prepričljivost takšnega sporočila je manjša, • nekaterim javnostim tako komuniciranje ne ustreza.

Načrtovalci običajno uporabljajo le določene vrste medijev, predvsem tiste, ki jih predpisuje zakon: to so časopisi, v katerih objavijo sklep o javni razgrnitvi, Uradni list, v katerem objavijo odlok, in razstave. Pri uporabi množičnih medijev moramo upoštevati njihova pravila. Sporočila, ki jih želimo posredovati po televiziji, naj bodo kratka in vizualno pestra. Predolgo sporočilo nam lahko urednik skrajša, morda celo drugače, kot bi to želeli. Če želimo, da bo sporočilo objavljeno tako, kot smo ga oblikovali, bomo morali objavo praviloma plačati. Primer plačane objave je objava sklepa o pričetku javne razgrnitve.

Če želimo z javnostjo načrtno komunicirati s pomočjo množičnih medijev, upoštevajmo zlasti naslednja priporočila:

- informacije redno posredujmo novinarjem,
- omogočajmo jim izobraževanje v zvezi z urbanizmom in načrtovanjem,
- za novinarje pripravljajmo gradiva v obliki izvlečkov, saj praviloma nimajo časa, da bi se prebijali skozi celotne elaborate (vseeno jim omogočimo tudi pregled celotne dokumentacije),
- izogibajmo se posredovanju informacij po telefonu, kajti verjetno je, da bo objavljena informacija napačna ali nepopolna, z novinarjem se poskušajmo dogovoriti, da mu bomo takoj posredovali informacijo v pisni obliki (po faksu ali preko elektronske pošte bo novinar prejel odgovor že po nekaj minutah), seveda pa mu moramo odgovor poslati takoj, saj je naglica ena od stalnic novinarskega dela.

Razstave so eden od najbolj primernih načinov informiranja javnosti o vsebini prostorskih dokumentov. Žal imajo tudi dve slabi plati: postavitve kvalitetne razstave je draga, hkrati pa si jo bo ogledal le del javnosti (objave v časopisih dosežejo bistveno več ljudi). Pri organizaciji razstav se priporoča, da je gradivo predstavljeno preprosto, predstavitve naj bodo zanimive in zabavne, lokacija za razstavo naj bo primerno izbrana, ljudje morajo imeti občutek, da so aktivno vključeni, da se od njih pričakujejo odzivi, na voljo naj bodo vprašalniki, panoji za komentarje, za dodatna pojasnila pa naj bo na voljo tudi strokovno usposobljeno osebje.

5. Vrednotenje učinkov komuniciranja

Podatki o odzivih javnosti na sporočilo so povratne informacije. Merila za vrednotenje učinkov so na primer število objavljenih člankov, število obiskovalcev na javni razgrnitvi, število prejetih odzivov (pripombe, stališča, predlogi). Natančnejše rezultate lahko dobimo z javnomnenjsko raziskavo, in sicer z raziskavo njenih stališč pred začetkom komuniciranja in po zaključku.

2.4 NAČRT OBVEŠČANJA JAVNOSTI KOT MODEL DOBRE PRAKSE

Izdelava univerzalnega modela obveščanja in vključevanja interesnih skupin v postopke sprejemanja odločitev ni mogoča. Dobro pa je poznati različne tehnike kot možnosti komuniciranja. Načrt obveščanja pri sprejemanju odločitev lahko razdelimo v **tri osnovne faze**, ki si lahko kronološko sledijo, včasih pa je potrebno tudi vračanje (Marega, M., Kos, D., 2002):

- **pripravljalna faza**, v kateri spoznamo vse vplivne dejavnike,
- **interaktivno komuniciranje in soodločanje**, namenjeno posvetovanju, oblikovanju in vključevanju alternativnih predlogov v odločitveni proces,

- **spremljanje in ocenjevanje izvajanja načrtovanih ukrepov.**

V **pripravljalni fazi** je potrebno narediti analizo družbenega okolja, se seznaniti s samim projektom posega v okolje, poiskati ključne probleme in vprašanja, ugotoviti, kakšna so pričakovanja interesnih skupin, pripraviti je potrebno gradiva, narediti analizo potrebnih človeških, materialnih in finančnih virov, ugotoviti, kdaj in kako bomo v postopek vključili javnost, pridobiti moramo različne informacije,...

V tej fazi lahko uporabimo različne metode:

- analiza medijskega poročanja,
- intervjuji z mnenjskimi voditelji,
- javnomnenjske ankete,
- simulacije predvidenih situacij,...

V fazi **interaktivnega komuniciranja in soodločanja** želimo vzpodbuditi javnost k širšemu sodelovanju. Znano je, da se ljudje vedno bolj odzivajo na tiste posege v prostor, za katere mislijo, da jim bodo prinesle več negativnih učinkov kot pozitivnih.

Za širjenje informacij in obveščanje uporabljamo različne metode:

- redna pisna obvestila novinarjem in urednikom,
- organizacija tiskovnih konferenc,
- neposredne objave v medijih, oglaševanje, časopisne priloge, tiskovna obvestila,
- izdajanje posebnih publikacij, letakov,
- razstave, različni dogodki,
- izobraževalni materiali,
- obveščanje po pošti,
- informativni bilteni, javna obvestila,
- spletne strani,...

Obstajajo pa tudi metode in tehnike interaktivnega komuniciranja in soodločanja:

- osebni in pisni stiki z interesnimi skupinami,
- javne tribune, na katerih nastopajo vsi zainteresirani,
- posvetovanja, delavnice, »delphi« procedure,
- konference, javne panelne diskusije,
- predstavljanje dobrih praks,
- informacijska pisarna, centri za obiskovalce,
- odprti telefon,

- simulacijske igre, SWOT analize,
- neformalni sestanki, svetovalne skupine,
- intervjuji, anketiranje,
- mediacija – posredovanje tretje, nevtralne strani,
- pogajanja,...

V fazi **spremljanja in ocenjevanja izvajanja načrtovanih ukrepov** je treba pripraviti načrt izvajanja predvidenih ukrepov. Potrebno pa je ohraniti dialog z interesnimi skupinami in objavljati redna poročila o doseženih rezultatih.

2.5 SODELOVANJE JAVNOSTI NA PODROČJU PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA

Sodelovanje javnosti v procesu prostorskega načrtovanja in odločanja je pravica, ki jo zagotavlja sodobna demokratična ureditev in zajema skupino postopkov za posvetovanje, vključevanje in obveščanje javnosti. Pravo sodelovanje mora javnosti omogočati, da lahko bistveno vpliva na končne odločitve. Pri tem je pomemben začetni vložek, ki se nanaša na vnaprej pripravljen program sodelovanja javnosti. Sam program naj bi obsegal dejavnosti, ki jih opravijo določeni strokovnjaki, in sicer z namenom, da bi dosegli dva temeljna cilja: posredovanje informacij in sprejemanje odzivov javnosti. Tu gre pravzaprav za del neke širše strategije, odločitveni proces naj bi bil premišljen in uspešna zastavljenost strategije je tudi nujni pogoj za učinkovitost programa sodelovanja javnosti. Strokovnjaki danes niso več le svetovalci v procesih sprejemanja strokovnih in političnih odločitev na lokalni, nacionalni ali mednarodni ravni, ampak tudi širše vplivajo na javno mnenje, tudi zaradi večje moči množičnih medijev v vsakdanjem življenju.

Govorimo lahko o številnih namenih sodelovanja javnosti pri načrtovanju in sprejemanju odločitev (Innes, J. E., Booher, D. E., 2000). Eden od namenov je, da lahko nosilci odločanja dobijo informacije s strani javnosti in tako lahko namesto nje odigrajo vlogo pri odločitvah. S sodelovanjem javnosti lahko ljudem omogočimo uresničitev njihovih želja oziroma poskusimo izpolniti njihove zahteve. Z vključevanjem se lahko tudi izboljšajo odločitve, saj ljudje v lokalnih skupnostih bolje poznajo razmere v območju predvidenih posegov (prometne razmere, kazniva dejanja, zbirne točke ljudi) in lahko posredujejo pomembne informacije načrtovalcem. Pri tem morata seveda biti prisotni poštenost in pravičnost. Sodelovanje javnosti daje možnost tudi tistim ljudem, ki so bili spregledani ali razumljeni napačno v zgodnjih fazah načrtovanja. Naslednji namen je pridobivanje legitimnosti za odločitve, ki so v javnem interesu. Vsak človek ima pravico izraziti svoje mnenje, saj je to demokratično in legitimno. Nenazadnje je sodelovanje javnosti tudi nekaj, kar posamezni zakoni zahtevajo od načrtovalcev.

Po drugi strani se lahko začnemo spraševati, ali razširitev obsega sodelovanja javnosti dejansko pripelje do boljših rezultatov pri pripravi projektov. Ključno je tu razmerje med stroški in koristmi zaradi vključevanja javnosti. Temeljna vprašanja so glede (Rydin, Y., Pennington, M., 2000):

- stroškov sodelovanja,
- neposrednih koristi sodelovanja,
- stroškov nesodelovanja,
- pričakovane verjetnosti sodelovanja, ki bi vplivale na izid,
- pričakovane porazdelitve stroškov in koristi povezane z izidom,
- ravni znanja političnih vprašanj in političnih procesov.

Organizacije, ki pripravljajo prostorske dokumente, ponavadi posredujejo naslednje informacije: vsebino posameznega prostorskega dokumenta, postopke v načrtovanju in možnosti vplivanja javnosti ter splošna spoznanja o prostoru, pokrajini, okolju, mestih,...

Pogoj za vključevanje javnosti v načrtovanje je interakcija med prostorskimi načrtovalci in javnostjo. Pri tem so možne različne oblike. Od oblik, pri katerih je javnost pravzaprav objekt proučevanja in vir informacij, do oblik, pri katerih resnično pride do interakcije med prostorskimi načrtovalci in javnostjo, vendar javnost ne odloča, in končno do oblik, pri katerih javnost lahko soodloča (Ogorelec, B., 1995):

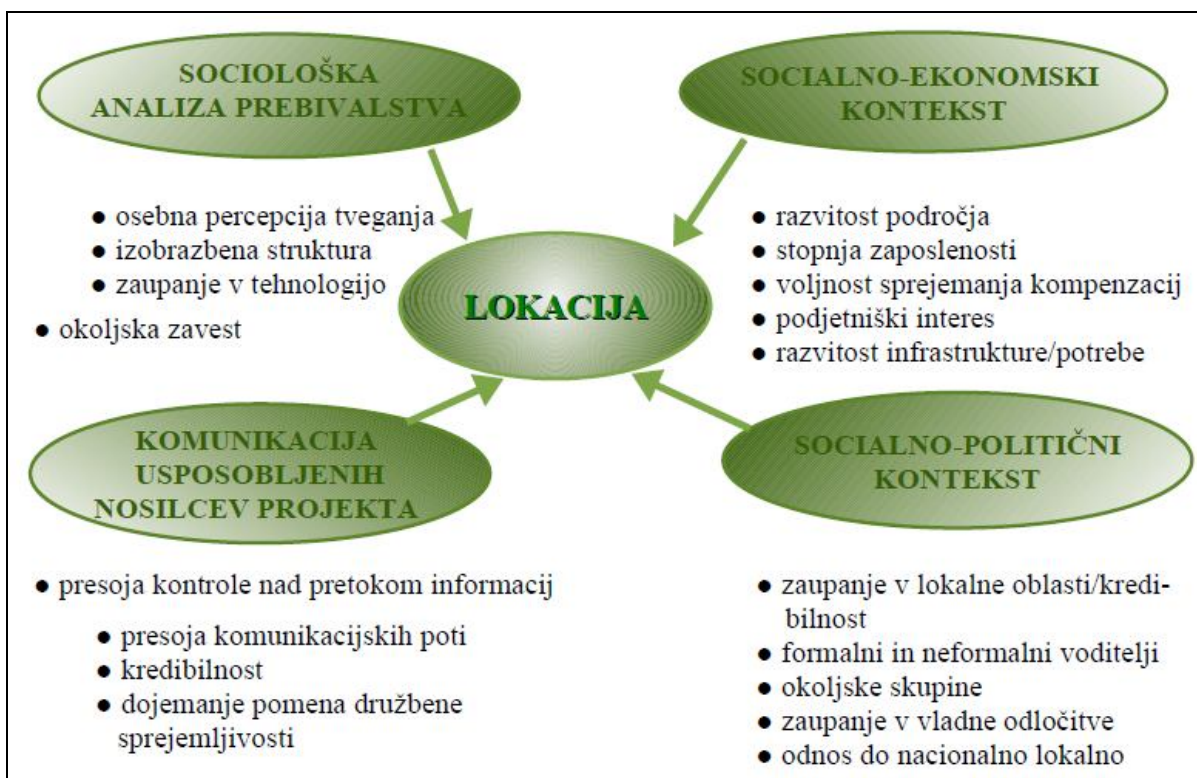
- javnomnenjske raziskave o posameznih vprašanjih (ankete),
- med prostorskimi načrtovalci in javnostjo se vzpostavi dialog, prostorski načrtovalci se posvetujejo z javnostjo – javnost tako posreduje informacije in mnenja o predlogih, vendar ne odloča,
- javnost izbira med različnimi ponujenimi rešitvami,
- javnost oblikuje svoje predloge, to so pogosto alternative predlogom prostorskih načrtovalcev,
- javnost odloča ali soodloča s posredovanjem svojih predstavnikov ali neposredno.

Posegi v prostor so za lokalno družbo kot del javnosti vedno vprašljivi. Govorimo o tako imenovani družbeni sprejemljivosti posegov v okolje. Uporabniki prostora namreč kritično spremljajo prostorsko rabo in dogajanje v okolju, v katerem živijo. Da postane objekt družbeno sprejemljiv, pa ni dovolj tehnična zanesljivost in sodobna tehnologija. Na družbeno sprejemljivost posegov v okolje tako vplivajo (Panger, B., 2006):

- stopnja zaupanja v tehnologijo,
- zaupanje v vladne odločitve in odločevalce (politična javnost),
- kredibilnost odločevalcev,
- stališča lokalnih mnenjskih voditeljev,

- stališča medijev,
- stališča okoljskih skupin,
- osebna percepcija tveganja v okolju,
- ekonomski vidiki posega v okolje,
- razvitost območja,
- izobrazbena stopnja prebivalstva.

Na sliki 2 je prikazana presoja kriterijev družbene sprejemljivosti glede na predvideno lokacijo posega v okolje. Skupni dejavnik družbene sprejemljivosti se lahko definira kot percepcija lokalnega prebivalstva glede tveganja v okolju. Po svetu se uporablja fraza oziroma slogan »Think global, act local«, kar je v slovenskem prevodu »Misli globalno, deluj lokalno«. Fraza poziva ljudi k razmisleku o zdravju celotnega planeta in hkrati ukrepanju na lokalni ravni.



Slika 2: Presoja kriterijev družbene sprejemljivosti (Panger, 2006: str 58)

Kar se tiče sodelovanja javnosti je pomembno, da se ustvari atmosfera medsebojnega zaupanja z organizacijami, ki so pristojne za prostorsko načrtovanje. Potrebno je, da se obvešča javnost že v prvih fazah načrtovanja, javnosti se mora omogočiti, da se bo lahko odzvala ter da se v nekaterih fazah dela (ko je to mogoče) vzpostavi z javnostjo dialog, v katerem bo lahko posredovala svoje predloge. Dejansko govorimo o tako imenovani aktivni participaciji javnosti, to pomeni redno in aktivno vključevanje javnosti v delo strokovnjakov, omogočena mora biti dvosmerna komunikacija. Nekateri

mehanizmi za participacijo javnosti so bolj prijazni od drugih, če hočemo, da so tudi učinkoviti, je potrebno vedeti, kje se ljudje srečujejo, katerih srečanj se udeležujejo, katere časopise berejo in podobno. Ravno zato morajo strokovnjaki, če želijo sodelovati z javnostjo, dobro poslušati ljudi in njihove želje ter se na ta način lahko vzpostavi nujno potrebno zaupanje.

Ključ do učinkovitega sodelovanja javnosti v procesu prostorskega načrtovanja je tudi vizualizacija, ker je to edini skupni jezik za vse udeležence (Al-Kodmany, K., 1999). Na ta način se lahko povežejo strokovnjaki in prebivalci. Danes se uporabljajo predvsem digitalne tehnike vizualizacije. Veliko so v uporabi Geografski informacijski sistemi (kratica GIS), s katerimi lahko izdelujemo različne karte in izvajamo prostorske analize. Pri vključevanju javnosti so dobrodošle razne animacije in simulacije, ki služijo za realistično sliko območja po določenem posegu v prostor. Gre pravzaprav za demonstracijo vizualnega vpliva. Vse to so uspešne tehnike pri procesu odločanja, saj dobro predstavijo predvidene prostorske spremembe in jih približajo ljudem. Ljudje morajo naprej razumeti koncept in imeti realno sliko, šele nato lahko podajo svoje mnenje in ideje za izboljšanje.

Sodelovanje z javnostjo ima svoje prednosti in slabosti. V prid sodelovanju z javnostjo in njenemu vključevanju v načrtovalski proces govorijo **številni argumenti** (Ogorelec, B., 1995):

- Z vsako prostorsko odločitvijo se implicitno ali eksplicitno prerazporeja dohodek.
- Dialoški način razreševanja konfliktov je ena od bistvenih značilnosti sodobnih demokracij. Javnost ima priznan status partnerja, zato je proces sodelovanja javnosti bolj pomemben od rezultatov.
- Odločitve, ki jih podpira javnost, lažje dobijo legitimnost.
- Vključevanje javnosti omogoča, da se med uporabniki in oblastjo razvijajo bolj humani odnosi.
- Odziv javnosti je ena od pomembnih informacij, ki politikom omogoča sprejemanje odločitev oziroma interpretacijo odločitev pred volilnimi upravičenci.
- Dejstvo, da javnost predlogu načrtovalcev ne nasprotuje, povečuje možnosti za uspešno uresničitev projekta.
- Če bivalno okolje načrtujemo skupaj z uporabniki, tako odraslimi, kot otroki in mladino, zmanjšamo verjetnost za odtujenost in nevarnost vandalizma. Udeleženci, ki so vključeni v načrtovanje, vzpostavijo do skupnih prostorov drugačen odnos, kajti skupni prostori so načrtovani v skladu z njihovimi potrebami in nekako postanejo del njihove »lastnine«.
- Lokalni prebivalci in prihodnji uporabniki so lahko vir dragocenih informacij, ki pripomorejo k izboljšanju projekta.
- Poznavanje lokalnih virov in sodelovanje pri odločanju o njihovi rabi je tudi pomemben vzvod za racionalnejše gospodarjenje z viri in ima ugodne okoljske učinke.

Če so argumenti v prid sodelovanju z javnostjo, lahko najdemo tudi argumente, ki so proti temu. Izkušnje kažejo, da načrtovalci na javne razgrnitve in razprave, pa tudi na siceršnje stike z javnostjo, gledajo z bolj ali manj prikritim odporom. Poglavitni vzrok za odpor do sodelovanja javnosti v načrtovanju (Ogorelec, B., 1995):

- Mnogi načrtovalci svoje delo pojmujejo kot delo, ki ga lahko opravljajo samo oni kot izvedenci. Tudi v drugih strokah se laiki ne vmešavajo (npr. v delo strojnih inženirjev), zato se naj ne bi vpletali tudi v strokovno odločanje v zvezi z prostorskim načrtovanjem. Hkrati naj bi vmešavanje amaterjev ogrožalo avtonomnost stroke in povzročalo degradacijo urbanizma in arhitekture, kreativnih dejavnosti, ki jim laično vmešavanje lahko odvzame osebno noto.

Številne kritike participacije javnosti izhajajo iz vidika hitrosti in stroškov načrtovanja, saj naj bi sodelovanje javnosti pri odločanju pomenilo (Ogorelec, B., 1995):

- zahtevo po času načrtovalcev, državne uprave, politikov, s tem pa tudi zahtevo po javnih sredstvih (denarju davkoplačevalcev),
- podaljšanje že tako dolgotrajnega postopka načrtovanja,
- podaljšanje obdobja pravne negotovosti lastnikov zemljišč,
- povečanje finančnega bremena investitorjev zaradi daljšega postopka – kasneje končana investicija bo tudi kasneje povrnila vloženi denar,
- majhno zanimanje javnosti ne upravičuje velikega prizadevanja, ki ga je zahtevalo njeno vključevanje.

Nekateri teoretiki nasprotujejo temu, da bi se sodelovanje javnosti v odločanju povečalo, predvsem glede ohranjanja osnovnih načel predstavniške demokracije (Ogorelec, B., 1995):

- Radikalna demokracija je neustavna, ker zmanjšuje moč izvršilne oblasti. Sodelovanje javnosti naj bi zato tolerirali le v okviru informiranja in razprave, v demokratičnih ureditvah naj odločajo izvoljeni predstavniki.
- Na splošno velja, da javnost v zvezi z regionalnim planiranjem (načrtovanjem v velikih merilih) in dolgoročnimi plani večinoma ni motivirana za vključevanje.
- Neredko predstavniki javnosti niso pripravljeni prisluhniti argumentom z nasprotne strani, zato prihaja do medsebojnih prerekanj in žalitev.
- Še v nedavni preteklosti so bili urbanistični projekti predmet spopada med uradno politiko in nezadovoljno javnostjo ali pa med občinsko upravo in razlaščenimi kmeti. Danes v razpravah o urbanističnih vprašanjih pogosto privrejo na dan komunalni, okoljski in drugi problemi, s katerimi se ubada lokalno prebivalstvo.
- Komuniciranje z javnostjo in ravnanje v konfliktnih situacijah nista del znanja, ki bi ga načrtovalci dobili na fakultetah.

- Prvotno zastavljeni cilji v ambicioznem modelu sodelovanja javnosti (zlasti glede vključevanja revnih in deprivilegiranih) se niso uresničili, saj ni prišlo do bistvenih družbenih sprememb in prerazporeditve moči.
- Rezultate akcij, s katerimi so spodbujali sodelovanje javnosti v načrtovanju, je izredno težko objektivno vrednotiti, zato je težko tudi utemeljiti porabo časa in denarja.

V splošnem govorimo o dveh kategorijah participacije javnosti (Pek Drapal, D., Drevenšek, M., 2001):

- **formalne oblike:** gre predvsem za tiste oblike participacije javnosti, ki so večinoma zakonodajno opredeljene kot obvezujoče ali priporočene (referendumi, ljudska iniciativa, mestna tribuna, odbori,...) in
- **neformalne oblike:** številnih neformalnih oblik ni mogoče enostavno kategorizirati, saj se med seboj razlikujejo, a je z njimi mogoče doseči vidnejše učinke.

Neformalne in formalne oblike sodelovanja javnosti se med seboj dopolnjujejo in so skupaj lahko učinkovito sredstvo za dolgoročno reševanje okoljevarstvenih problemov.

V praksi po svetu se uporabljajo naslednje metode za sodelovanje javnosti (Rowe, G., Frewer, J. L., 2000):

- referendumi,
- javne obravnave/zaslišanja/razgrnitve,
- javnomnenjske ankete,
- pogajanja,
- konferenca soglasja,
- državljanske porote/panele,
- državljanski/javni svetovalni odbor,
- fokusne skupine.

Referendumi potencialno vključujejo vso populacijo (državljeni, lokalne skupnosti). Glasuje se na določeni točki, običajno se glasuje tako, da se izbere eno od dveh možnosti. Vsi udeleženci imajo enak vpliv, končni odziv pa je obvezujoč. Referendumi so v Sloveniji legitimna oblika odločanja državljanov.

Javne obravnave/zaslišanja/razgrnitve vključujejo zainteresirane državljane, njihovo število je omejeno z velikostjo mesta, pravi udeleženci so strokovnjaki in politiki. Trajajo lahko več

tednov/mesecev, celo let, običajno potekajo med delovnim tednom. Ljudje lahko izrazijo svoje mnenje, nimajo pa neposrednega vpliva na odločitve.

Javnomnenjske ankete lahko zajamejo velik vzorec. Gre za enkratni dogodek, običajno ne trajajo več kot nekaj minut. Pogosto potekajo preko vprašalnikov ali kot telefonska anketa, lahko vključujejo različna vprašanja. Služijo predvsem za zbiranje podatkov in pomagajo pri odločitvah.

Pogajanja vključujejo manjše število predstavnikov. Trajanje je različno, ponavadi se postavi rok (v dneh/tednih/mesecih). Namen je doseči soglasje med predstavniki različnih skupin.

Konferenca soglasja običajno vključuje 10–16 članov, ki so nestrokovnjaki in predstavniki splošne javnosti, izbere jih organizacijski odbor. Predstavi se jim izbrana tema, nato sledi 3-dnevna konferenca, ki s pomočjo strokovnjakov zaslišuje ekspertne priče, ki so jih deležniki izbrali, pogosto v prisotnosti širše javnosti. Sklepe podajo v poročilu ali na tiskovni konferenci.

Državljske porote/panele običajno vključujejo 12–20 članov iz vrst javnosti, ki jih izbere deležniški panel za zastopanje lokalnih prebivalcev. Srečujejo se na sestankih v več dneh (4–10), laični panel pa s pomočjo strokovnjakov zaslišuje druge strokovnjake. Srečanja navadno niso odprta za javnost, sklepi pa se podajo v poročilu ali na tiskovni konferenci.

Državljski/javni svetovalni odbor je majhna skupina, ki jo izbere sponzor in predstavlja poglede skupnosti. Deluje daljše časovno obdobje. Sponzor skliče skupino, da preučijo nekatera pomembna vprašanja.

Fokusne skupine so manjše skupine predstavnikov javnosti (5–12 članov), ki se srečajo na sestanku, ki traja največ dve uri. Gre za razpravo o določeni temi, pomembna so posamezna mnenja.

Omenjene metode so različno učinkovite, zato jih lahko presojava po dveh skupinah meril (Rowe, G., Frewer, J. L., 2000):

- merila sprejemljivosti (javnost bo sprejela metodo kot zadovoljivo) in
- postopkovna merila (metoda daje uporabne sklepe na ustrezen način).

Preglednica 2 prikazuje oceno metod za sodelovanje javnosti po merilih sprejemljivosti, preglednica 3 pa prikazuje oceno metod za sodelovanje javnosti po postopkovnih merilih.

Ocene so v preglednici označene z naslednjimi kraticami:

V – visoka

N – nizka

Z – zmerna

RV – razmeroma visoka

RN – razmeroma nizka

S – spreminjajoče

TD – težko določiti

PV – posredni vpliv

Preglednica 2: Ocena metod za sodelovanje javnosti po merilih sprejemljivosti (Rowe, Frewer, 2000: str 19)

Metode za sodelovanje javnosti	Referendumi	Javne obravnave/zasl./razgr.	Javnomnenjske ankete	Pogajanja	Konferenca soglasja	Državlanske porote/panele	Državlanski/javni svetovalni odbor	Fokusne skupine
Merila sprejemljivosti								
Reprezentativnost udeležencev	V	N	RV	N	Z	Z	Z do N	Z
Neodvisnost pravih udeležencev	V	RN	V	Z	V	V	Z	V
Zgodnje vključevanje	S	S	RV	S	RV	RV	S ali V	RV
Vpliv na končno politiko	V	Z	PV, TD	V	S	S	S	PV
Preglednost postopka za javnost	V	Z	Z	N	V	Z	S ali N	N

Preglednica 3: Ocena metod za sodelovanje javnosti po postopkovnih merilih (Rowe, Frewer, 2000: str 20)

Metode za sodelovanje javnosti	Referendumi	Javne obravnave/zasl./razgr.	Javnomnenjske ankete	Pogajanja	Konferenca soglasja	Državlanske porote/panele	Državlanski/javni svetovalni odbor	Fokusne skupine
Postopkovna merila								
Dostopnost virov	N	N do Z	N	V	V	V	S	N
Definiranje naloge	V	RV	N	V	RV	RV	S ali V	S ali V
Strukturirano odločanje	N	N	N	Z	Z	RV	S	N
Stroškovna učinkovitost	S ali N	N	RV	RV	Z do V	Z do V	S	RV

Metode se v praksi različno uporabljajo in so dejansko različno učinkovite. Pogosto naletijo na težave nepismeni, ker ne znajo brati in pisati, ter tujci, ki ne razumejo jezika. V Sloveniji so se kot učinkovito orodje izvajanja odnosov z javnostmi izkazale delavnice. Uspehe pri sodelovanju javnosti na področju prostorskega načrtovanja je sicer težko oceniti, lahko ocenimo uspešnost celotnega postopka sodelovanja ali pa ovrednotimo uspeh glede na končne rezultate projekta (Chess, C., Purcell, K., 1999). Problematično je tudi vrednotenje rezultata, saj ne moremo biti prepričani, da so neki učinki dejansko posledica našega načrtnega vključevanja javnosti, možne so različne spremenljivke: drugi sočasni dogodki (npr. lokalne volitve), ozadje področja, kjer se odvijajo aktivnosti (npr. sestava lokalnih skupnosti, zgodovina polemike), narava okoljskega problema in druge spremenljivke. Definiranje pojma uspeh je problematično, vsekakor je potrebno imeti zastavljene cilje, da lahko kasneje poskusimo ovrednotiti uspešnost vključevanja javnosti.

Na žalost še vedno velja splošno pravilo, da je prostorski načrtovalec tisti, ki določa, kdaj se bo javnost lahko vključila v proces načrtovanja. Običajno je to šele takrat, ko je prostorski načrt že v končnih fazah, tik pred začetkom formalnega potrjevanja.

2.6 VKLJUČEVANJE JAVNOSTI NA PRIMERU VELIKE BRITANIJE

V Veliki Britaniji imajo glede vključevanja javnosti v faze projektiranja nove prostorske ureditve (npr. nove stavbe, parka, ceste) stvari zelo dobro urejene. Obstaja več različnih komisij, ena izmed njih je komisija **CABE – Commission for Architecture and the Built Environment**, to je Komisija za arhitekturo in grajeno okolje, ki je bila ustanovljena za pomoč strokovnjakom in lokalnim oblastem za ustvarjanje okolja, v kakršnem se ljudje dobro počutijo (Commission for Architecture and the Built Environment, 2011). Komisija CABE je svetovalec vlade na področju arhitekture, urejanja urbanih in javnih površin od leta 1999. Poudarek dajejo na trajnosti, zdravju in dobrem počutju ljudi, pomembno pa jim je tudi izobraževanje oziroma osveščanje ljudi. Ker ljudje v današnjih časih zelo veliko potujejo, se je in se še naprej bo spreminjal način, kako načrtovati v mestih in kako na podeželskih območjih.

Komisija CABE se zaveda, da je pri vsakem projektu treba upoštevati nasvete in komentarje različnih strokovnjakov ter ljudi, ki živijo v tistem okolju. Pri načrtovanju se ozirajo na lokalne skupnosti, svetnike, arhitekta, organizacije, ki poudarjajo zdravo zeleno okolje, ljudi, ki skrbijo za razvoj, učitelje, javni sektor, načrtovalce, urbaniste, krajinske arhitekta in študente. Njihov pristop k delu je tak, da že pred samo izvedbo nekega projekta naredijo analizo stroškov, analizo tveganja, določijo vire financiranja, predvidijo časovni potek, naredijo strategijo k izvedbenemu načrtu. V okviru projekta je potrebno določiti prostorske meje, izbrati ustrezno ekipo, obvestiti zainteresirane strani, nato se začne zbiranje podatkov, analiziranje, potrebno pa je na kratko napisati tudi o delu za posamezne faze projektiranja. Vedno je potrebno pripraviti več prostorskih možnosti za uresničitev projekta.

Njihova faza načrtovanja temelji na oblikovanju delavnic, ki jih vodijo strokovni moderatorji. Namen teh delavnic je, da se vključijo interesne skupine v:

- razvoj vizije,
- razvoj in testiranje števila prostorskih možnosti za izvedbo teme in projekta,
- dogovor in
- izdelavo modela, ki vključuje načela, natančne smernice in standarde kakovosti.

Da so delavnice uspešne, pa komisija CABE potrebuje:

- izkušeno ekipo,
- temeljito pripravo,
- prave ljudi na istem mestu ob istem času ter
- dobro sodelovanje med udeleženci, ki imajo enakopraven položaj.

V komisiji poudarjajo, da je dobro rezultate predstaviti širši publiki, da so seznanjeni z različnimi možnostmi izvedbe projekta. Predlogi se načeloma preizkusijo z različnimi testi in simulacijami. Ko prihaja do končnih odločitev, pa je pomembno pripraviti poročilo in ga posredovati različnim medijem, kot so televizija, radio, konference, razstave in predstavitve. Ker torej pri delu ves čas mislijo na ljudi in jih hočejo stalno vključevati v proces odločanja, se javnost lažje prilagaja in tudi počasi sprejme spremembe v okolju.

3 DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRTI IN ZAKONODAJA

3.1 ZGODOVINSKI PREGLED NAJPOMEMBNEJŠIH ZAKONOV GLEDE PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA IN UMEŠČANJA PROSTORSKIH UREDITEV DRŽAVNEGA POMENA

Zakon o urejanju prostora iz leta 1984

Zakon o urejanju prostora (ZUreP, 1984) je veljal za takratno Socialistično republiko Slovenijo. Poudarek je bil na varovanju dobrin in skrbi za njihovo rabo, pomembne so bile prostorske možnosti in družbene potrebe. Za dolgoročni razvoj so bila pomembna območja kmetijskih zemljišč, gozdov, vodnih rezervatov in vodnih površin, območja rudnih nahajališč ter območja naravne in kulturne dediščine. Ta območja so bila opredeljena v dolgoročnih planih.

Pri pripravi planskih aktov so se kot podlaga za odločitve pri urejanju prostora upoštevale analize možnosti družbenega razvoja ter druge raziskave, študije in projekti o naravnih lastnostih prostora ter o razvojnih možnostih v prostoru.

Med usklajevanjem osnutka dolgoročnega oziroma srednjeročnega družbenega plana občine so morali biti grafični prikazi razgrnjeni tako, da je imela javnost vpogled v rešitve v zvezi z urejanjem prostora ter možnost za pismene pripombe. Ljudje so morali biti o razgrnitvi v skladu s 46. členom na primeren način obveščeni.

V tem zakonu iz leta 1984 so začeli poudarjati območja, ki jih moramo upoštevati pri prostorskih odločitvah. Možne so bile že razne študije, analize, grafični prikazi, tudi ljudje so že dobili določene zakonske pravice v zvezi z obveščanjem pri zadevah urejanja prostora. ZUreP še ni govoril o morebitnem usklajevanju sektorjev.

Zakon o urejanju prostora iz leta 2003

Zakon o urejanju prostora (ZUreP-1, 2003) je urejal področje prostorskega načrtovanja in uveljavljanje prostorskih ukrepov za izvajanje načrtovanih prostorskih ureditev, zagotavljal je opremljanje zemljišč za gradnjo ter vodenje sistema zbirk prostorskih podatkov.

Zakon je govoril o zagotovitvi ustrezne usklajenosti gospodarskih, družbenih in okoljskih vidikov. Potrebno je bilo upoštevati različne potrebe in interese pri prostorskem načrtovanju.

Pri prostorski razmestitvi skupnih prometnih, energetskih in komunalnih objektov ter pri drugih zadevah urejanja prostora so morale sodelovati skupaj država in lokalne skupnosti.

10. člen je govoril o tem, da imel vsakdo pravico biti obveščen in sodelovati pri postopkih priprave in sprejemanja prostorskih aktov ter pri drugih zadevah urejanja prostora. Nosilci urejanja prostora pa so morali vsakomur omogočiti vpogled ter o zadevah obveščati javnost.

Urejanje prostora v državni pristojnosti je obsegalo:

1. določanje ciljev, usmeritev in izhodišč prostorskega razvoja,
2. predpisovanje splošnih pravil in pogojev za urejanje prostora,
3. načrtovanje prostorskih ureditev državnega pomena,
4. izvajanje prostorskih ukrepov za uresničevanje državnih prostorskih aktov,
5. izvajanje nadzora nad zakonitostjo prostorskega načrtovanja na ravni lokalnih skupnosti,
6. vodenje in izvajanje aktivne zemljiške politike,
7. vodenje sistema in posameznih zbirk podatkov iz tega zakona,
8. razvijanje in spodbujanje strokovnega dela na področju urejanja prostora in prostorskega načrtovanja,
9. pripravo in sprejem poročil o stanju na področju urejanja prostora,
10. sodelovanje pri zadevah urejanja prostora na mednarodnem področju.

ZUreP-1 je že govoril o prostorskih ureditvah državnega pomena. To so bile ureditve, ki so jih sestavljali objekti in omrežja, ki so bila neposredno namenjena izvajanju državnih gospodarskih javnih služb na področju energetike, prometa, zvez, upravljanja voda, gospodarjenja z naravnimi viri, varstva okolja in drugih področjih ter omrežja in objekti, ki so bili namenjeni zadovoljevanju skupnih potreb v skladu z zakonom ter objekti in naprave, namenjeni obrambi in varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami v Republiki Sloveniji. Prostorske ureditve državnega pomena so bile tudi ureditve, ki so segale na območje večih občin oziroma katerih vpliv je segal na območje večih občin in so bile zaradi svojih gospodarskih, socialnih, kulturnih in varstvenih značilnosti pomembne za prostorski razvoj Republike Slovenije.

Prostorski akt je imel naslednje obvezne priloge:

1. povzetek za javnost,
2. izvleček iz strateškega prostorskega akta,
3. obrazložitev in utemeljitev prostorskega akta,
4. strokovne podlage,
5. smernice in mnenja,
6. spis postopka priprave in sprejemanja akta.

Priloge so morale biti na vpogled javnosti na sedežu pripravljavca v vseh fazah priprave in veljavnosti prostorskega akta.

Z namenom, da so se pridobila in uskladila priporočila, usmeritve in legitimni interesi lokalne skupnosti, gospodarstva in interesnih združenj ter organizirane javnosti glede priprave prostorskega akta oziroma predvidene prostorske ureditve, se je izvedla prostorska konferenca. Zbor konference je sklical in vodil pripravljavec najmanj osem dni pred sprejemom programa priprave in najmanj štirinajst dni pred javno razgrnitvijo prostorskega akta. Datum ter kraj in čas zbora konference je moral pripravljavec objaviti vsaj v dveh sredstvih javnega obveščanja.

Strokovne rešitve prostorske ureditve so se lahko pridobile z izdelavo več variantnih rešitev. O izboru variantne rešitve, ki je bila podlaga za pripravo prostorskega akta in ni bila pridobljena z javnim natečajem, je odločil pripravljavec. Ta je moral na javni razgrnitvi razgrniti variantne rešitve z obrazložitvijo izbora rešitve.

Predlog prostorskega akta s prilogami je moral biti pred sprejetjem javno razgrnjen za najmanj 30 dni. V času javne razgrnitve je pripravljavec organiziral njegovo javno obravnavo. O razgrnitvi ter kraju in času obravnave je moral pripravljavec javnost obvestiti z objavo v uradnem glasilu ter na krajevno običajen način najmanj en teden pred začetkom javne razgrnitve.

Prostorska ureditev državnega pomena se je podrobneje načrtovala z državnim lokacijskim načrtom. Z njim so se določili lokacijski pogoji za pripravo projektov za pridobitev gradbenih dovoljenj po predpisih o graditvi objektov ter prostorski ukrepi. Državni lokacijski načrt ni smel biti v nasprotju s strategijo prostorskega razvoja Slovenije in prostorskim redom Slovenije oziroma z regionalno zasnovo prostorskega razvoja, če je bila ta sprejeta za obravnavano območje.

Pripravljavec državnega lokacijskega načrta je bilo ministrstvo za prostor. Pobudo za pripravo državnega lokacijskega načrta je moral dati minister, v čigar delovno področje je spadala predlagana prostorska ureditev državnega pomena. Pobuda je morala biti obrazložena in dokumentirana. Prostorska ureditev se je praviloma določila s primerjavo več variantnih rešitev. Te so morale biti presoјane iz funkcionalnega, varstvenega in ekonomskega vidika ter z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju. O izboru rešitve je odločila Vlada na predlog ministra za prostor in ministra, ki je bil pobudnik za pripravo državnega lokacijskega načrta.

ZUreP-1 je tako vključil organizirano javnost že na začetku, ko je bila pred sprejemom programa priprave sklicana prostorska konferenca, ni pa širša javnost imela možnosti podajanja pripomb in prispevati k oblikovanju variant že pred pripravo državnega prostorskega načrta. Uvedena je bila tudi

2. prostorska konferenca, ki je morala biti sklicana 14 dni pred javno razgrnitvijo, pa se je ta izkazala kot zelo neučinkovita, ker je bilo na njej običajno zelo malo udeležencev. Če gledamo preglednico 4, lahko vidimo, da je ZUreP-1 iz leta 2003 dejansko dopolnjen prejšnji zakon ZUreP iz leta 1984, saj je večji poudarek na samem usklajevanju sektorjev in sodelovanju javnosti, vseeno pa so se pri obeh zakonih v praksi kmalu pokazale pomanjkljivosti.

Preglednica 4: Primerjava dveh zakonov (ZUreP iz leta 1984 in ZUreP-1 iz leta 2003)

	ZUreP, 1984	ZUreP-1, 2003
Vključevanje varstvenih zahtev	DA	DA
Možnost preverjanja strokovnih obdelav	NE	DA
Usklajevanje sektorjev	NE	DA
Sodelovanje javnosti	DA	DA (bolj poudarjeno)

Zakon o prostorskem načrtovanju iz leta 2007

Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt, 2007) je nadomestil prejšnji zakon ZUreP-1. Ta zakon je urejal prostorsko načrtovanje kot del urejanja prostora, določil vrste prostorskih aktov, njihovo vsebino in medsebojna razmerja ter postopke za njihovo pripravo in sprejem.

Tudi ta zakon je poudarjal izražanje interesov posameznic in posameznikov, skupin prebivalstva in udeležbo vseh zainteresiranih oseb v postopkih pripravljanja in sprejemanja prostorskih aktov. Vsakdo je imel pravico biti obveščen o postopkih priprave prostorskih aktov ter v teh postopkih sodelovati s pobudami, mnenji in na drugačne načine. Pristojni državni in občinski organi so morali skladno s tem zakonom in z zakonom, ki je urejal dostop do informacij javnega značaja, vsakomur omogočiti vpogled v prostorske akte, njihova strokovna gradiva in v druge dokumente, povezane s prostorskim načrtovanjem, ter o zadevah prostorskega načrtovanja obveščati javnost.

Prostorske ureditve državnega pomena so bile po 12. členu:

1. prostorske ureditve gospodarske javne infrastrukture državnega pomena in grajenega javnega dobra državnega pomena,
2. prostorske ureditve zaradi varstva okolja, za katere je bila v skladu s predpisi o varstvu okolja pristojna država,
3. prostorske ureditve na območjih ohranjanja narave, zavarovanih z aktom države in območjih kulturnih spomenikov, ki so bili razglašeni z aktom države,
4. prostorske ureditve namenjene obrambi in varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami in

5. druge prostorske ureditve, ki so segale na območje več občin ali je njihov vpliv segal na območje več občin in so bile zaradi svojih gospodarskih, socialnih, kulturnih in varstvenih značilnosti pomembne za prostorski razvoj Republike Slovenije.

Državni prostorski načrt ni smel biti v nasprotju z državnim strateškim prostorskim načrtom. Postopek priprave državnega prostorskega načrta se je vedno začel s sklepom. Vsebino, obliko in način priprave državnega prostorskega načrta je podrobneje predpisal minister, pristojen za prostor. Če je bilo za državni prostorski načrt treba izvesti postopek celovite presoje vplivov na okolje, je moralo ministrstvo, pristojno za okolje, zagotoviti pripravo okoljskega poročila.

32. člen je govoril o javni razgrnitvi osnutka v postopku priprave državnega prostorskega načrta. To je moralo narediti ministrstvo, da se je javnosti omogočila seznanitev z dopolnjenim osnutkom. Trajati je morala najmanj 30 dni in v tem času je bilo potrebno zagotoviti tudi njegovo javno obravnavo. Če so bile pripravljene tudi variantne rešitve, so se te morale v okviru javne razgrnitve razgrniti z obrazložitvijo predloga izbora rešitve.

Ko je ministrstvo pripravilo predlog državnega prostorskega načrta, so ga morali poslati nosilcem urejanja prostora in ti so morali v 30 dneh dati mnenje k predlogu državnega prostorskega načrta z vidika njihove pristojnosti.

Vključevanje javnosti pri pripravi državnega prostorskega načrta je bilo po ZPNačrt tako izvedeno šele v fazi javne razgrnitve, ko je bilo dejansko vse več ali manj odločeno in so bile možne le manjše spremembe v državnem prostorskem načrtu. Večje spremembe bi v tako pozni fazi priprave povzročile veliko porabo finančnih sredstev in seveda tudi časa za dodatno delo. Prostorske konference so bile s tem zakonom ukinjene.

Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor iz leta 2010

Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP, 2010) določa prostorske ureditve državnega pomena, ureja vsebino in postopek priprave državnega prostorskega načrta, ter določa način, kako se ta postopek vodi skupaj s postopkom celovite presoje vplivov na okolje in postopkom presoje vplivov na okolje v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo okolja, ter postopkom presoje sprejemljivosti v skladu s predpisi, ki urejajo ohranjanje narave.

V zakonu je pojasnjeno, da so prostorske ureditve državnega pomena tiste ureditve, ki so zaradi svojih gospodarskih, socialnih, kulturnih in varstvenih značilnosti ob upoštevanju ciljev prostorskega

načrtovanja pomembne za prostorski razvoj Republike Slovenije. Prostorske ureditve državnega pomena načrtuje država.

4. člen govori o tem, da če je potrebno za načrtovane prostorske ureditve v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo okolja in ohranjanja narave, izvesti postopek celovite presoje vplivov na okolje, presoje sprejemljivosti načrta oziroma presoje vplivov na okolje, se ti postopki izvedejo skupaj s postopkom priprave načrta.

Umestitev načrtovane prostorske ureditve v prostor se v načrtu določi kot situacijski prikaz načrtovane razmestitve objektov in drugih posegov v prostor, vključno s komunalno opremo in drugo gospodarsko javno infrastrukturo in grajenim javnim dobrom, s prikazom in opisom funkcionalnih, tehničnih in oblikovalskih pogojev in rešitev ter z določitvijo njenega območja.

Državni nosilci urejanja prostora so varstveni in drugi nosilci urejanja prostora. Varstveni nosilci urejanja prostora, ki lahko v skladu s pristojnostmi na svojem delovnem področju sodelujejo v postopku priprave načrta, so: ministrstvo, pristojno za kmetijstvo, gozdarstvo, lovstvo in ribištvo, ministrstvo, pristojno za veterino, varstvo okolja, ohranjanje narave, upravljanje z vodami, ministrstvo, pristojno za varstvo kulturne dediščine, zdravje in ministrstvo, pristojno za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami.

Drugi nosilci urejanja prostora, ki lahko v skladu s pristojnostmi na svojem delovnem področju tudi sodelujejo v postopku priprave načrta, so: ministrstvo, pristojno za promet, energetiko, rudarstvo, meteorologijo, ministrstvo, pristojno za seizmologijo in geologijo, ministrstvo, pristojno za elektronske komunikacije, obrambo, mejne prehode, policijo in ministrstvo, pristojno za carino.

Lokalni nosilec urejanja prostora v postopku priprave načrta je občina, katere območje oziroma del območja je zajeto v območju načrta.

15. člen govori o prostorski konferenci kot stalni delovni skupini koordinatorja in državnih nosilcev urejanja prostora, ki z rednim medsebojnim usklajevanjem in dogovarjanjem določajo aktivnosti, potrebne za učinkovito pripravo načrtov ter usklajujejo različne javne interese.

Javnost ima v skladu z 19. členom možnost v roku 30 dni od objave pobude na spletnih straneh koordinatorja nanjo dati predloge, priporočila, usmeritve, mnenja in pobude. Koordinator in pobudnik lahko v tem času z namenom podrobnejše seznanitve javnosti organizirata tudi posvet.

Prostorske ureditve se praviloma načrtujejo v variantah, tako glede njihove lokacije, kot glede tehnično-tehnoloških rešitev. Variante se lahko pridobijo tudi z javnim natečajem. Te se ovrednotijo in primerjajo s prostorskega, varstvenega, funkcionalnega in ekonomskega vidika ter ocenijo z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju v študiji variant. Študija variant poda obrazložen predlog najustrežnejše variante s predlogom območja.

Koordinator in pobudnik morata v skladu s 25. členom omogočiti seznanitev javnosti s študijo variant in predlogom najustrežnejše variante ali rešitve v okviru javne razgrnitve, ki traja najmanj 30 dni, in v tem času zagotoviti tudi njegovo javno obravnavo.

Po objavi stališč do pripomb in predlogov javnosti in občin mora izdelovalec dopolniti in zaključiti študijo variant, predlog najustrežnejše variante ali rešitve in okoljsko poročilo, ter pojasniti, kako so bile upoštevane smernice nosilcev urejanja prostora.

Po sprejemu sklepa o potrditvi variante ali rešitve mora investitor poskrbeti za izdelavo strokovnih podlag za podrobnejše načrtovanje ter izdelavo geodetskega načrta in načrta parcel, lahko pa tudi prične s postopki za ureditev mej. V ta namen lahko dostopa na zemljišča v območju potrjene variante in izvaja meritve in raziskave terena ter z njimi povezana dela, opravlja pa lahko tudi dela, povezana z ocenjevanjem vrednosti nepremičnin in odškodnin.

V 33. členu zakona je zapisano, da morata koordinator in pobudnik omogočiti seznanitev javnosti z osnutkom načrta v okviru javne razgrnitve, ki traja najmanj 30 dni, in v tem času zagotoviti tudi njegovo javno obravnavo.

Po pridobitvi drugih mnenj in pravnomočnega okoljevarstvenega soglasja ministrstva, pristojnega za presojo vplivov na okolje, izdanega v postopku presoje vplivov na okolje, koordinator in pobudnik pošljeta predlog načrta v sprejem vladi. Vlada sprejme načrt z uredbo.

V zakonu ZUPUDPP iz leta 2010 je vključevanje javnosti širše zastopano in je trenutno veljavni zakon pri sprejemanju državnih prostorskih načrtov.

V preglednici 5 je narejena primerjava vseh štirih zakonov, ki so bili ali pa so še vedno pomembni za področje prostorskega načrtovanja in načrtovanja prostorskih ureditev državnega pomena (ZUreP iz leta 1984, ZUreP-1 iz leta 2003, ZPNačrt iz leta 2007 in ZUPUDPP iz leta 2010). Razvoj gre v smeri čim večjega sodelovanja javnosti, s tem pa postajajo postopki pri prostorskem načrtovanju tudi vedno bolj kompleksni.

Preglednica 5: Primerjava vseh štirih zakonov (ZUreP iz leta 1984, ZUreP-1 iz leta 2003, ZPNačrt iz leta 2007, ZUPUDPP iz leta 2010)

	ZUreP, 1984	ZUreP-1, 2003	ZPNačrt, 2007	ZUPUDPP, 2010
Značilnosti v postopkih priprave načrtov	-možne so bile razne študije, analize, grafični prikazi	-več variantnih rešitev, presojane iz funkcionalnega, varstvenega in ekonomskega vidika ter z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju	-izdelava študije variant in predloga izbora variante -v primeru izvedbe postopka celovite presoje vplivov na okolje se mora zagotoviti priprava okoljskega poročila	-variate se primerjajo s prostorskega, varstvenega, funkcionalnega in ekonomskega vidika ter ocenijo z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju v študiji variant -izdelava okoljskega poročila
Usklajevanje sektorjev	-ni bilo omenjenega usklajevanja sektorjev	-pri zadevah urejanja prostora so morale sodelovati skupaj država in lokalne skupnosti -ustrezno usklajevanje gospodarskih, družbenih in okoljskih vidikov	-pomembni nosilci urejanja prostora -poudarjeni interesi posameznic in posameznikov, skupin prebivalstva in udeležba vseh zainteresiranih oseb	-različni udeleženci: državni in lokalni nosilci urejanja prostora, pobudnik, koordinator, investitor, izdelovalec, udeležba na prostorski konferenci -upoštevanje mnenj, predlogov, smernic
Sodelovanje javnosti	-javna razgrnitev je bila obvezna -primerno obveščanje javnosti o razgrnitvi	-vsakdo ima pravico biti obveščen in sodelovati pri postopkih -vedene prostorske konference za zgodnejše vključevanje javnosti -obvezna javna razgrnitev in javna obravnava	-ukinjene prostorske konference -pomembno načelo javnosti -konkretne zahteve glede vključevanja javnosti -javnost obveščena šele z javno razgrnitvijo	-zahteva za zgodnejše vključevanje javnosti -seznanitev javnosti v različnih fazah -v fazi uskladitve pobude se lahko organizira posvet -seznanitev javnosti v fazi študije variant in fazi osnutka načrta

3.2 OSTALA POMEMBNA ZAKONODAJA

Poleg Aarhuške konvencije (1998), ki jo je Slovenija ratificirala leta 2004, in trenutno veljavnega Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP, 2010) so glede vključevanja javnosti v postopek izdelave državnih prostorskih načrtov in za celotno področje prostorskega načrtovanja ter varstva okolja pomembni še drugi zakoni, med katerimi sta najpomembnejša:

- Zakon o dostopu do informacij javnega značaja (ZDIJZ, 2003) in
- Zakon o varstvu okolja (ZVO-1, 2004).

Zakon o dostopu do informacij javnega značaja (ZDIJZ, 2003) ureja postopek, ki vsakomur omogoča prost dostop do informacij javnega značaja, s katerimi razpolagajo državni organi, organi lokalnih skupnosti, javne agencije, javni skladi in druge osebe javnega prava, nosilci javnih pooblastil in izvajalci javnih služb. Namen tega zakona je zagotoviti javnost in odprtost delovanja organov ter omogočiti uresničevanje pravice posameznikov in pravnih oseb, da pridobijo informacije javnega značaja.

Informacija javnega značaja je informacija, ki izvira iz delovnega področja organa, nahaja pa se v obliki dokumenta, zadeve, dosjeja, registra, evidence ali dokumentarnega gradiva, ki ga je organ izdelal sam, v sodelovanju z drugim organom, ali pridobil od drugih oseb. Te informacije so prosto dostopne pravnim ali fizičnim osebam. Vsak prosilec ima na svojo zahtevo pravico pridobiti od organa informacijo javnega značaja tako, da jo pridobi na vpogled, ali da pridobi njen prepis, fotokopijo, ali njen elektronski zapis.

Zakon o varstvu okolja (ZVO-1, 2004) ureja varstvo okolja pred obremenjevanjem kot temeljni pogoj za trajnostni razvoj in določa temeljna načela varstva okolja, ukrepe varstva okolja, spremljanje stanja okolja in informacije o okolju, ekonomske in finančne instrumente varstva okolja, javne službe varstva okolja in druga z varstvom okolja povezana vprašanja. Namen varstva okolja je spodbujanje in usmerjanje takšnega družbenega razvoja, ki omogoča dolgoročne pogoje za človekovo zdravje, počutje in kakovost njegovega življenja ter ohranjanje biotske raznovrstnosti.

Država in občina morata pri sprejemanju politik, strategij, programov, planov, načrtov in splošnih pravnih aktov ter pri izvajanju drugih zadev iz svoje pristojnosti spodbujati takšen gospodarski in socialni razvoj družbe, ki pri zadovoljevanju potreb sedanje generacije upošteva enake možnosti zadovoljevanja potreb prihodnjih in omogoča dolgoročno ohranjanje okolja. Upoštevati morata tudi njihove vplive na okolje tako, da prispevajo k doseganju ciljev varstva okolja.

Pomemben je 13. člen zakona, ki govori o načelu javnosti. Okoljski podatki so javni. Vsakdo ima pravico dostopa do okoljskih podatkov. Javnost ima pravico sodelovati v postopkih sprejemanja politik, strategij, programov, planov in načrtov, ki se nanašajo na varstvo okolja. Javnost ima pravico sodelovati v postopkih, ki se nanašajo na plane, programe in posege v okolje v drugih državah, ki bi lahko vplivali na okolje v Republiki Sloveniji. Javnost ima pravico sodelovati v postopkih izdajanja konkretnih pravnih aktov, ki se nanašajo na posege v okolje.

Zakon večkrat poudarja sodelovanje javnosti. Ministrstvo mora v postopku priprave programa ukrepov omogočiti javnosti vpogled v osnutek programa in zagotoviti njegovo javno predstavitev. Ministrstvo z javnim naznanilom v svetovnem spletu in v enem od dnevnih časopisov, ki pokriva celotno območje države, določi kraj in čas za vpogled in javno predstavitev ter določi način dajanja mnenj in pripomb javnosti. Ministrstvo mora zagotoviti vpogled in možnost dajanja mnenj in pripomb javnosti na osnutek programa v trajanju najmanj 30 dni. Kadar program priprave sprejme pristojni organ občine, mora biti javno naznanilo poleg svetovnega spleta objavljeno tudi v enem od časopisov, ki pokrivajo območje občine.

Zaradi uresničevanja načel trajnostnega razvoja, celovitosti in preventive je treba v postopku priprave plana, programa, načrta, prostorskega ali drugega akta, katerega izvedba lahko pomembno vpliva na okolje, izvesti celovito presojo vplivov njegove izvedbe na okolje, s katero se ugotovi in oceni vplive na okolje in vključenost zahtev varstva okolja, ohranjanja narave, varstva človekovega zdravja in kulturne dediščine v plan, in pridobiti potrdilo ministrstva o sprejemljivosti njegove izvedbe na okolje. Pripravlavec plana, za katerega se izvede celovita presoja vplivov na okolje, mora pred izvedbo celovite presoje vplivov na okolje zagotoviti okoljsko poročilo, v katerem se opredelijo, opišejo in ovrednotijo vplivi izvedbe plana na okolje in možne alternative, ob upoštevanju ciljev in geografskih značilnosti območja, na katerega se plan nanaša. Pripravlavec plana mora po ugotovitvi ustreznosti okoljskega poročila v postopku sprejemanja plana javnosti omogočiti seznanitev s planom, z okoljskim poročilom in njegovo revizijo v okviru javne razgrnitve, ki traja najmanj 30 dni, ter zagotoviti njihovo javno obravnavo. V okviru javne razgrnitve ima javnost pravico dajati mnenja in pripombe na plan in okoljsko poročilo. Ministrstvo na podlagi plana, okoljskega poročila in njegove revizije preuči sprejemljivost vplivov izvedbe plana na okolje ter o tem pripravi pisno mnenje. Pisno mnenje pripravijo tudi ministrstva in organizacije. Pripravlavec plana mora o njegovem sprejemu obvestiti pristojna ministrstva in organizacije, državo članico, pa tudi javnost. Celovita presoja državnega prostorskega načrta se opravi v fazi obravnave variantnih rešitev prostorske ureditve. Predlog državnega prostorskega načrta, pripravljen na podlagi izbrane variantne prostorske ureditve, pa je predmet presoje vplivov na okolje.

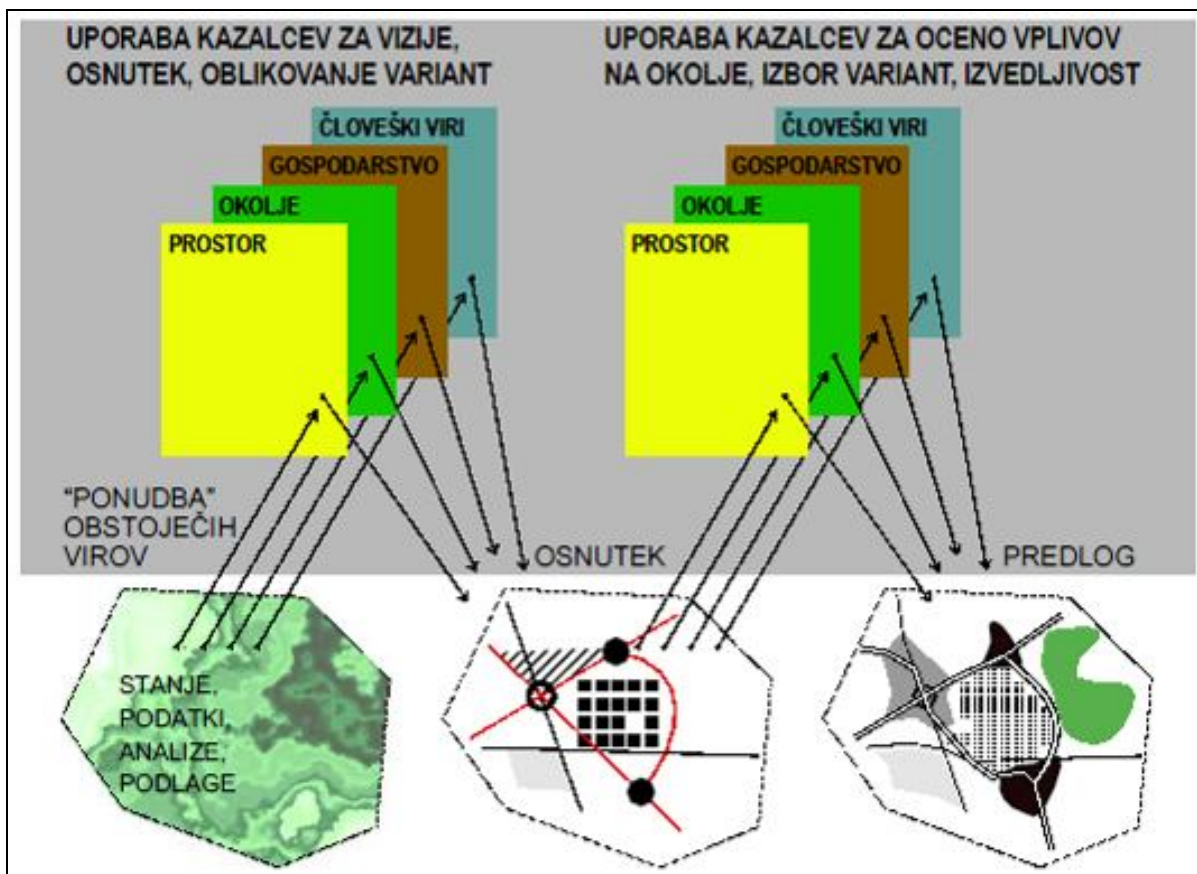
Pred začetkom izvajanja posega, ki lahko pomembno vpliva na okolje, je treba izvesti presojo njegovih vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje ministrstva. V postopku presoje vplivov na okolje se ugotovi, opiše in oceni dolgoročne, kratkoročne, posredne ali neposredne vplive nameravanega posega na človeka, tla, vodo, zrak, biotsko raznovrstnost in naravne vrednote, podnebje in krajino, pa tudi na človekovo nepremično premoženje in kulturno dediščino, ter njihova medsebojna razmerja. Presoja vplivov na okolje se izvede na podlagi poročila o vplivih nameravanega posega na okolje. Ministrstvo mora v postopku presoje vplivov na okolje javnosti zagotoviti vpogled v vlogo za pridobitev okoljevarstvenega soglasja, poročilo o vplivih na okolje, pisno mnenje o opravljeni reviziji in osnutek odločitve o okoljevarstvenem soglasju ter omogočiti izražanje mnenj in dajanje pripomb. Ministrstvo mora o izdanem okoljevarstvenem soglasju najkasneje v 30 dneh po vročitvi odločbe strankam obvestiti javnost z objavo na krajevno običajen način, v svetovnem spletu in v enem od dnevnih časopisov, ki pokriva celotno območje države. Ministrstvo mora tudi v postopku za izdajo okoljevarstvenega dovoljenja ali za njegovo spremembo po uradni dolžnosti javnosti zagotoviti vpogled v vlogo za pridobitev dovoljenja in osnutek odločitve o okoljevarstvenem dovoljenju ter omogočiti izražanje mnenj in dajanje pripomb.

Za državni prostorski načrt je pred sprejetjem načrta potrebno pridobiti okoljevarstveno soglasje, ki ga izda ministrstvo pripravljavcu plana. Sodelovanje javnosti se izvede v okviru javne razgrnitve. Postopek presoje vplivov na okolje za akt začne ministrstvo po uradni dolžnosti in pošlje prostorski akt, poročilo o vplivih na okolje, njegovo revizijo in osnutek odločitve o okoljevarstvenem soglasju ministrstvom in organizacijam ter jih pozove, da v 21 dneh od prejema dajo mnenje o sprejemljivosti nameravanega posega. Vlada ne sme sprejeti državnega prostorskega načrta, če ni bilo pridobljeno pravnomočno okoljevarstveno soglasje.

3.3 POSTOPEK PRIPRAVE DRŽAVNIH PROSTORSKIH NAČRTOV

Prostorsko načrtovanje je sestavni del urejanja prostora in mora omogočati skladen prostorski razvoj. Pri tem je potrebno usklajevanje različnih potreb in interesov na področjih varstva okolja, ohranjanja narave in kulturne dediščine, varstva naravnih virov, obrambe in varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami. Država je na področju prostorskega načrtovanja pristojna za določanje ciljev prostorskega razvoja države, določanje izhodišč in usmeritev za načrtovanje prostorskih ureditev na vseh ravneh, načrtovanje prostorskih ureditev državnega pomena in za izvajanje nadzora nad zakonitostjo prostorskega načrtovanja na ravni občin. Pomemben del prostorskega načrtovanja je tako sprejemanje prostorskih načrtov. V splošnem se prostorski načrt pripravlja tako, da se najprej preveri ponudbo obstoječih virov na obravnavanem območju. Preveri se, kakšno je stanje na izbranem območju, pridobijo se različni podatki o prostoru, naredijo se analize ter se izdelajo različne grafične podlage.

Pri oblikovanju možnih variant in pripravi osnutka prostorskega načrta se upoštevajo 4 temeljni kazalci: prostor, okolje, gospodarstvo in človeški viri. Ko je osnutek prostorskega načrta z različnimi variantami pripravljen, se uporabijo temeljne kazalce za oceno vplivov na okolje, preuči se možna izvedba posamezne variante in na koncu izbere najustreznejšo varianto, na podlagi katere se pripravi predlog prostorskega načrta, ki natančno definira novo prostorsko ureditev. Na sliki 3 je prikazana shema priprave predloga prostorskega načrta.



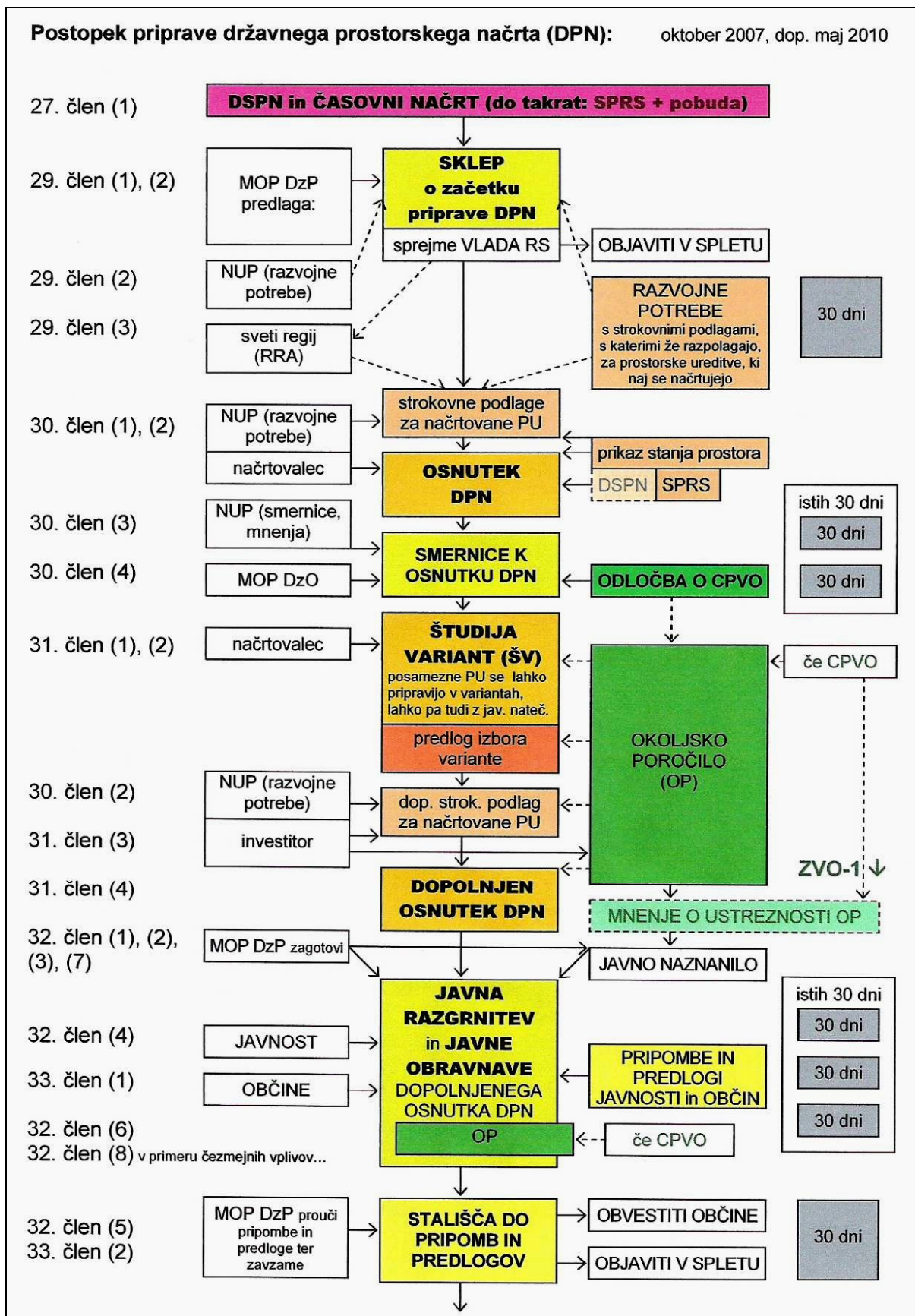
Slika 3: Shema priprave predloga prostorskega načrta (Pogačnik, Lavrač, Marušič, Ravbar, 2006: str 32)

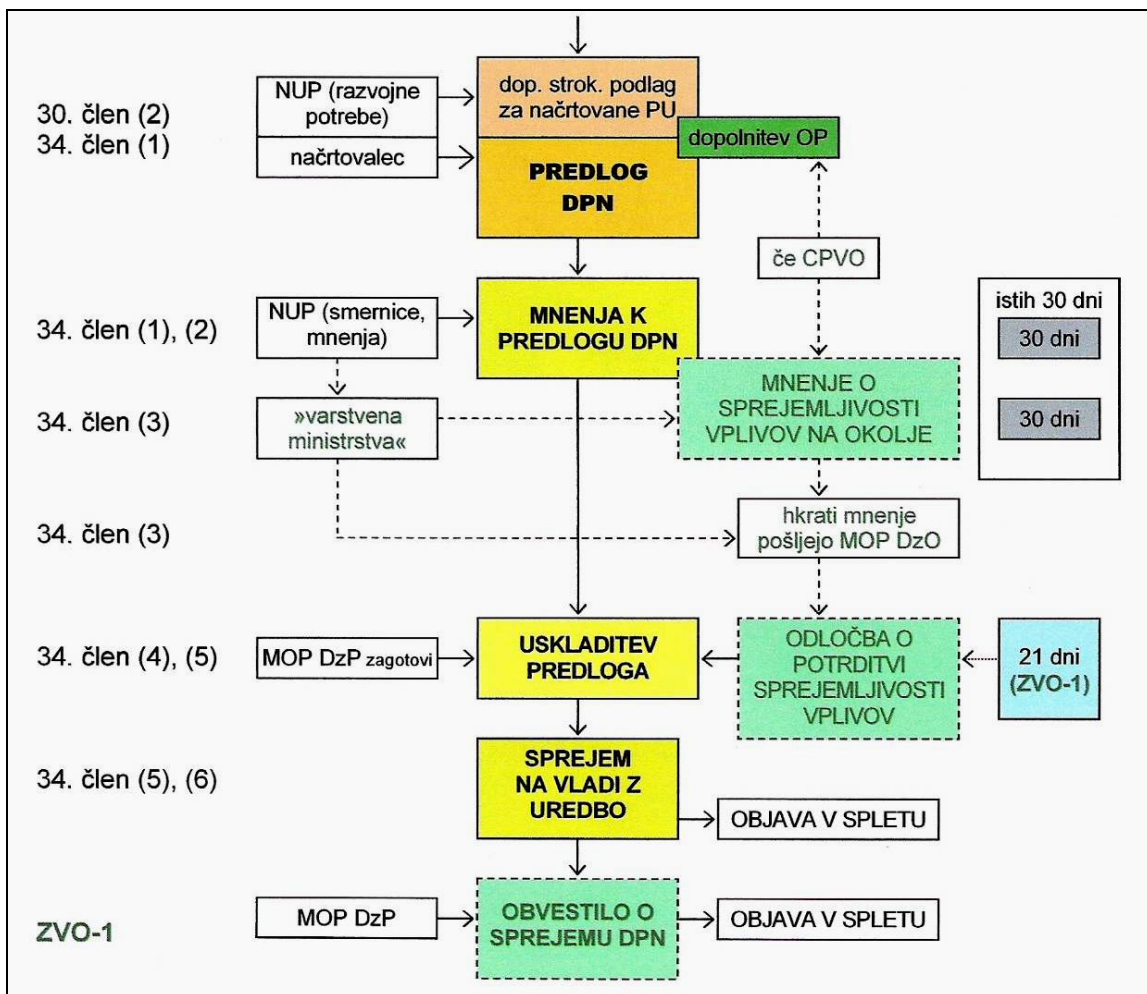
Pomembna državna pristojnost je načrtovanje prostorskih ureditev državnega pomena. Prostorske ureditve državnega pomena (kratica PUDP) so prostorske ureditve, ki so zaradi svojih značilnosti pomembne za prostorski razvoj Republike Slovenije (kratica RS). To so prostorske ureditve s področij (2. člen ZUPUDPP): cestne infrastrukture, železniške infrastrukture, infrastrukture zračnega prometa, infrastrukture pomorskega in rečnega prometa, mejnih prehodov, prometnih terminalov, energetske infrastrukture za oskrbo z električno energijo, energetske infrastrukture za oskrbo z zemeljskim plinom in nafto, jedrskih objektov, rudarstva, javnega komunikacijskega omrežja in komunikacijskega omrežja državnih organov, varstva okolja, meteorologije, vodne infrastrukture, obrambe države in varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, pa tudi prostorske ureditve na območju vodnega zemljišča morja, zavarovanih območjih ohranjanja narave in zavarovanih območjih kulturnih

spomenikov. Prostorske ureditve državnega pomena se načrtujejo z državnimi prostorskimi načrti (v nadaljevanju kratica DPN). Postopek priprave DPN se stalno spreminja zaradi sprejemanja novih zakonov. Preverila bom postopek sprejemanja DPN po ZPNačrt in novem ZUPUDPP.

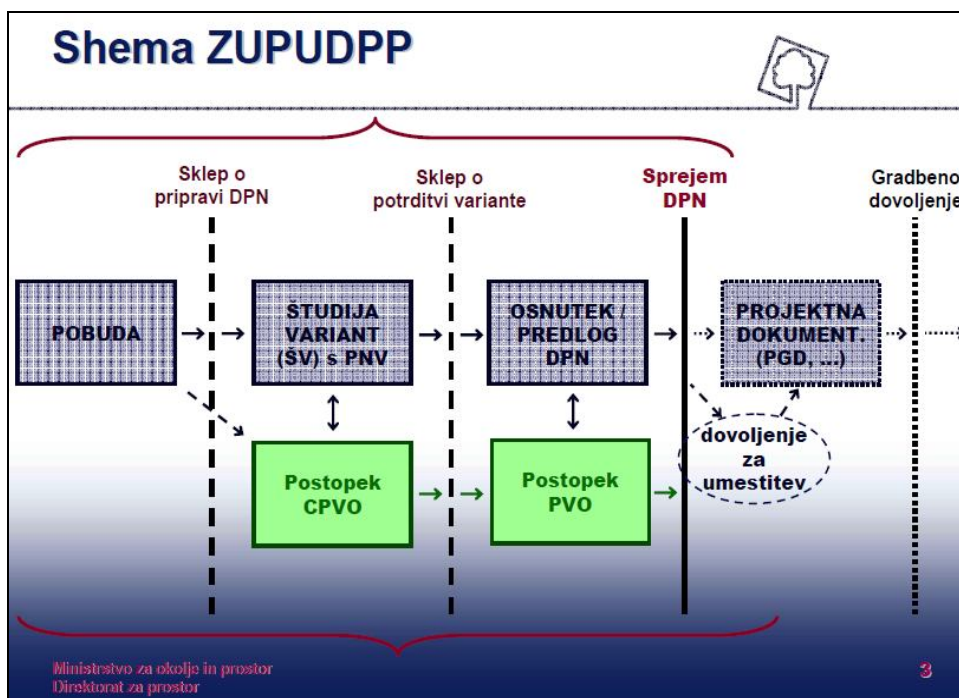
Slika 4 prikazuje shemo postopka priprave DPN po ZPNačrt. Iz sheme lahko vidimo, da se je postopek priprave DPN po ZPNačrt začel s sklepom, izdelal se je osnutek DPN na podlagi strokovnih podlag. Nosilci urejanja prostora so podali smernice k osnutku DPN. Če se je moral izvesti postopek celovite presoje vplivov na okolje, se je moralo pripraviti okoljsko poročilo skupaj s študijo variant in predlogom izbora variante. Nato se je pripravil dopolnjen osnutek DPN. Po javnem naznanilu je sledila javna razgrnitev dopoljenega osnutka DPN in okoljskega poročila na sedežu pripravljavca načrta in vpletenih občinah. V tem času so bile tudi javne obravnave. Javnost in občine so imele možnost dajanja pripomb in predlogov. Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, je moralo preučiti pripombe in predloge ter zavzeti stališče do njih. Nato je sledila dopolnitev strokovnih podlag in okoljskega poročila. Izdelal se je predlog DPN, nosilci urejanja prostora pa so podali mnenja k predlogu. Ko je prišlo do uskladitve predloga, je sledil sprejem DPN na Vladi RS. Vlada RS je sprejela DPN z uredbo.

Postopek sprejemanja DPN je sedaj predpisan po novem ZUPUDPP, ki je začel veljati oktobra 2010. Slika 5 prikazuje splošno shemo priprave DPN po tem zakonu. Na njej so poudarjene glavne faze pri pripravi DPN. Na podlagi pobude se izda sklep o pripravi DPN. Izdela se študija variant (kratica ŠV). Gre za elaborat, v katerem se ovrednotijo in med seboj primerjajo variante z več različnih vidikov (prostorski, varstveni, funkcionalni in ekonomski vidik, ocenijo pa se tudi z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju). V elaboratu je obrazložen tudi predlog najustreznejše variante (kratica PNV) s predlogom obravnavanega območja. Vzporedno se lahko izvede postopek celovite presoje vplivov na okolje (kratica CPVO). Ko je varianta potrjena, se izda sklep o potrditvi variante. Pripravi se osnutek predloga DPN in vzporedno izvede postopek presoje vplivov na okolje (kratica PVO). Sledi sprejem DPN in priprava projektne dokumentacije skupaj z ustreznimi dovoljenji. Ko je izdano pravnomočno gradbeno dovoljenje, se lahko prične gradnja. Pomemben del postopka je javna razgrnitev okoljskega poročila (kratica OP) skupaj s ŠV in PNV.





Slika 4: Shema postopka priprave DPN po ZPNačrt (MOP, 2011)



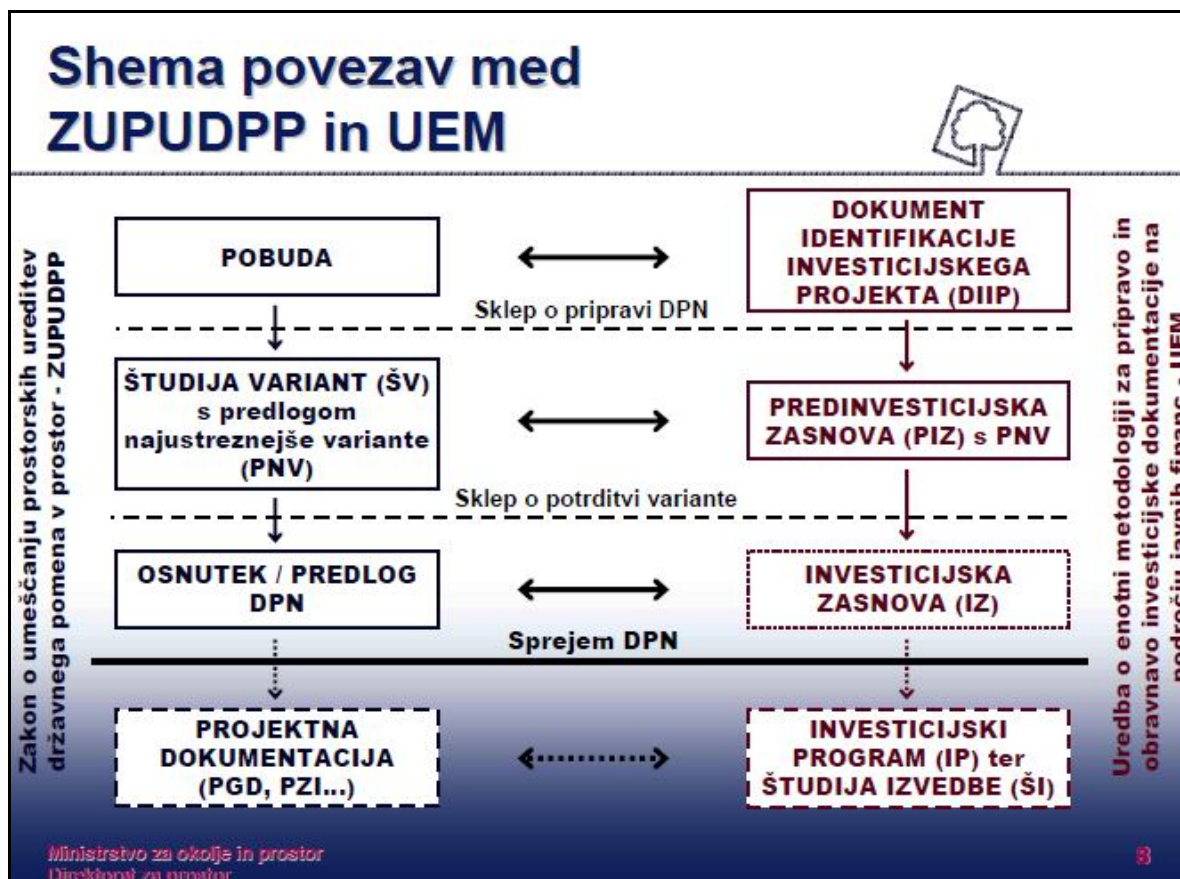
Slika 5: Splošna shema postopka priprave DPN po ZUPUDPP (MOP, 2011)

V postopku priprave DPN sodelujejo **različni udeleženci**:

- pobudnik (ministrstvo, v čigar delovno področje spada prostorska ureditev),
- koordinator (ministrstvo, pristojno za prostor),
- investitor (oseba, ki naroči izdelavo načrta),
- izdelovalec (prostorski načrtovalec),
- državni nosilci urejanja prostora (ministrstva, ki sodelujejo v postopku priprave načrta),
- lokalni nosilec urejanja prostora (občina v območju DPN),
- udeležba na prostorski konferenci (stalna delovna skupina koordinatorja in državnih nosilcev urejanja prostora).

Umeščanje prostorskih ureditev državnega pomena v prostor ni mogoče ločiti od finančnega načrtovanja. Cilj teh ureditev je vedno najti rešitev, ki bo strokovno utemeljena, družbeno sprejemljiva in finančno izvedljiva. Zato je poleg zakona ZUPUDPP pomembna tudi Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (kratica UEM) iz leta 2006 (Uredba, 2006) in Uredba o spremembah in dopolnitvah te uredbe iz leta 2010 (Uredba, 2010). Tako se v začetku postopka priprave DPN izdela dokument identifikacije investicijskega projekta (kratica DIIP), ki je sestavni del pobude. Izdela se ga, kadar je investitor DPN uporabnik sredstev javnih financ. Nato se začne pripravljati predinvesticijska zasnova (kratica PIZ) hkrati z določitvijo nabora možnih variant. Opredelijo se tiste variante, ki so izvedljive. Potem se izdela investicijska zasnova (kratica IZ). Na podlagi sprejetega DPN z uredbo na vladi se pripravi investicijski program (kratica IP) za izbrano varianto ter študija izvedbe (kratica ŠI). Shema povezav med ZUPUDPP in UEM je prikazana na sliki 6.

Z novim zakonom ZUPUDPP je Vlada RS želela, da bi se postopek sprejemanja DPN časovno skrajšal, hkrati pa so želeli večje sodelovanje javnosti. Na prvi pogled se zdi, da bodo postopki še daljši, saj so v fazi priprave DPN dodali določene korake (še daljši je postopek s PVO). Vendar pa naj bi ti koraki bili pomembni za bolj tekoči potek dogodkov in hkrati naj bi večja obveščenost ljudi prinesla manjše nasprotovanje posegom v okolje. Torej naj bi stvari potekale bolj gladko čez posamezne faze priprave DPN.



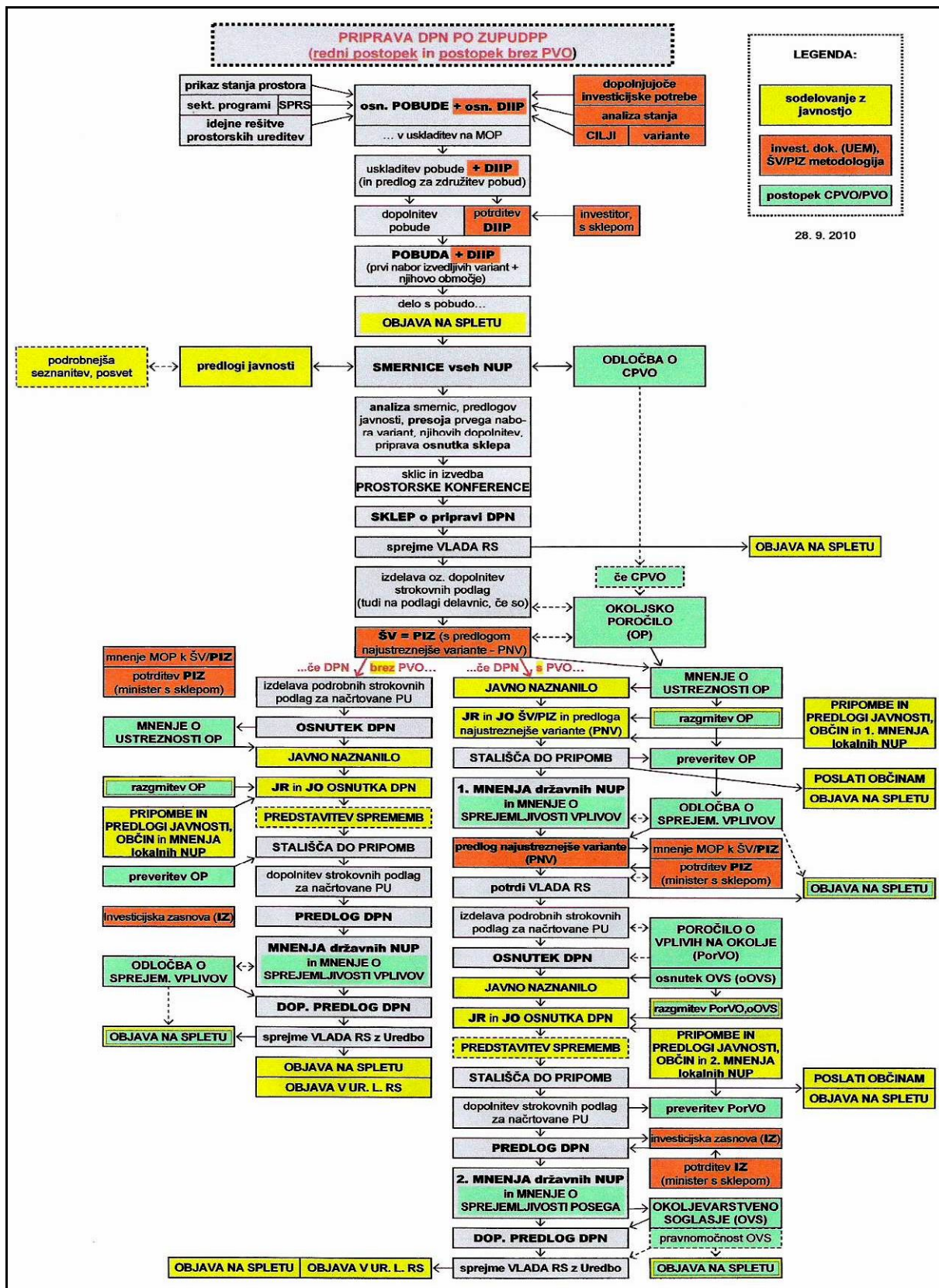
Slika 6: Shema povezav med ZUPUDPP in UEM (MOP, 2011)

Glede na ZPNačrt je po ZUPUDPP večji poudarek že na sami pobudi za pripravo DPN. Pobudo pripravi pobudnik in jo uskladi s koordinatorjem. Pomemben del pobude je predlog izvedljivih variant. Iščejo se realno izvedljive variante, pri čemer je potrebno upoštevati tehnične značilnosti in omejitve predvidene ureditve, kot tudi zahteve in značilnosti prostora. Pomembni so cilji, ki jim mora predvidena prostorska ureditev slediti. Pobuda za pripravo DPN se objavi na spletu. Javnost ima v tistem času možnost dati predloge, mnenja, priporočila in usmeritve. Pridobijo se smernice vseh nosilcev urejanja prostora (kratica NUP). S pobudo se pridobi tudi odločba o tem, ali je treba v postopku priprave DPN izvesti tudi postopek CPVO in izdelati OP. Nato se naredi analiza smernic, predlogov javnosti in pripravi osnutek sklepa.

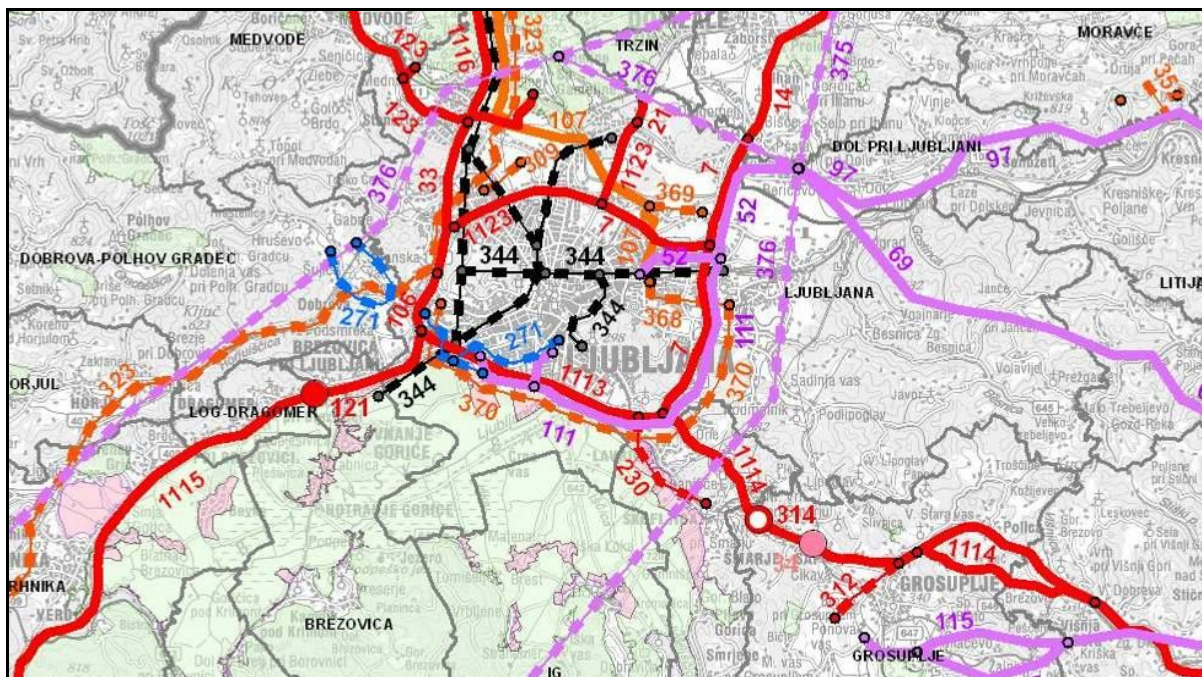
Po ZUPUDPP se pred sklepom Vlade RS o pripravi DPN izvede prostorska konferenca, ki je pomembna predvsem zaradi usklajevanja različnih javnih interesov. Ko je sprejet sklep o pripravi DPN, se izdelajo strokovne podlage (lahko tudi na podlagi delavnic). Izdelava se ŠV s PNV, po javnem naznanilu sledi javna razgrnitev ŠV in PNV skupaj z OP (postopek s PVO). V času javne razgrnitve potekajo javne obravnave. Pridobijo se pripombe in predlogi javnosti, občin in 1. mnenja lokalnih NUP. Stališča do pripomb so poslana občinam in objavljena na spletu. Nato se pridobijo 1. mnenja državnih NUP in mnenje o sprejemljivosti vplivov (odločba mora biti objavljena na spletu). Mnenje k

ŠV mora dati tudi MOP, PNV potrdi Vlada RS. Izdelati se mora poročilo o vplivih na okolje in osnutek okoljevarstvenega soglasja (kratica OVS), pripravi se osnutek DPN. Po javnem naznanilu sledi javna razgrnitev in javne obravnave osnutka DPN, razgrne se tudi poročilo o vplivih na okolje in osnutek OVS. Zopet se pridobijo pripombe in predlogi javnosti, občin in 2. mnenja lokalnih NUP. Stališča do pripomb so ponovno poslana občinam in objavljena na spletu. Ko se dopolnijo strokovne podlage za načrtovano prostorsko ureditev, se izdela predlog DPN, izdela se tudi IZ, ki jo potrdi minister s sklepom. Pridobijo se 2. mnenja državnih NUP in mnenje o sprejemljivosti posega. Na podlagi pravnomočnega OVS se izdela dopolnjen predlog DPN, ki ga sprejme Vlada RS z uredbo. OVS mora biti po pravnomočnosti objavljeno na spletu, prav tako mora biti uredba objavljena na spletu in v Uradnem listu RS. Na sliki 7 je prikazana podrobna shema priprave DPN po ZUPUDPP s PVO in brez.

V Sloveniji je veliko število sprejetih odlokov o lokacijskih načrtih in uredb o državnih lokacijskih načrtih in državnih prostorskih načrtih za prostorske ureditve državnega pomena, veliko je tudi število državnih lokacijskih načrtov in državnih prostorskih načrtov za prostorske ureditve državnega pomena, ki so še v pripravi. Državni prostorski akti pokrivajo področje cest in kolesarskih poti, železnic, letališč, pristanišč, mejnih prehodov, daljnovodov, plina in nafte, elektrarn, gospodarstva, elektronskih komunikacij, vodne infrastrukture, zavarovanih območij, športa, rekreacije, sanacije plazov, odlagališč, reciklažnih centrov, centralnih čistilnih naprav, bioplinskih naprav, območij in objektov posebnega pomena za obrambo. Na sliki 8 so prikazani veljavni državni prostorski akti in akti, ki so še v pripravi v okolici Ljubljane (stanje iz maja 2011).



Slika 7: Podrobna shema priprave DPN po ZUPUDPP, redni postopek in postopek brez PVO
 (MOP, 2011)



Slika 8: Shematski prikaz državnih prostorskih aktov – veljavnih in v pripravi v okolici Ljubljane (MOP, 2011)

3.4 VKLJUČEVANJE JAVNOSTI PRI SPREJEMANJU DRŽAVNIH PROSTORSKIH NAČRTOV

Vključevanje javnosti v postopek sprejemanja državnih prostorskih načrtov je zelo pomembno, vendar pa je velikokrat izvedeno obveščanje ljudi o novih prostorskih ureditvah veliko prepozno in je reakcija ljudi lahko posledično zelo negativna. Vključevanje javnosti običajno poteka po formalno predpisanih postopkih, obstaja tudi neformalni del vključevanja javnosti, kot so npr. delavnice, razgovori, ankete, predstavitve, vendar se taki načini v praksi ne uporabljajo tako veliko, kot bi mnogi želeli. Pravo sodelovanje javnosti naj bi javnosti omogočalo, da se vključi v proces odločanja ter tako bistveno vpliva na končne odločitve.

V primerjalni analizi, ki je zajemala evropske države, Avstralijo in Kanado, se je pokazalo, da večjih razlik med državami v zakonsko predpisanem vključevanju javnosti v prostorskem načrtovanju, ni. Sedanja zakonska ureditev v Sloveniji je podobna kot v preostalih državah, glavna razlika je le v trajanju javne razgrnitve predlogov prostorskih dokumentov, ki je drugod praviloma daljše.

Vendar so v nekaterih državah v zvezi s tem že naredili korak naprej, in sicer:

- v zahtevi, da se javno obravnava že namera o izdelavi prostorskega dokumenta (Nizozemska),
- v zahtevi, da se lastnike zemljišč in stanovalce pisno obvesti o razgrnitvi (Kanada),

- v zahtevi, da se razgrneta najprej osnutek in nato še predlog prostorskega dokumenta (Danska, to je zahteval tudi zakon v bivši Jugoslaviji),
- v zahtevi, da se mora za nekatere vrste objektov ali ureditev obveščati javnost tudi o vlogi za dovoljenje (Avstralija),
- z obvezno fazo vključevanja javnosti, kadar gre za nevarne objekte (Francija).

Splošna težnja je, da bi imela javnost tudi zakonsko vse več možnosti za sodelovanje pri načrtovanju, in to v vse bolj zgodnjih fazah. Primer za to so spremembe zakonov v Franciji, na Nizozemskem in v Nemčiji.

Pri nas se v zadnjih letih tudi vse bolj zavedamo pomembnosti stalnega obveščanja javnosti v okoljskih zadevah. Slovenija je ratificirala Aarhuško konvencijo, ki poudarja dostop do okoljskih informacij, in se s tem politično zavezala, da bodo določene zadeve iz konvencije uveljavljene tudi v slovenski zakonodaji. Čeprav je Slovenija ratificirala konvencijo že leta 2004, smo konkretno pravno ureditev področja dočakali šele po ukrepanju Ustavnega sodišča leta 2008. Problematika je bila urejena z novelo Zakona o varstvu okolja, ki je bila sprejeta julija 2008, in sicer v takratnem novem členu, ki je govoril o sodelovanju javnosti pri sprejemanju predpisov. Člen je praktično v enaki vsebini v veljavi še danes. Javna razgrnitev je bila zakonsko obvezna pri sprejemanju predpisov ter je morala trajati najmanj 30 dni. V tem času je imela javnost pravico vpogleda in možnost dajanja mnenj in pripomb. Z uveljavitvijo novega ZUPUDPP naj bi se stanje na področju vključevanja javnosti izboljšalo, pri delu z javnostmi pa bodo morala biti upoštevana tudi načela komunikacijskega delovanja, ki jih sam zakon ne predpisuje.

Ministrstvo za okolje in prostor se kot koordinator DPN zaveda, da je pri umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor potrebno najti konsenz med potrebami po umestitvi prostorske ureditve in med nasprotovanjem posegu v prostor s strani zainteresirane javnosti. Glede vključevanja javnosti pri pripravi DPN je bilo v dosedanjih postopkih lahko vidnih že ogromno pomanjkljivosti. Problemi so bili v tem, da je bila širša javnost v postopke vključena prepozno, ko je bilo vse že več ali manj določeno, lokalne skupnosti niso imele povezovalne vloge, v ospredju so bili velikokrat kratkoročni ekonomski interesi, prostor se je izrabljal za boje med političnimi strankami, informacije so se podajale enostransko s strani pripravljavca, ni bilo pripravljenih načrtov glede vključevanja javnosti.

V zadnjih letih si MOP na podlagi izkušenj pri pripravi DPN intenzivno prizadeva obogatiti proces vključevanja javnosti v teh postopkih, saj je vključevanje javnosti tudi eden izmed ključnih faktorjev za uspešno izvedbo projekta. Direktorat za prostor je v letu 2009 pri pripravi DPN za državno cesto od Otiškega vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu poskušal ustvariti boljšo prakso, zato so

uporabili nov pristop vključevanja javnosti v postopke priprave DPN. V sklopu vključevanja javnosti je bilo zagotovljeno obširno informiranje, v celotnem postopku pa naj bi bilo izvedenih tudi več posvetovanj. Načrt vključevanja javnosti je obsegal 1. regionalni posvet v začetni fazi izdelave DPN, nato naj bi v fazi izdelave osnutka DPN sledile ciljne občinske delavnice ter nato javna razgrnitev in javna obravnava ŠV s predlogom najustrežnejše variante ter javne razgrnitve in javne obravnave osnutka DPN. Cilj takšnega načina vključevanja javnosti v postopke priprave DPN je predvsem zgodnja predstavitev načrtovane prostorske ureditve javnosti in uskladitev ciljev ter pridobitev povratnih mnenj in predlogov ter smiselno upoštevanje v nadaljnjem procesu priprave DPN. Ta nov pristop, ki je bil pripravljen za državno cesto, je bil dobro sprejet v lokalnih skupnostih, sodelovanje javnosti pa je bilo nad pričakovanji. To je dober primer systemskega vključevanja javnosti pri pripravi DPN v Sloveniji. Vendar pa je pri teh zadevah zelo pomembno, za kakšen projekt gre (avtocesta, obvoznica, plinovod, daljnovod, odlagališče odpadkov,...) in koliko pozitivnih ter negativnih vplivov na okolje vidi javnost v posameznem projektu.

Direktorat za prostor je na podlagi tega novega pristopa vključevanja javnosti v začetku leta 2011 pripravil gradivo z naslovom Usmeritve za pripravo procesnega načrta vključevanja javnosti v postopek izdelave državnih prostorskih načrtov za daljnovode in plinovode, ki naj bi služil kot okvir vključevanja javnosti pri pripravi DPN.

Osnovna načela, ki jih je potrebno upoštevati pri vključevanju javnosti v izdelavo državnih prostorskih načrtov, so (Perovič, B., 2011):

- soočanje s problemi in reševanje le teh,
- vzpostavitev zaupanja med pobudnikom, koordinatorjem, investitorjem, izdelovalci DPN in javnostjo,
- komunikativno delovanje skozi celoten projekt, kar pomeni, da dogovarjanje, ki poteka med posameznimi akterji vključenimi v pripravo DPN, sledi naslednjim **trem kriterijem**:
 - pravilnost,
 - resničnost,
 - iskrenost.

V primeru pričakovanega velikega nasprotovanja javnosti se določi koordinatorja procesa vključevanja javnosti, ki bo skrbel za obveščanje javnosti, vodil javne razprave, izvajal razne dejavnosti na terenu.

Procesni načrt vključevanja javnosti naj bi obsegal naslednje faze (Perovič, B., 2011):

- 1. faza** – Prvi regionalni posvet v fazi pobude,
- 2. faza** – Lokalne delavnice/posvet,
- 3. faza** – Seznanitev javnosti s študijo variant,
- 4. faza** – Seznanitev javnosti z osnutkom državnega prostorskega načrta.

Po pridobitvi pobude se sestanejo koordinator, investitor in izdelovalec načrta ter predvidijo način vključevanja javnosti glede na posamezen poseg v prostor. Na prvem regionalnem posvetu, ki je organiziran v fazi uskladitve pobude, naj bi se predstavil predlagan procesni načrt vključevanja javnosti. Prvi regionalni posvet je izveden na nevtralnem terenu ali le preko spleta. Udeleženci posveta so: predstavniki pobudnika, investitorja, koordinatorja, izdelovalca DPN, predstavniki lokalnih skupnosti, predstavniki lokalnega gospodarstva, civilnih iniciativ in lokalno prebivalstvo. Ta posvet naj bi omogočil širši javnosti seznanitev z umestitvijo prostorske ureditve v prostor, javnosti se predstavi pobuda in potek izdelave državnega prostorskega načrta. Javnost pa ima možnost podati svoje pripombe. Namen posveta je tudi pozivanje občin, da v procesu aktivno sodelujejo ter da v kratkem roku imenujejo svoje predstavnike v koordinacijsko skupino, ki bi aktivno sodelovala v postopku priprave DPN in bila vezni člen med lokalnimi prebivalci in državo.

Skupina bi morala biti sestavljena iz naslednjih članov, ki izhajajo iz lokalnega okolja:

- predstavnika gospodarstva,
- predstavnika občinske službe za okolje in prostor,
- predstavniki krajevnih skupnosti ali mestnih četrti,
- predstavnika civilne iniciative,
- predstavniki nevladnih organizacij,
- lokalnih strokovnjakov,
- predstavnika pobudnika,
- predstavnika koordinatorja,
- predstavnika investitorja in
- predstavnika izdelovalca DPN.

Ko je v pobudi podanih več variant, se lahko v takem primeru v 2. fazi organizirajo lokalne delavnice po občinah. Na njih se obravnavajo variante, ki so tehnično, okoljsko in prostorsko izvedljive. Za delavnice se pripravijo grafične podlage, na katerih so izrisane možne variante. Delavnic se obvezno udeležijo predstavniki pobudnika, investitorja, izdelovalca DPN, koordinatorja in predstavniki občin. Na delavnice pa so preko medijev oziroma s posebnimi vabili povabljeni tudi predstavniki gospodarstva, predstavniki civilne iniciative, predstavniki krajevnih skupnosti ali mestnih četrti,

predstavnik civilne iniciative, predstavniki nevladnih organizacij, lokalni strokovnjaki, širša javnost. Delavnic se udeležijo tudi izdelovalci strokovnih podlag, ki so potrebna za izdelavo DPN.

Po delavnicah in podanimi predlogi javnosti se izdelajo variante in elaborat ŠV, ki se razgrne na javni razgrnitvi po javnem naznanilu, ki mora biti objavljeno vsaj 7 dni pred pričetkom javne razgrnitve na krajevno običajen način. Javno naznanilo vsebuje kraj in čas javne razgrnitve, kraj in čas javne obravnave in način dajanja pripomb in predlogov ter rok za posredovanje. Javnost se na javni razgrnitvi, ki traja najmanj 30 dni, seznani s ŠV in PNV, v primeru postopka CPVO se seznani tudi z OP. Za vsako vpleteno občino je potrebno pripraviti tudi povzetek za javnost. Na javni predstavitvi se predstavi obravnavane variante, poskuša se razložiti, v kolikšni meri so bili upoštevani predlogi javnosti. Po javni razgrnitvi koordinator zbere pripombe in napiše stališča do pripomb. Končno ŠV pošlje NUP, da podajo mnenja. PNV potrdi Vlada RS s sklepom. Koordinator objavi sklep na svojih spletnih straneh in o njem obvesti občine.

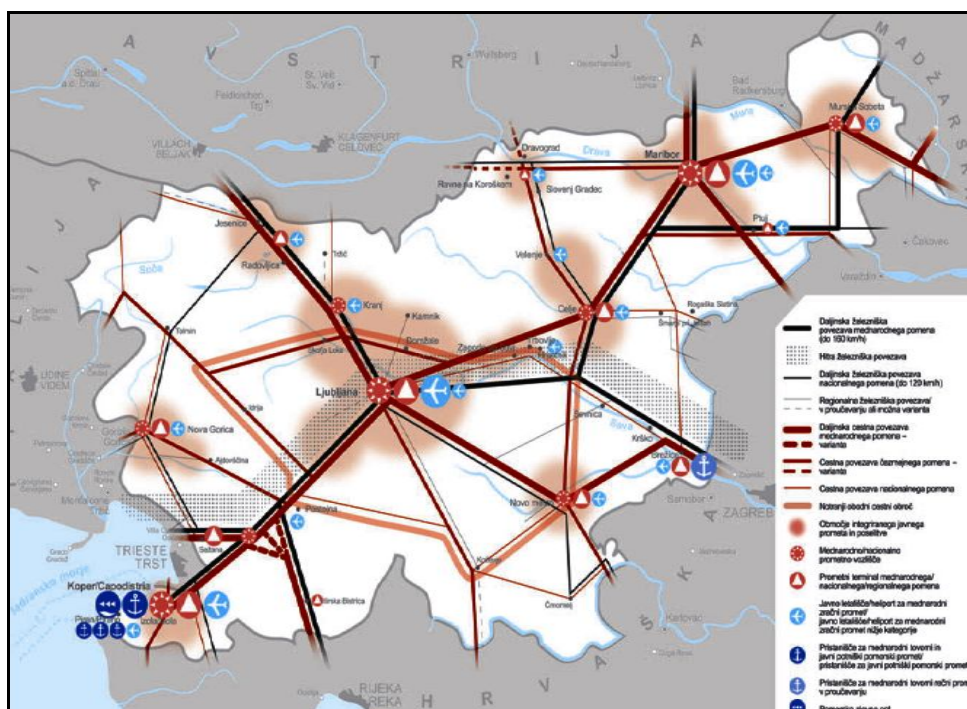
Nato se izdela osnutek načrta in osnutek OVS, ki sta javno razgrnjena na vpletenih občinah. Pripombe javnosti se nanašajo le še na detaljne popravke. Bodočo prostorsko ureditev je treba javnosti prikazati in predstaviti na čim bolj preprost način. V roku 60 dni morata koordinator in pobudnik do vseh pripomb zavzeti stališča. Izdela se načrt in se ga pošlje v 2. mnenje NUP.

Obveščanje javnosti na splošno poteka veliko preko spleta, obvestila o DPN so objavljena na spletnih straneh Ministrstva za okolje in prostor. Veliko informacij lahko ljudje dobijo v lokalnih časopisih, pomembno je, da se javnost obvešča o stanju v enakomernih časovnih intervalih. Možno je organiziranje info točk na območju posega v prostor v posameznih fazah izdelave DPN, česar se veliko poslužujejo v Nemčiji. Info točke služijo za pridobitev informacij o novi prostorski ureditvi in so odprte za javnost v določenih terminih, ko so ljudem najbolj dostopne.

4 DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT ZA IZGRADNJO OBVOZNICE ŠKOFLJICA

4.1 ZNAČILNOSTI PRIMERA DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA V PRIPRAVI ZA IZGRADNJO OBVOZNICE ŠKOFLJICA

V zadnjih desetletjih se je v Sloveniji močno povečal avtomobilski promet, zato so nekatere ceste po državi postale preobremenjene. Kot razvojna prioriteta je bila izgradnja avtocestnega križa, zato se je postopoma avtomobilski promet preusmeril na avtoceste, na ta način smo uredili daljinski promet Šentilj-Srmin in Karavanke-Obrežje (ni še dokončan del odseka severno od Kranja). Ker je Ljubljana gravitacijsko središče območja Ljubljanske kotline, so poleg avtocest obremenjene tudi ostale državne ceste, ki nas vodijo v glavno mesto države. Težave so največje v času prometnih konic (jutranja in popoldanska prometna konica). Ena izmed takih cest je državna cesta G2-106, ki povezuje Ljubljano in Kočevje s sosednjo Hrvaško. Ta cesta je prav zaradi navezave na hrvaško avtocestno omrežje ena od najpomembnejših razvojnih osi v Sloveniji. Gre za razvojno os 3A Škofljica-Velike Lašče-Ribnica-Kočevje-Petrina, ki omogoča daljinsko povezavo preko mejnega prehoda Petrina proti hrvaškim Delnicam. Na sliki 9 so prikazane glavne prometnice v Sloveniji in povezanost s sosednjimi državami, med katerimi je tudi poudarjena razvojna os 3A. Prometna infrastruktura sicer spada med prostorske ureditve državnega pomena, saj je zelo pomembna za prostorski razvoj države.



Slika 9: Usmeritve za razvoj prometnega sistema v Sloveniji (SPRS, 2004: str 46)

Cesta G2-106 je glavna cesta, ki je vsakodnevno obremenjena z dnevnimi migracijami, v času jutranje konice v smeri Ljubljane, ko ljudje odhajajo na delovno mesto in potem v času popoldanske konice, ko se vračajo domov. To cesto uporabljajo občani iz različnih občin: Bloke, Ig, Grosuplje, Dobropolje, Kočevje, Kostel, Loški potok, Osilnica, Ribnica, Sodražica, Škofljica in Velike Lašče. Cesta je zelo nevarna zaradi številnih ovinkov, omejitev hitrosti in ozkega cestišča. Na tej glavni cesti so se zgodile že številne nesreče, mnoge tudi s smrtnimi izidi. Prometne razmere so sicer najslabše v naseljih Lavrica in Škofljica, ki ležita najbližje Ljubljani in so tam vsakodnevno prometni zastoji. Gneča se še poveča ob spuščeni zapornicah, saj je na Škofljici nivojsko križanje ceste z železniško progo Ljubljana-Metlika. Prometni zastoji se pojavljajo tudi na območju avtocestnega priključka Ljubljana-jug (Rudnik).

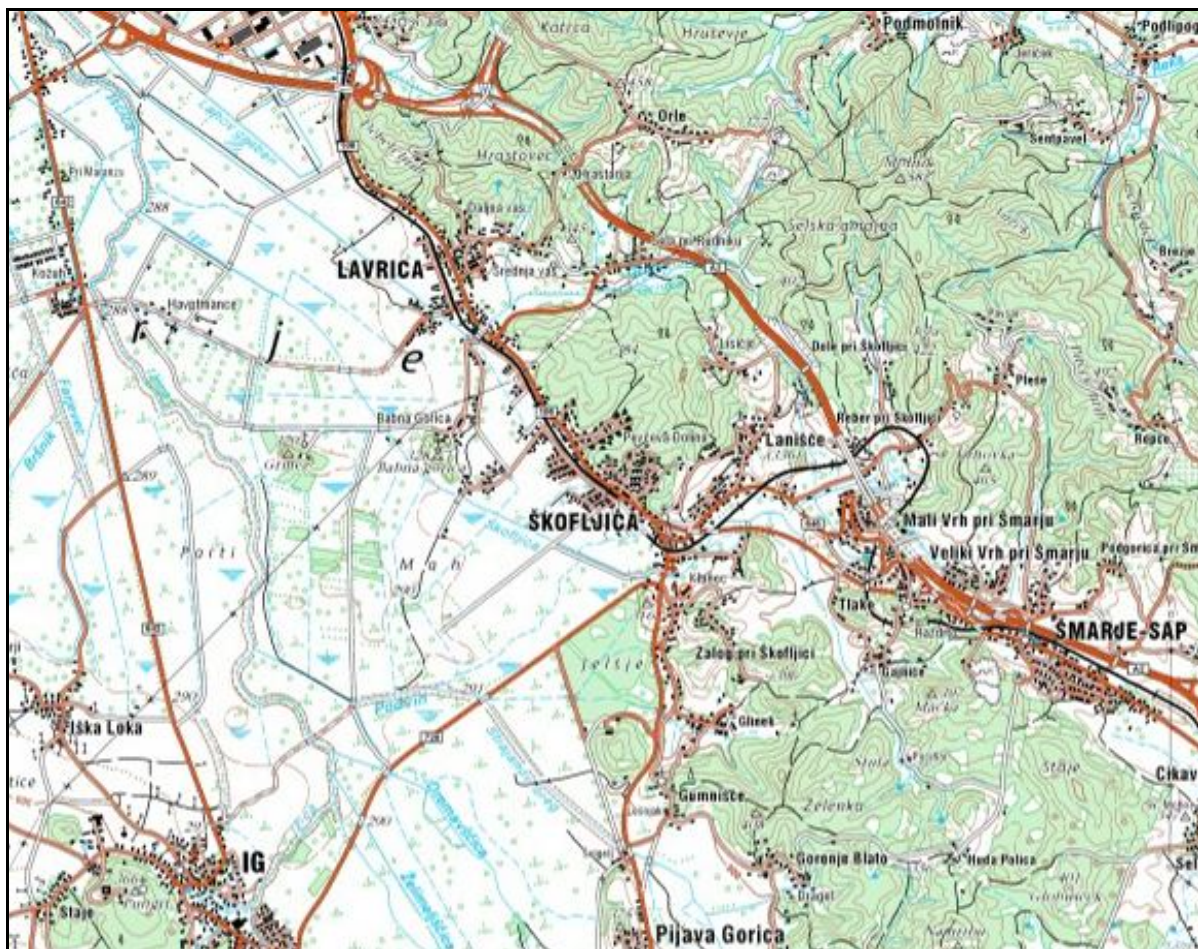


Slika 10: Prometni zastoji na Dolenjski cesti na Škofljici (Radio Zeleni val, 2011)

Ideja o obvoznici mimo Škofljice se je pojavila že pred več kot desetimi leti, ljudje, ki vsakodnevno uporabljajo Dolenjsko cesto na Škofljici, želijo, da se zgradi obvoznica čim prej, vendar pa je do izgradnje še precej daleč. Poleg obvoznice Škofljica so načrtovane še druge obvoznice ob sedanjih trasi glavne ceste proti Kočevju (obvoznice v Velikih Laščah, Ribnici in Kočevju).

Minister za promet je podal pobudo januarja 2005 za izdelavo državnega prostorskega načrta (takrat državnega lokacijskega načrta; kratica DLN) obvoznice Škofljica kot preložitve glavne ceste G2-106. Cilj načrtovane obvoznice je izboljšanje in ureditev prometnih razmer na tej glavni cesti, povečanje kvalitete bivanja občanov Občine Škofljica in tudi povečanje prometne varnosti. Od takrat pa do leta 2011 je bilo izdelanih že nešteto idejnih zasnov, študij in različnih nivojev dokumentacije za to obvoznico, obravnavane pa so bile tudi že vse mogoče variante njenega poteka.

Priprava državnega prostorskega načrta za izgradnjo obvoznice Škofljica se je začela v skladu s takrat veljavnim Zakonom o urejanju prostora, po sprejemu in uveljavitvi Zakona o prostorskem načrtovanju pa se je postopek priprave državnega prostorskega načrta nadaljeval po tem zakonu. Od sprejema Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor se priprava državnega prostorskega načrta nadaljuje po prehodnih določbah tega zakona.

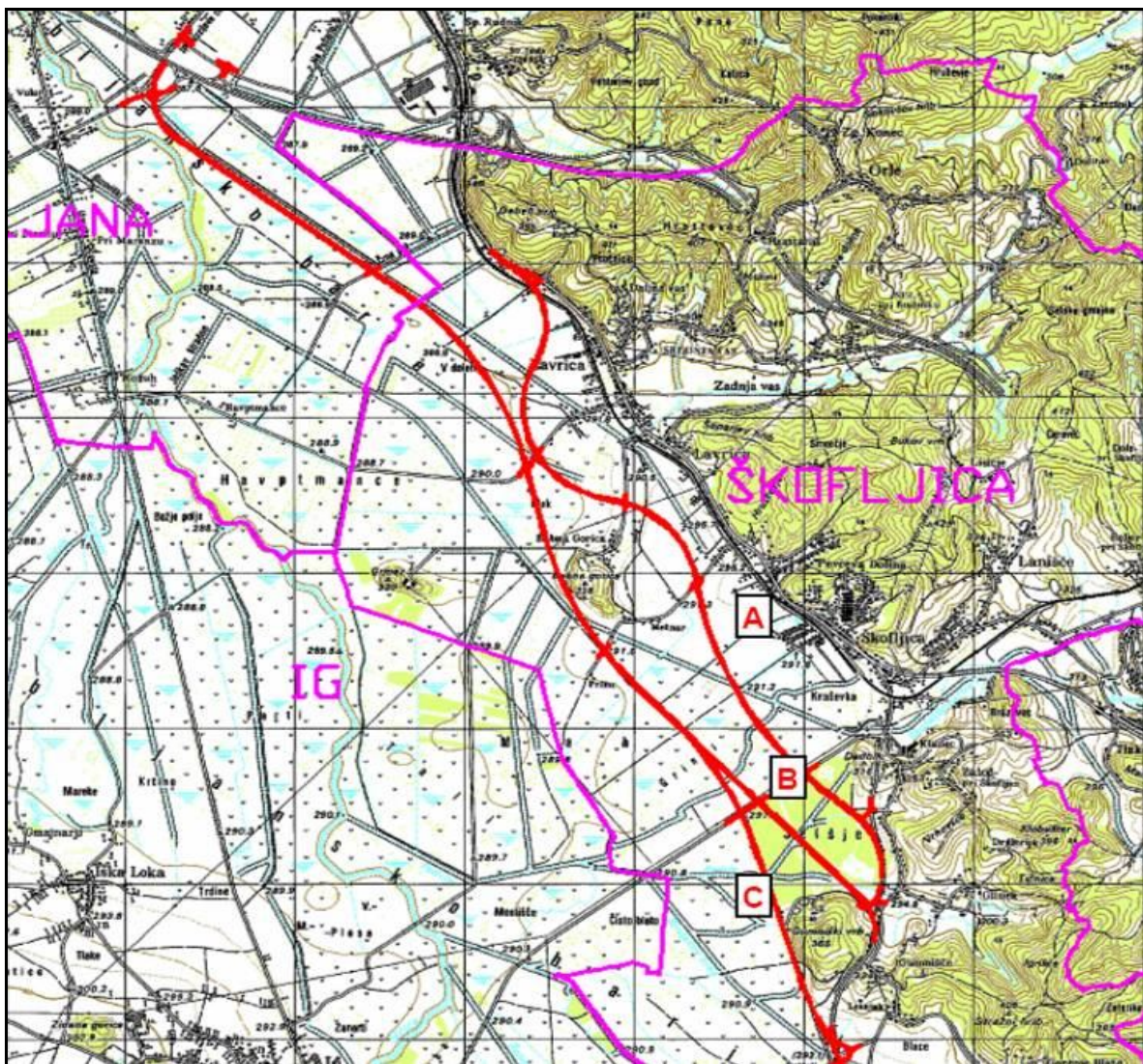


Slika 11: Naselji Lavrica in Škofljica s pogostimi prometnimi zastoji ležita na robu Ljubljanskega barja v neposredni bližini glavnega mesta Ljubljane (Geopedia, 2011)

Najpomembnejši podatki o državnem prostorskem načrtu v pripravi za izgradnjo obvoznice Škofljica (MOP, Program priprave, 2005):

- **Pripravlavec (po novem koordinatorski):** Ministrstvo za okolje in prostor (MOP), Direktorat za prostor; pripravlavec mora zagotoviti sredstva za izdelavo recenzije študije variant, revizije okoljskega poročila in recenzije državnega prostorskega načrta ter drugih morebiti potrebnih dokumentov,
- **Pobudnik:** Ministrstvo za promet (MzP), Direktorat za ceste,
- **Naročnik in investitor:** Republika Slovenija, ki jo kot izvajalec naročila za opravljanje nalog v zvezi z izgradnjo in obnavljanjem regionalnih in glavnih cest zastopa Direkcija RS za ceste (DRSC); investitor mora zagotoviti vsa sredstva za izdelavo strokovnih podlag programa priprave, študije variant, okoljskega poročila, geodetskega načrta, poročila o vplivih nameravanega posega v okolje, revizije poročila o vplivih na okolje ter državnega prostorskega načrta.

Pobuda ministra za promet za pripravo DPN (takrat DLN) je bila podana 6. 1. 2005 in obrazložena s predlaganimi 3 variantami obvoznice na območju Ljubljanskega barja (variante A, B in C). Variante načrtovane ureditve so potekale po območju Občine Škofljica in Mestne občine Ljubljana.



Slika 12: 3 predlagane variante obvoznice Škofljica – variante A, B in C iz pobude ministra za promet (Barje.net, 2011)

Aprila 2005 je bila izdana odločba o izvedbi postopka celovite presoje vplivov na okolje za izgradnjo obvoznice Škofljica zaradi posega na potencialno posebno ohranitveno območje in posebno varstveno območje Ljubljansko barje, ki je bilo zaradi svojih naravnih danosti uvrščeno med območja Nature 2000. Natura 2000 je omrežje posebnih varstvenih območij v državah članicah Evropske unije, njen cilj pa je ohranjanje biotske raznovrstnosti, ohranitev rastlinskih in živalskih vrst ter njihovih habitatov. Na Ljubljanskem barju se sicer prepletajo travniki in njive, ki so pogosto poplavljeni. Gre za bivališče posebnih rastlin, redkih ptic in žuželk, predvsem gre za območje ptic, kot so: kosci, prepelica, repaljščica, veliki škurh, pepelasti lunj (Natura 2000, 2011). Zaradi posebnosti

Ljubljanskega barja je bilo ocenjeno, da bi poseg izgradnje obvoznice lahko imel negativen vpliv na prosto živeče živalske vrste in njihove habitate. Eden izmed ogroženih živalskih vrst je metulj barjanski okarček (slika 13), ki živi samo še na predelih barij.



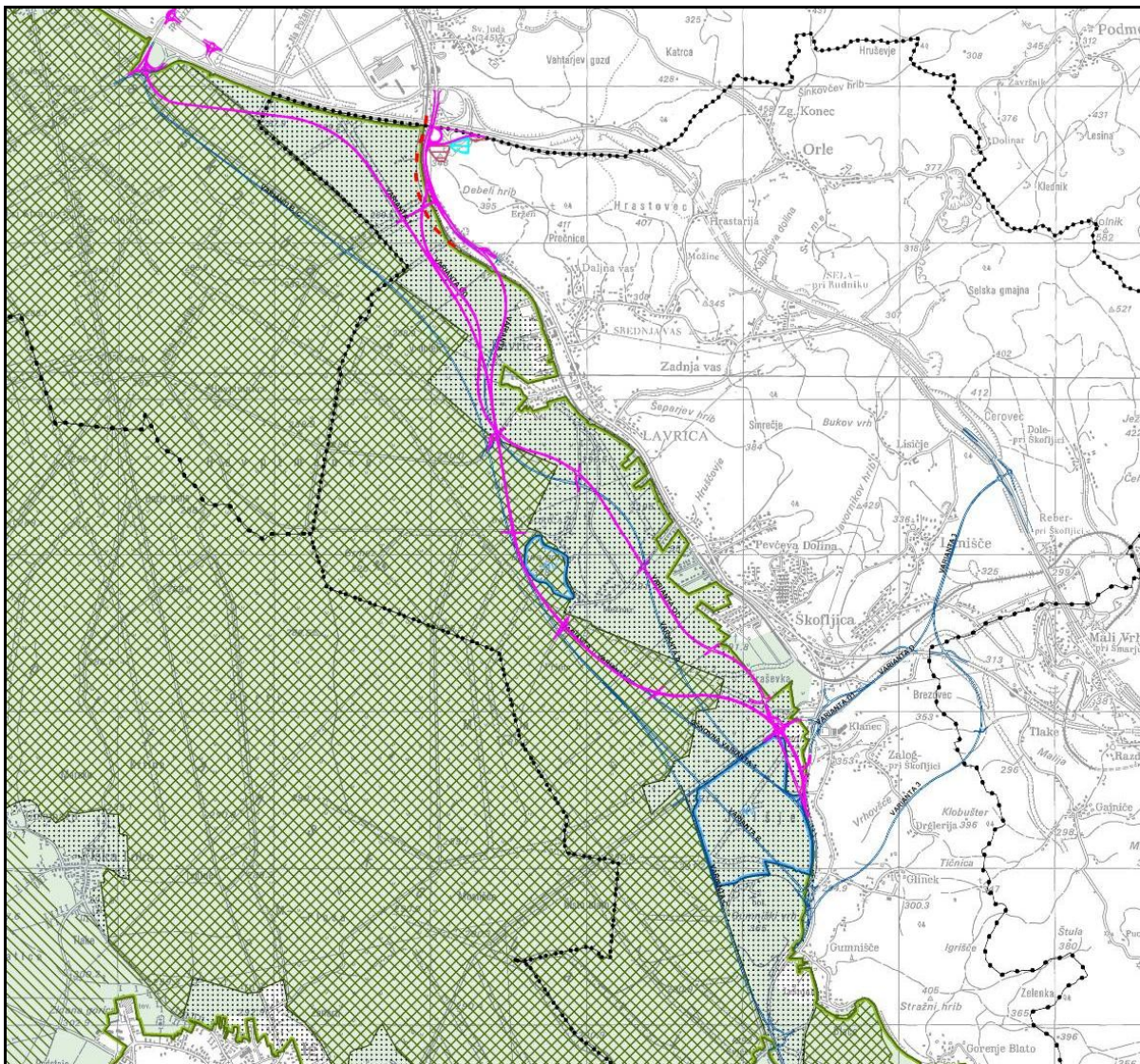
**Slika 13: Evropsko ogroženi barjanski okarček,
ki živi samo še na predelih barij (Društvo za
proučevanje in ohranjanje metuljev
Slovenije, 2011)**

17. 5. 2005 je bila sklicana 1. prostorska konferenca na MOP, kjer je bil predstavljen osnutek programa priprave DPN za izgradnjo obvoznice Škofljica. V osnutku je bilo zapisano, kaj je bil razlog za pripravo DPN, kakšna so bila izhodišča, kaj se mora upoštevati pri pripravi, kdo so nosilci urejanja prostora, kakšne so faze priprave, kaj je potrebno narediti pred sprejemom načrta,... 5. 8. 2005 je bil v Uradnem listu RS objavljen program priprave.

Jeseni 2005 se je pričelo pridobivanje podatkov o prostoru in smernic nosilcev urejanja prostora. Že takrat so bile nakazane težave pri umestitvi trase, saj območje načrtovanja sega v območje Nature 2000 (slika 14). Za nadaljnjo primerjavo sta bili omenjeni varianti 1 in 2 po Barju.

V letu 2006 je bila na predlog MOP izdelana prometna analiza za varianto navezave obvoznice na dolenski krak avtoceste pri Lisičjem, ki bi tako potekala izven območja Ljubljanskega barja. Ugotovljeno je bilo, da bi realizacija variante Lisičje (varianta 3) zahtevala razširitev dolenske avtoceste na odseku Malence-Šmarje Sap v šestpasovnico, tako da je bila ta varianta ob predvidenem porastu prometa označena kot prometno nesprejemljiva.

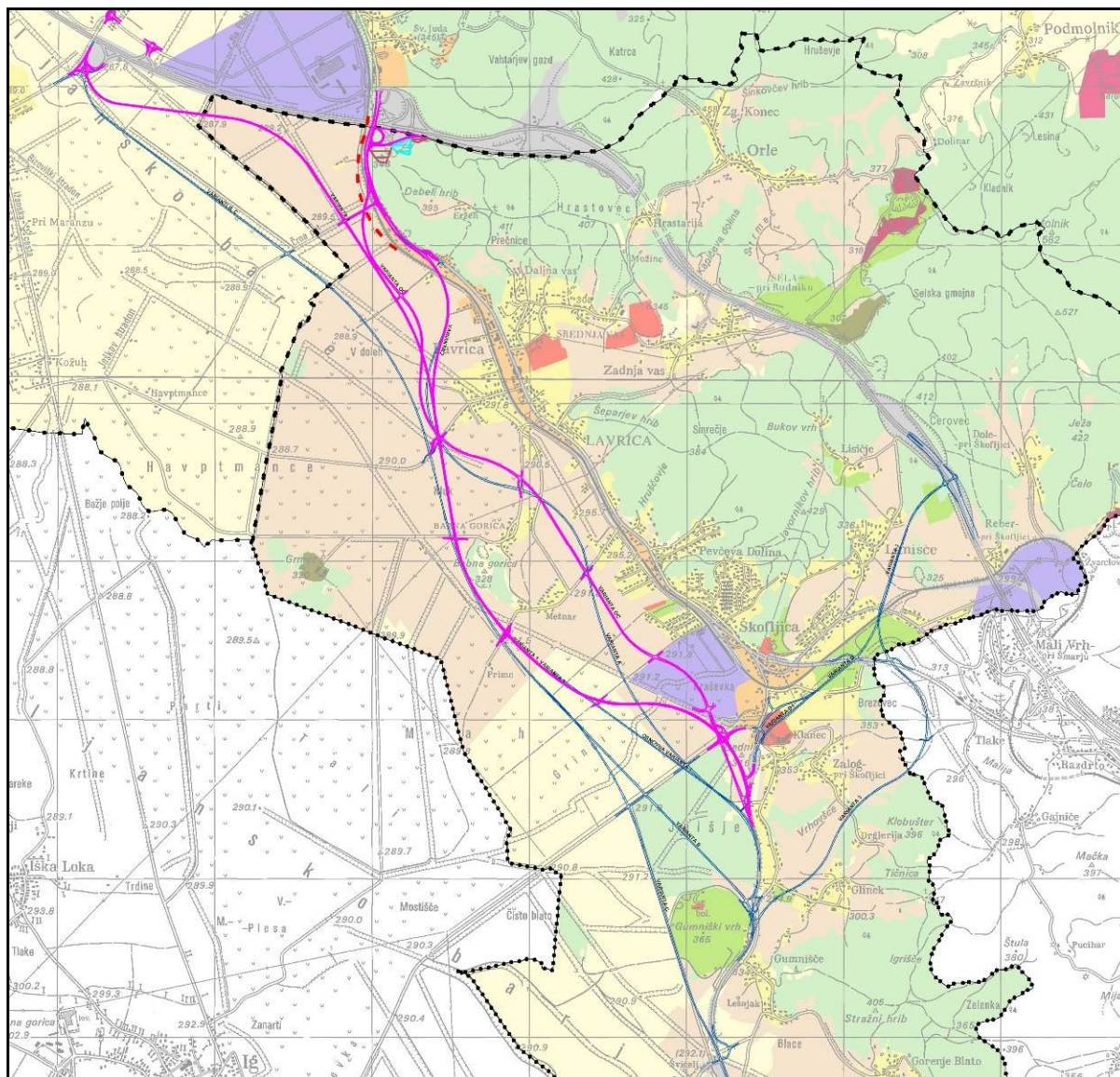
Januarja 2007 je bila izdelana osnovna študija variant s predlogom najustreznejše variante. Predlagana je bila varianta 2, v marcu 2007 pa je bilo izdelano okoljsko poročilo. Študija variant je bila posredovana ministrstvu, s predlagano varianto se ni strinjalo le Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano (MKGP) zaradi poseganja na najboljša kmetijska zemljišča in predlaganih lokacij za nadomestne habitate na območju Barja na kmetijskih zemljiščih. Šlo je za izvedbo omilitvenih ukrepov v obliki vzpostavitve nadomestnih habitatov za travniške ptice in metulja barjanskega okarčka.



Slika 14: Naravne vrednote – Natura 2000 na območju Škofljice (URBIS d.o.o., 2008)

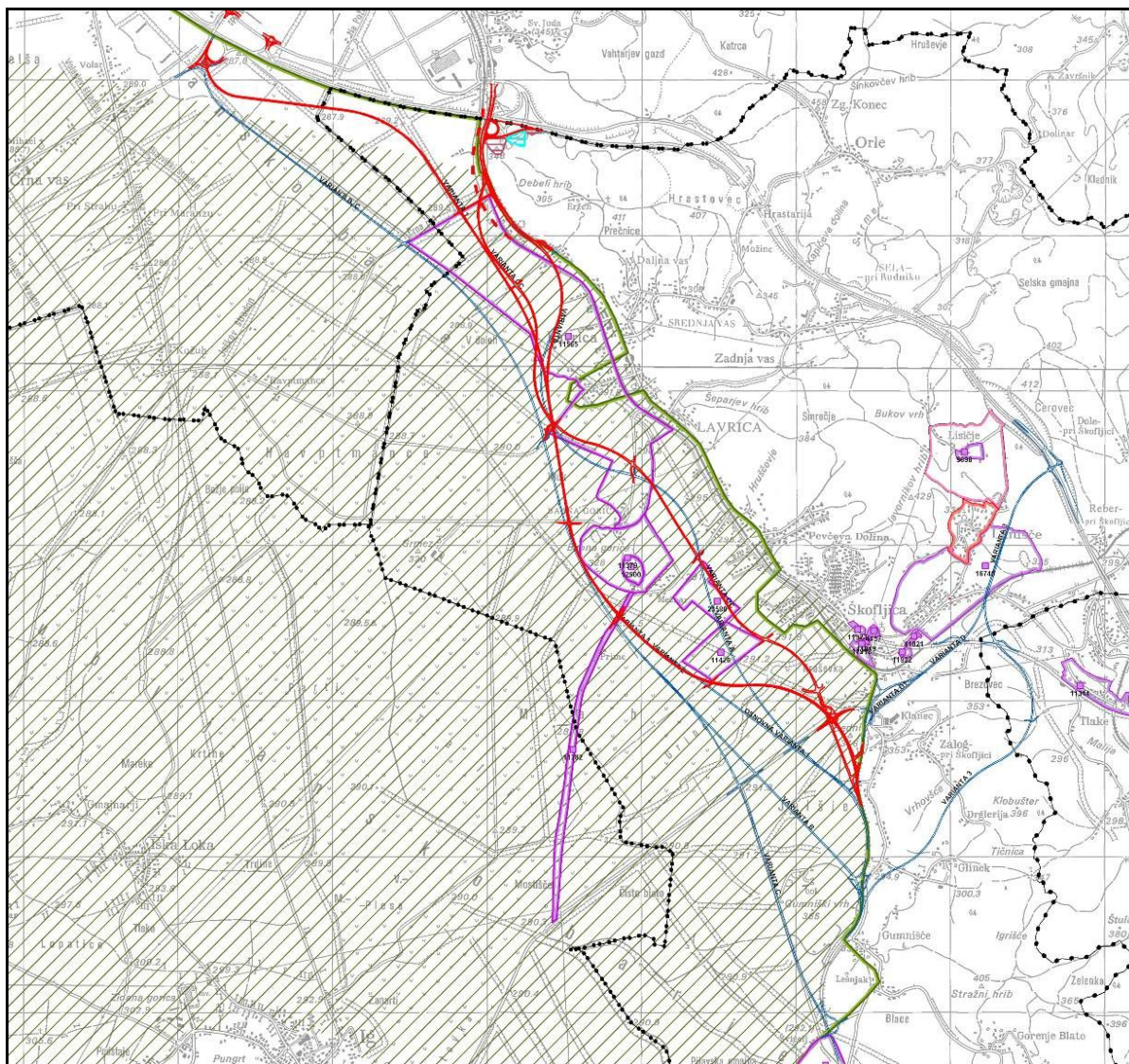
Oktobra 2007 je investitor projekta DRSC pristopil k optimizaciji predlogov variantnih rešitev, pristopil je k iskanju rešitev, ki bi bile sprejemljive za vse uporabnike prostora. MzP je traso Lisišče izključil kot prometno neustrezno zaradi načrtovane prometne preobremenjenosti dolenske avtoceste.

Junija 2008 je bila dopolnjena študija variant z novo traso OC, ki bi potekala na robu Barja skozi poslovno obrtno cono v Škofljici. Primerjali so variante 1, 2 in OC, kot najbolj primerna se je izkazala ravno varianta OC, ki bi najmanj posegala v območje Ljubljanskega barja. Vsem variantam poteka obvoznice po Barju je nasprotovalo MKGP zaradi potrebne vzpostavitve nadomestnih habitatov za ptice.



Slika 15: Namenska raba zemljišč v dopolnitvi študije variant s predlogom najustrežnejše variantne rešitve obvoznice Škofljica – varianta 1, 2 in OC (URBIS d.o.o., 2008)

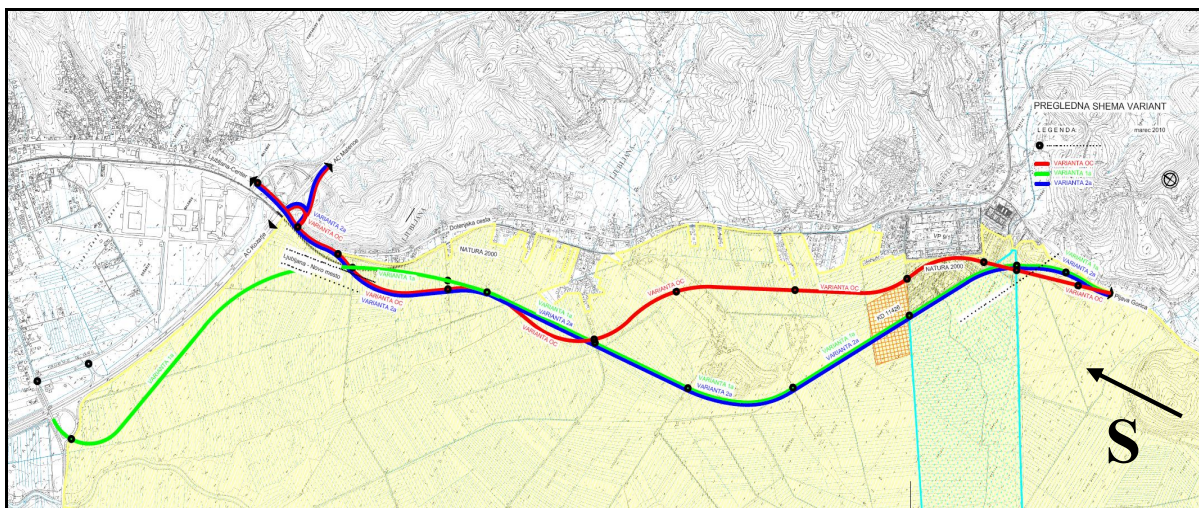
V študiji variant predlagani varianti OC je nasprotovala Občina Škofljica, ker bi trasa obvoznice potekala po območju poslovne cone na Škofljici. Na sliki 15 je to območje označeno z vijolično barvo. Za Občino Škofljica so bile zato ustreznejše variante, ki bi potekale južneje po Ljubljanskem barju. Tudi MzP je leta 2009 podal odklonilno stališče do variante OC. Predlog ministra za promet je bil prestavitev trase na jugovzhodni rob poselitve, vendar pa bi taka trasa posegala v območje varovane kulturne dediščine, tako imenovano arheološko najdišče Breg, ki je varovano z najstrožjim varstvenim režimom. Območja kulturne dediščine so označena na sliki 16.



Slika 16: Kulturna dediščina na območju Škofljice (URBIS d.o.o., 2008)

V tistem času so zaradi vse večjih težav pri umeščanju obvoznice Škofljica začeli razmišljati o začasnih ali stalnih rešitvah, ki bi vsaj delno razbremenile vsakodnevne prometne razmere na Škofljici. Razmišljati so začeli o izgradnji polnega priključka Šmarje-Sap na odseku dolenske avtoceste Malence-Šmarje Sap, saj se veliko ljudi vozi iz smeri Kočevja proti Ljubljani in bi se lahko po izgradnji polnega priključka vključili na dolensko avtocesto. Zaenkrat je na tem odseku le polovični priključek v smeri Novega mesta. Kot možne rešitve so se pojavile ideje o ureditvi javnega prometa: npr. podaljšanje prog Ljubljanskega potniškega prometa, uvedba dodatnih avtobusov in vlakov na železniški progi od Ljubljane do Grosupljega, ureditev parkirnih površin ob postajališčih Slovenskih železnic in Ljubljanskega potniškega prometa, posodobitev železniškega omrežja,...

V začetku leta 2010 se je naredila optimizacija variant, marca je bila potem izdelana primerjava variant 1A, 2A in OC.



Slika 17: Prikazane variante obvoznice Škofljica – variante 1A, 2A in OC (MzP, 2011)

Varianti 1A in 2A sta predstavljal optimizacijo predhodno obravnavanih variant in sta bili tudi realno izvedljivi z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju. Imeli sta enak potek do točke, kjer bi se razcepili (južno od naselja Lavrica). Varianta OC se je usmerila zahodneje, tako da je bila načrtovana prestavitev železniške proge Ljubljana-Novovo mesto in bi se na ta način lahko omogočila tudi širitev Dolenjske ceste v štiripasovnico. Ta varianta bi pomenila tudi preureditev priključka Ljubljana-jug na južni ljubljanski obvoznici.

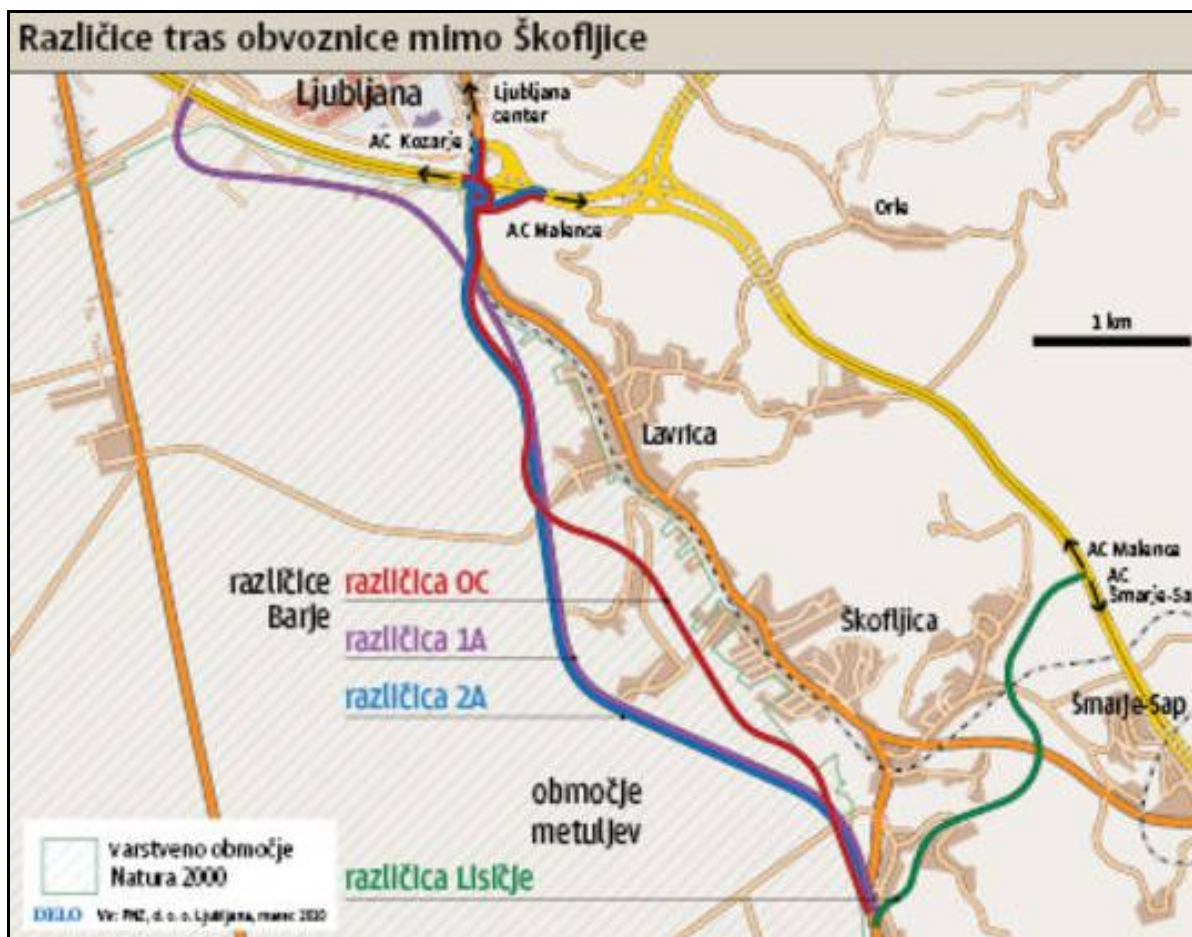
8. 4. 2010 je potekala seja Vlade RS, na kateri je bil sprejet sklep o ugotovitvi, da bi bila sprejemljiva 1A oziroma 2A do točke, kjer bi se trasi razcepili. Društvo za proučevanje in ohranjanje metuljev Slovenije je podalo svoje mnenje k variantama 1A in 2A. Za njih poseg izgradnje cestne obvoznice južno od potoka Škofljica ne bi bil sprejemljiv, saj na Barju živi barjanski okarček kot ena najbolj ogroženih vrst med evropskimi dnevnimi metulji in ima v Rdečem seznamu metuljev Slovenije status prizadete vrste. Društvo je poudarjalo, da je Slovenija dolžna izpolnjevati Direktivo o ohranjanju naravnih habitatov ter prostoživečih živalskih in rastlinskih vrst v območjih Nature 2000.

Potek trase so poskušali v naslednjih mesecih optimizirati. Junija 2010 sta se prometni in okoljski minister dogovorila, da bo DRSC pripravil oceno stroškov za variante 1A, 2A, OC in tudi za varianto Lisičje s potrebno širitvijo dolenjske avtoceste. Ocena stroškov je bila potem narejena v septembru 2010. Izkazalo se je, da bi bili pri variantah 1A, 2A in OC največji stroški pri vzpostavitvi nadomestnih habitatov, pri varianti Lisičje s širitvijo avtoceste pa bi večino stroškov predstavljali gradbeni stroški. Po njihovi oceni stroškov bi bila najdražja varianta 1A, ki bi znašala 121,8 milijonov evrov (Vlada RS, 2010).

Preglednica 6: Preliminarna ocena stroškov po posameznih variantah (Vlada RS, 2010: str 7)

Stroški/varianta (v milijonih evrov)	»1A«	»2A«	»OC«	»LISIČJE«	širitev AC (brez obvozne ceste)	LISIČJE – s širitvijo AC
gradbeni stroški	32,2	31,9	43,6	33,3	77,3	110,6
nadomestni habitati	77,2	60,5	52,7	0,0	0,0	0,0
arheologija	12,4	10,3	9,8	0,3	0,1	0,4
SKUPAJ	121,8	102,7	106,1	33,6	77,4	111,0

28. 10. 2010 je zopet potekala seja Vlade RS, na kateri je bil sprejet sklep o nadaljevanju postopka priprave DPN. Dogovorili so se o enakovredni obravnavi variante Lisičje z razširitvijo dolenske avtoceste, saj se jim je ta varianta zdela smiselna glede na stroške ostalih variant. V dopolnitvi študije variant in dopolnitvi okoljskega poročila naj bi se tako vrednotile 4 variante: 1A, 2A, OC in Lisičje s širitvijo dolenske avtoceste.



Slika 18: Različice tras obvoznice mimo Škofljice – 1A, 2A, OC in Lisičje (Fajfar, 2011)

17. 11. 2010 so se zbrali na skupnem sestanku župani 12 občin (Bloke, Ig, Grosuplje, Dobropolje, Kočevje, Kostel, Loški Potok, Osilnica, Ribnica, Sodražica, Škofljica in Velike Lašče), ki ležijo ob 3A razvojni osi in skupaj sprejeli peticijo za čimprejšnjo izgradnjo obvoznice mimo Škofljice z

zaključkom vsaj do leta 2015. Peticija je bila poslana pristojnim ministrstvom. V njej so nasprotovali varianti Lisičje in zahtevali umeščanje obvoznice po varianti 1A ali 2A po Barju.

Občine ob razvojni osi 3A so tako izrazile nasprotovanje trasi Lisičje, zato sta morala Ministrstvo za okolje in prostor ter Ministrstvo za promet zopet iskati rešitve. 9. 2. 2011 je potekal sestanek županov 12 občin z ministrom za promet in ministrom za okolje in prostor. Ministra sta obljubila, da bo stekel postopek za umestitev obvoznice po Ljubljanskem barju. S tem so dokončno zavrnilo varianto Lisičje, kateri so močno nasprotovale občine. Rok za sprejem Uredbe o DPN na Vladi RS naj bi bil najkasneje do konca septembra 2012. Na sestanku so sprejeli tudi sklep o pripravi prostorskega načrta za dograditev polnega priključka Šmarje-Sap, dogovorili so se tudi o obnovi Ižanske ceste in obnovi železniške proge proti Kočevju. Vse to naj bi pomagalo k boljšim prometnim razmeram na Škofljici in v bližnji okolici.

18. 3. 2011 je sledil sestanek direktorja Direktorata za prostor in župana Občine Škofljica z namenom spremljanja priprave DPN za obvoznico Škofljica. Priprava naj bi se nadaljevala po najustreznejši varianti po Barju, vendar pa so opozorili na že znane probleme pri umeščanju obvoznice. Omenjeni so bili še nekateri ukrepi za izboljšanje prometnih razmer do realizacije obvoznice: uvedba rumenega pasu za avtobuse, enotna karta za vlak in avtobus, P+R sistem (parkiraj in se pelji) med Škofljico in Pijavo Gorico, ureditev parkirišča ob železniški postaji na Škofljici.

Ministrstvo za promet in Ministrstvo za okolje in prostor se v zadnjih mesecih (marec-julij 2011) zelo aktivno ukvarjata z reševanjem problemov pri umestitvi obvoznice po Ljubljanskem barju. Ministrstvu sta pod velikim pritiskom s strani prebivalcev in medijev. Glede variant po Barju je že veliko znanega, problem pa je, ker vse trase potekajo na povsem novih območjih, težave pa so tudi zaradi Nature 2000, kulturne dediščine, kmetijskih zemljišč, vendar dejstvo je, da se bo Vlada morala odločiti in enega od varovanih interesov bo pač treba žrtvovati. DPN za izgradnjo obvoznice Škofljica je po podatkih MOP (Gorjup, R., 2011) v fazi izdelave strokovnih podlag za dve varianti preko območja Ljubljanskega barja za potrebe izdelave nove študije variant in dopolnitve okoljskega poročila (stanje v juliju 2011). Vrednotili in primerjali naj bi se dve optimizirani varianti po Barju, ki imata tudi podporo lokalnega prebivalstva.

4.2 VKLJUČEVANJE JAVNOSTI PRI PRIPRAVI DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA IZGRADNJO OBVOZNICE ŠKOFLJICA

Pri pripravi državnega prostorskega načrta za izgradnjo obvoznice Škofljica se je že zelo kmalu izkazalo, da bo ta projekt zelo zahteven in ga bo težko izpeljati do konca. Že v začetni fazi priprave DPN smo lahko opazili, da gre pri umeščanju obvoznice v prostor za konflikt različnih interesov, pri sami izvedbi projekta pa je velik problem zaradi območja Ljubljanskega barja, torej zaradi posega v Naturo 2000. V zadnjih letih je bilo omenjenih že veliko variant obvoznice, organiziranih je bilo veliko delovnih sestankov, tiskovnih konferenc, okroglih miz, ustanovili sta se tudi dve civilni iniciativi. Tema obvoznice Škofljica je bila pogosto obravnavana na sejah Vlade RS in sejah občinskih svetov občin, ki ležijo ob razvojni osi 3A. Občasno lahko vidimo članke v časopisih, ker gre za aktualno problematiko (časopisi Delo, Dnevnik, Žurnal, Dolenjski list). Večkrat lahko slišimo tudi novice o načrtovani obvoznici po lokalnih radijih (na primer Radio Zeleni val).

Vključevanje javnosti pri umeščanju obvoznice Škofljica je bilo načrtovano glede na veljavne zakonske predpise, torej kot je bilo zakonsko nujno potrebno (javno naznanilo o izvedbi CPVO, javna razgrnitev predlagane najustreznejše variantne rešitve in okoljskega poročila, javna razgrnitev predloga DPN, poročila o vplivih na okolje in okoljevarstvenega soglasja, organiziranje javne obravnave, podajanje pripomb in predlogov na javni razgrnitvi, proučitev pripomb in predlogov, sprejet DPN z uredbo in objava v Uradnem listu RS). Sčasoma se je pokazalo izredno nasprotovanje občanov občin ob 3A razvojni osi in nezadovoljstvo z delom pristojnih ministrstev, ker niso bili deležni informacij glede umeščanja obvoznice Škofljica. Imeli so občutek, da se stvari nikamor niso premaknile in da bodo prometni zastoji še nekaj let problem ljudi, ki se vsak dan vozijo mimo Škofljice. Prišlo je celo tako daleč, da so krajani začeli groziti z zaporami ceste. Državni prostorski načrt v pripravi za izgradnjo obvoznice Škofljica je tako dober primer, kaj se lahko zgodi, če javnosti ne obveščamo pravočasno o novih zadevah.

Ministrstvo za okolje in prostor je v skladu z določbami ZVO-1 ugotovilo, da bo v postopku priprave DPN potrebno izvesti postopek celovite presoje vplivov na okolje. Odločba o tem je bila javno objavljena na njihovi spletni strani in je bila tako dostopna javnosti na vpogled.

V pobudi ministra za promet so bile predlagane 3 variante obvoznice: A, B in C. Te variante so bile v okviru osnutka programa priprave za izdelavo državnega prostorskega načrta za izgradnjo obvoznice Škofljica predstavljene na 1. prostorski konferenci. Priporočila in usmeritve so lahko takrat podali vabljeni predstavniki lokalne skupnosti, gospodarstva, interesnih združenj ter organizirane javnosti. Občine Škofljica, Ribnica, Ig in Sodražica so podpirale varianto C, Mestna občina Ljubljana je izrazila mnenje, da je potrebno za vsako varianto preveriti priključevanje na avtocesto, Zavod za gozdove

Slovenije pa je podpiral varianto C z manjšim premikom trase, pri čemer bi bilo potrebno upoštevati krajinski park Jelšje. Varianta C bi sicer potekala od območja priključka Peruzzijske ulice na južni ljubljanski obvoznici in bi se na obstoječo glavno cesto priključila najjužneje pred naseljem Pijava Gorica. Gradivo s prostorske konference je bilo na vpogled na MOP, na sedežih Mestne občine Ljubljana in Občine Škofljica ter na spletni strani Urada za prostorski razvoj. MOP je zagotovil vpogled zapisnika prostorske konference preko svoje spletne strani v rubriki Aktualno, Obvestila za javnost. Kasneje je bil sprejet program priprave za izgradnjo obvoznice, v katerem je bilo poudarjeno, da se mora v postopku priprave državnega prostorskega načrta upoštevati ugotovitev, da je varianta C najbolj primerna z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju. Program priprave je bil javno objavljen v Uradnem listu RS.

V prvi fazi načrtovanja variant (2005–2006) so bile načrtovane samo variante na območju Ljubljanskega barja, kar je veselilo večino občanov občin ob 3A razvojni osi, ki so pričakovali, da bodo v najkrajšem možnem času dobili tako zeleno obvoznico mimo Škofljice. Odločitev o možni trasi so prepustili strokovnjakom in čakali na izbor najustreznejše variante po Barju. Že takrat pa sta se pokazala med ljudmi 2 pola. Na eni strani so bili zagovorniki trase po Barju, ki so želeli, da bi se čim prej začela gradnja obvoznice zaradi nevzdržnih prometnih razmer, na drugi strani pa so bili ljudje (predvsem iz naravovarstvenih organizacij), ki so se zavedali lepote in naravnih vrednot Ljubljanskega barja in so izrazito nasprotovali novi cesti čez Barje.

2007 je bila izdelana osnovna študija variant s predlogom najustreznejše variante. Predlagana je bila varianta 2, vendar pa se z njo ni strinjalo kmetijsko ministrstvo. Tako je bilo potrebno iskati rešitve, ki bi bile sprejemljive za vse resorje in uporabnike prostora, to pomeni, da so hoteli poiskati tako varianto obvoznice, ki bi imela največjo podporo tako strokovnjakov kot laične javnosti. Trasa Lisičje z navezavo na dolenjsko avtocesto je bila s strani MzP takrat označena kot prometno neustrezna.

Občina Škofljica je zaradi pomanjkanja informacij s strani MOP septembra 2007 sklicala sestanek. Za MOP je bila rešitev trasa izven območja Nature 2000, s čimer pa se ni strinjala Občina Škofljica, ki je nasprotovala trem prometnim koridorjem na razmeroma ozkem območju (dve cesti in železnica) in rešitvi, ki bi onemogočala možnost dolgoročnega razvoja občine. Na Občini Škofljica so se odločili, da si bodo intenzivno prizadevali do rešitve, vendar ne na račun kvalitete bivanja prebivalcev. Od Vlade RS pa so tudi zahtevali, da bi v vmesnem obdobju do izgradnje obvoznice izvedli ukrepe, ki bi vsaj delno omilili nevzdržne prometne razmere na Dolenjski cesti. Eden od glavnih ukrepov naj bi bil izgradnja polnega priključka na avtocesto pri naselju Šmarje-Sap.

V letu 2008 se je pojavila nova varianta OC, ki naj bi bila v primerjavi z 1 in 2 najbolj primerna, ker bi najmanj posegala v območje Ljubljanskega barja. Vendar se s to varianto ni strinjala Občina Škofljica,

ker bi varianta posegala v območje industrijske cone na Škofljici, ki je takrat že bila v fazi realizacije. MOP in MzP sta v času iskanja variante obvoznice upoštevala takratni veljavni Zakon o prostorskem načrtovanju, ki med pripravo študije variant ni določal izvedbe javne razgrnitve in obravnav, ampak le seznanitev občine s primerjanimi variantami. V skladu s tem zakonom se je javno razgrinjal še le dopolnjen osnutek DPN. Ravno zaradi pomanjkanja informacij pa so prebivalci Občine Škofljica in tudi drugih občin postajali vse bolj nervozni. Občani Škofljice so začeli napovedovati tudi zaporo ceste. Sčasoma sta MOP in MzP začela redno objavljati gradiva in novice na svojih spletnih straneh v zvezi s potekom prostorskega načrtovanja obvoznice. Vendar pa je problem v tem, da vsi ljudje ne spremljajo novic preko svetovnega spleta, mladi se tega veliko poslužujejo, starejši pa praktično ne. Objava na spletu tako še ni dovolj za obveščanje javnosti, potrebna so ustrezna sporočila javnosti in novice v različnih medijih (časopis, radio, televizija).

Leta 2010 se je naredila optimizacija variant. Varianti 1A in 2A ne bi ovirali razvoja poslovno obrtne cone, zato sta imeli podporo v lokalni skupnosti. Kasneje so tudi na seji Vlade RS sprejeli sklep, da bi bila sprejemljiva 1A oziroma 2A do točke, kjer bi se trasi razcepili.

DRSC je v septembru 2010 pripravil oceno stroškov za variante 1A, 2A, OC in za varianto Lisičje s širitvijo avtoceste. Ko so občani Škofljice slišali za možno varianto Lisičje s širitvijo avtoceste, so se ustrašili, da taka varianta obvoznice ne bo končana še precej let zaradi potrebnih večjih gradbenih del na avtocesti. Ravno zato se je oblikovala civilna iniciativa, ki nasprotuje trasi Lisičje. Njeno celo ime je Civilna iniciativa proti trasi škofljiške obvoznice Gumnišče-Glinek-Zalog-Lanišče-Lisičje. Iniciativa je bila oblikovana 5. 9. 2010 in je nepolitična ter neformalna civilna pobuda (Civilna iniciativa proti trasi Lisičje, 2011). V imenu krajanov Škofljice jo je potrdil Občinski svet. Vanjo so vključeni prebivalci neposredno prizadetih naselij in tudi širšega območja Občine Škofljica. Civilna iniciativa ima v uporabi tudi krajše ime: Civilna iniciativa proti trasi Lisičje. V javnosti jih zastopa Janja Kadunc Mezek. Cilj iniciative je preprečitev uničenja njihovega življenjskega okolja. Zavzemajo se za čimprejšnjo izgradnjo obvoznice po trasi Barje 1A ali 2A, opozarjajo pa na nesprejemljivost variante Lisičje. Civilna iniciativa ima tudi svojo spletno stran (<http://obvoznica.info/>) z objavljenimi aktualnimi novicami v zvezi z obvoznico Škofljica, objavljeni pa so na spletni strani tudi drugi dokumenti in gradiva v povezavi z obvoznico. V času umeščanja obvoznice v prostor je bila ustanovljena še ena civilna iniciativa. To je Civilna iniciativa za izboljšanje prometne problematike v Občini Škofljica. Ustanovitev civilne iniciative je legitimna pravica občanov, ki se borijo za ohranitev kvalitete bivanja v svoji okolici. Obe civilni iniciativi iz Škofljice sta bili mnenja, da zaradi prometne neustreznosti nastaja tudi gospodarska škoda v vseh občinah od Škofljice do Kočevja.

28. 10. 2010 je bil na seji Vlade RS sprejet sklep o nadaljevanju postopka priprave DPN in o enakovredni obravnavi variante Lisičje z razširitvijo dolenjske avtoceste. Civilna iniciativa proti trasi

Lisičje je že 2. 11. 2010 poslala dopis na Kabinet predsednika Vlade RS, na MOP in MzP glede možne variante Lisičje. V dopisu je bilo možno opaziti veliko nasprotovanje trasi Lisičje in razočaranje nad delom Vlade. Ogorčeni so bili nad aroganco in enostranskostjo priprave informacije. Zahtevali so pojasnilo glede gradbenih objektov, ki bi bili nujni za izvedbo trase, po njihovem mnenju bi morala biti realna ocena stroškov za varianto Lisičje večja, kot pa je bila omenjena v oceni stroškov, ki jo je pripravil DRSC. Iniciativa je opozarjala tudi na vrednotenje nadomestnih habitatov pri variantah obvoznice po Barju, ki so se jim zdele krepko precenjene. Zahtevali so odgovore na svoja vprašanja od pristojnih organov, opozorili pa so tudi na možno izvedbo zapore ceste vseh prizadetih območij skupaj z drugimi civilnimi iniciativami in ob podpori lokalnih skupnosti. Tako so z dopisom želeli opozoriti na nestrokovno reševanje te problematike in nevzdržnost prometnih razmer na Škofljici. Ministrstvo za okolje in prostor in Ministrstvo za promet sta v roku 14 dni poslala odgovor civilni iniciativi, kar je pomenilo, da so grožnje o zapori ceste le učinkovale. Vendar pa so v dopisu navajali zgolj dejstva o obvoznici, ki so bila že večkrat omenjena. Vseeno pa so jim obljubili, da bodo organizirali srečanje z občinami, na katerem naj bi predstavili nadaljevanje priprave DPN in predlagane variantne rešitve.

17. 11. 2010 so župani 12 občin, ki ležijo ob 3A razvojni osi, pokazali enotnost in skupaj sprejeli peticijo za čimprejšnjo izgradnjo obvoznice mimo Škofljice. Soglasno so nasprotovali varianti Lisičje in zahtevali umeščanje obvoznice po Barju. V peticiji so poudarili, da podpirajo aktivnosti civilne iniciative iz Škofljice.

Z namenom preprečitve obvoznice po trasi Lisičje so se v občini Grosuplje odločili zavarovati območje možne trase, saj so sprejeli odlok o začasnem zavarovanju naravne vrednote dveh območij v občini. S tem so ponovno izrazili nasprotovanje trasi Lisičje in poudarili sprejemljivost obvoznice po Barju. Natura 2000 se Občini Grosuplje ni zdela glavna ovira razvoja in načrtovanja obvoznice.

Februarja 2011 je bil za občane Škofljice eden najpomembnejših sestankov. Udeleženci so bili župani 12 občin ob 3A razvojni osi, prometni in okoljski minister. Ministra sta obljubila, da bo stekel postopek za umestitev obvoznice po Ljubljanskem barju. Dokončno so zavrnilo varianto Lisičje, kateri je tako močno nasprotovalo prav lokalno prebivalstvo. Dogovorili pa so se tudi o aktivnem spremljanju postopka priprave DPN zaradi številnih negativnih izkušenj v preteklosti. Kot koordinatorja za spremljanje so določili direktorja Direktorata za prostor in župana Občine Škofljica. Prebivalci Škofljice in okolice so bili ob zavrnitvi trase Lisičje zelo veseli, a hkrati previdni, da jim ne bi ušla kakšna pomembna informacija, ki bi pomenila večjo spremembo pri umeščanju obvoznice. Zadovoljni so bili tudi zaradi sprejetih kratkoročnih ukrepov do izgradnje obvoznice. Marca 2011 je že potekal sestanek z namenom spremljanja priprave DPN, tako kot je bilo obljubljeno na februarskem

sestanku, vendar na njem še ni bilo znanega nič novega. Ponovno so opozorili na težave pri umeščanju obvoznice po Ljubljanskem barju.

Do julija 2011 še ni bilo znano, kje bo potekala obvoznica mimo Škofljice, ljudje, ki že 15 let obstojijo v koloni vsako jutro in vsako popoldne na Škofljici, pa se zavedajo, da obvoznice ne bo še nekaj časa. Krajanje Škofljice in okolice so bili v zadnjih letih vedno znova razočarani nad delom državnih organov, za pomembne odločitve so ponavadi izvedeli, ko je bilo že skoraj prepozno. Sprejemanje odločitev za zaprtimi vrati ni pomenilo vključevanja javnosti in tudi ni prinašalo podpore javnosti. Pravzaprav je bilo ravno obratno, odločitve so bile deležne še večjega nasprotovanja.

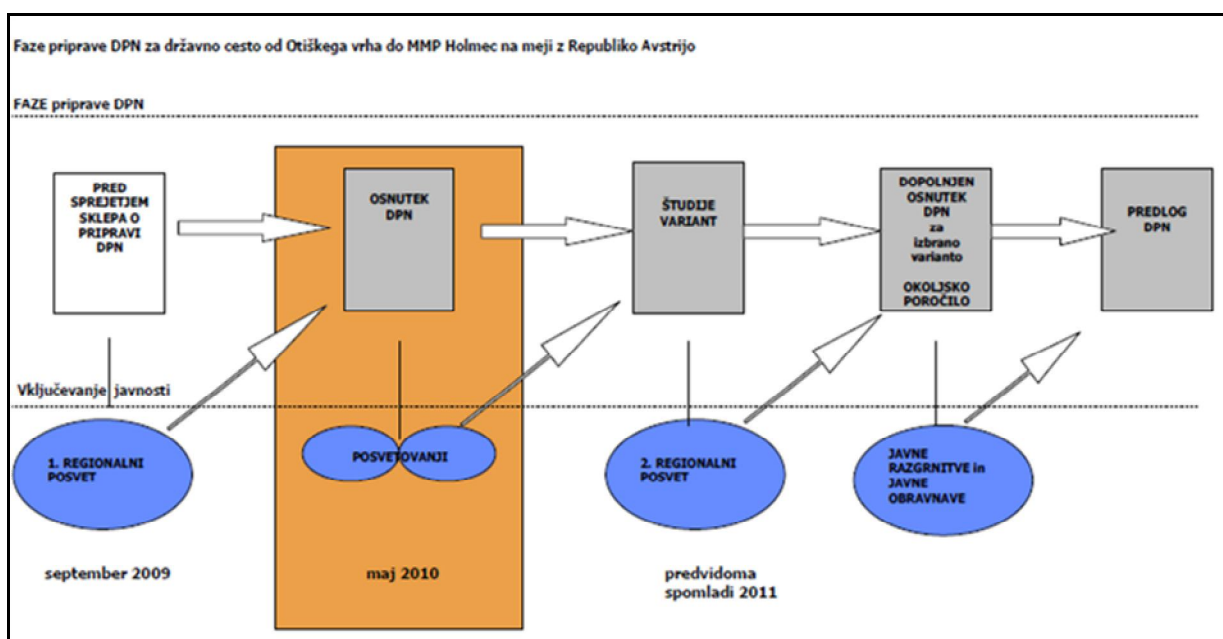
Veliko voznikov se poskuša izogniti vsakodnevni gneči na poti v službo in domov, zato iščejo bližnjice in se vozijo po stranskih cestah, ulicah in celo kolovozih. Prometa je izredno veliko v jutranjih in popoldanskih urah, vendar pa je problem tudi v tem, da se v enem avtomobilu ponavadi vozi le ena oseba, Slovenci smo se navadili, da se je najbolje odpeljati sam s svojim avtomobilom do izbranega kraja in tako nisi odvisen od nikogar. Avtomobilskega prometa je vedno več na slovenskih cestah, javni promet pa je bil po osamosvojitvi Slovenije preveč zapostavljen.

Občani občin ob 3A razvojni osi vseeno upajo na izboljšanje prometnih razmer s kratkoročnimi ukrepi, predvsem glede obljubljenega avtocestnega priključka Šmarje-Sap. Glede same obvoznice pa krajanje ne popuščajo, vedo, kaj želijo in česa ne, zato so že večkrat grozili z zaporo Dolenjske ceste na Škofljici. Napovedovala se je tudi že ustanovitev nove iniciative na Lavrici.

V zadnjih letih se je že marsikdo spraševal, zakaj bi sploh gradili novo obvozno cesto mimo Škofljice. Prometne razmere se lahko izboljšajo na več načinov: nova krožna križišča, preoblikovanje priključkov, gradnja pločnikov, ukinitve nivojskih prehodov ceste čez železnico, gradnja nadvozov nad cestami, železnico, ureditev javnega prevoza... Z nekaterimi od omenjenih ukrepov bi se verjetno dalo izboljšati prometno pretočnost in hkrati omogočiti ustrezno prometno varnost tudi na območju Škofljice.

5 SISTEMSKO VKLJUČEVANJE JAVNOSTI PRI PRIPRAVI DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA DRŽAVNO CESTO OD OTIŠKEGA VRHA DO MEJE Z REPUBLIKO AVSTRIJO NA HOLMCU

Ministrstvo za okolje in prostor je pri pripravi državnega prostorskega načrta za državno cesto od Otiškega vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu želelo ustvariti dobro prakso in so zato uporabili nov pristop vključevanja javnosti v postopke priprave DPN, ki so ga pripravili skupaj z Regionalnim centrom za okolje, Inštitutom za politike prostora in Pravnim informacijskim centrom (Vključevanje javnosti v postopkih priprave DPN, 2011). MOP se je zavedal, da lahko sprejemljivost nove državne ceste na območju Mežiške doline dosežejo le skozi učinkovito vključevanje javnosti in z upoštevanjem mnenj, vrednot in predlogov lokalnih prebivalcev. Boljše in zgodnejše vključevanje javnosti naj bi omogočilo učinkovit in konstruktiven dialog skozi celoten proces priprave DPN. Izkušnje pri pripravi omenjenega DPN naj bi MOP uporabil za ustrezno dopolnitev zakonodaje.

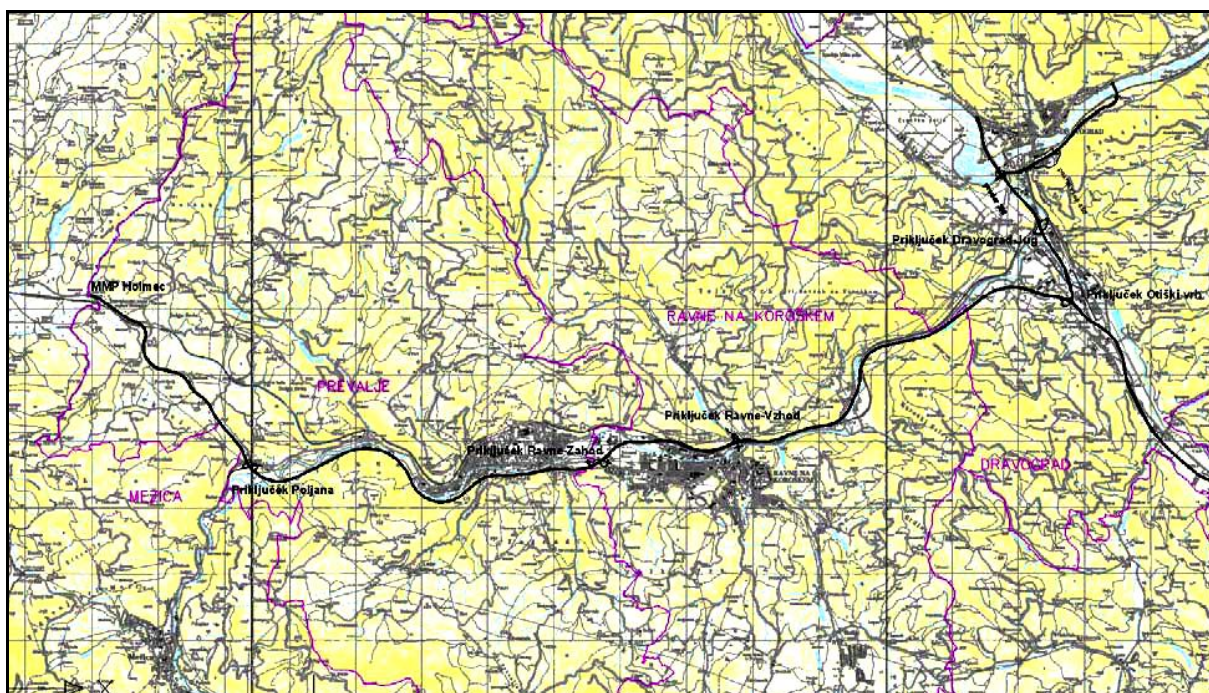


Slika 19: Faze priprave DPN in vključevanje javnosti za državno cesto od Otiškega vrha do mednarodnega mejnega prehoda Holmec na meji z Republiko Avstrijo (Vključevanje javnosti v postopkih priprave DPN, 2011)

DPN za projekt državne ceste po Mežiški dolini se je pričel v letu 2004, ko je bila podana pobuda ministra za promet. Prostorska konferenca je bila izvedena februarja 2006, v marcu 2006 pa je bila pridobljena zahteva za izvedbo celovite presoje vplivov na okolje. Program priprave je bil sprejet maja 2006. Nato so se pridobivale smernice nosilcev urejanja prostora. V študiji variant iz leta 2007 sta bili

omenjeni dve varianti državne ceste, vendar pa ti varianti nista dosegli družbene sprejemljivosti na območju lokalnih skupnosti Ravne na Koroškem in Prevalje.

V postopku priprave DPN so izvedli neformalno javno razpravo glede predloga najustreznejše variante, saj so želeli pridobiti soglasje lokalnih skupnosti že pred izdelavo podrobnih strokovnih podlag in DPN. V času javne razprave so dajale pripombe lokalne skupnosti in ustanovljene civilne iniciative glede vrednotenja variant, poteka primerjanih variant, neupoštevanja alpske konvencije, optimizacije obvoznice Dravograd, konkretnih ureditev priključkov in tudi glede vključevanja javnosti. MOP je na prejete pripombe odgovoril, odgovore pa so posredovali občinam ter jih tudi objavili na spletni strani, ki je bila za to posebej vzpostavljena. Na javni razpravi ni bil dosežen kompromis z občinama Prevalje in Ravne na Koroškem.



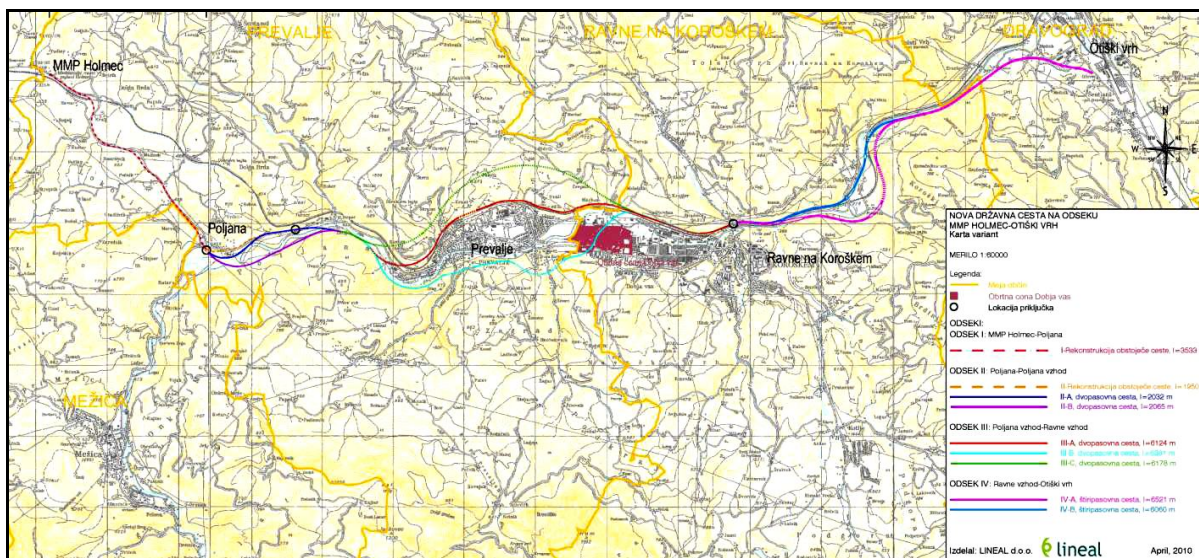
Slika 20: Območje iskanja najustreznejše trase cestne povezave s predlogom najustreznejše variante, za katerega ni bilo dosežene potrebne družbene sprejemljivosti (Vključevanje javnosti v postopkih priprave DPN, 2011)

Zato so v nadaljevanju priprave DPN za državno cesto želeli z vključevanjem javnosti poiskati nove rešitve. V tem sklopu je bilo zagotovljeno obširno informiranje, predvidenih naj bi bilo več posvetovanj, med najpomembnejšimi do sedaj je bil uvodni regionalni posvet, ki je potekal 15. 9. 2009 v Dravogradu. Na tem posvetu so javnosti predstavili načrtovano cestno ureditev in z njo poskušali uskladiti cilje, predstavili procesni načrt vključevanja javnosti, podali povzetek pripomb na predlog najustreznejše variante in odgovore nanje. Na prvi regionalni posvet so bili vabljeni predstavniki javnega, gospodarskega in civilnega sektorja iz občin Črna na Koroškem, Mežica, Prevalje, Ravne na

Koroškem, Slovenj Gradec in Dravograd ter zainteresirana javnost. Posveta se je potem udeležilo okoli 60 predstavnikov lokalnih skupnosti, civilnih iniciativ, nevladnih organizacij, gospodarstva in občani. Predstavniki MOP so predstavili javnosti vse aktivnosti, ki so bile do takrat opravljene, in opozorili tudi na nadaljnje aktivnosti v postopku priprave DPN. Imeli so razpravo o skladnosti ciljev države z lokalnimi cilji in prioritetai glede načrtovane cestne ureditve ter o ustreznosti predlaganega načrta vključevanja javnosti. Želja vseh je bila, da bi se poiskala taka rešitev cestne povezave, ki bi prinesla največjo korist in bi hkrati povzročila najmanj škode. Pristop vključevanja javnosti so udeleženci podprli, vseeno pa so izrazili dvom v iskrenost novega pristopa k sodelovanju z javnostjo. Njihova zahteva je bila, da mora biti pristop spoštljiv in da se morajo korektno obravnavati mnenja vseh udeležencev. Zgolj strinjanje s predlaganimi rešitvami še ne predstavlja dialoga z javnostjo.

Po prvem regionalnem posvetu so sledili različni sestanki. Na enem od sestankov so se dogovorili o pripravi delavnic v sklopu sodelovanja občin pri vključevanju javnosti. Poskušali so optimizirati trase na podlagi podanih predlogov s prvega regionalnega posveta. Ugotovili so, da so se cilji države in lokalne skupnosti razhajali, zato je bilo potrebno uravnotežiti zahteve in gledati tudi na finančna sredstva države. Ko so pripravili nove variante, ki bi bile primerne za nadaljnjo obravnavo, je zopet sledil sestanek z namenom predstavitve nabora variant. Variante so predstavili občinam, nato so imeli diskusijo, v kateri so podali svoja stališča predstavniki občin, prostorski načrtovalec ter predstavniki pripravljavca, naročnika in pripravljavci strokovnih podlag. Na podlagi vseh mnenj so poskušali variante trase še dodatno optimizirati, občine pa so se strinjale o pripravi delavnic/posvetov na terenu, kjer bi predstavili variante za nadaljnjo obravnavo tudi lokalnemu prebivalstvu. Posebej so organizirali sestanek z občino Dravograd zaradi priključka državne ceste na območju Otiškega vrha.

21. 4. 2010 se je v prostorih občin Prevalje in Ravne na Koroškem začela razstava predlaganih rešitev. Razstavljenе so bile pregledne karte poteka vseh variantnih rešitev hitre ceste skozi Mežiško dolino. Ogledi so bili možni v delovnem času obeh občin. Na razstavah so bili na voljo tudi vprašalniki, ki so jih obiskovalci lahko izpolnili in jih odložili v temu namenjene nabiralnike v prostorih občin. Slika 21 prikazuje predlagane različice trase hitre ceste skozi Mežiško dolino.



**Slika 21: Predlagane različice trase hitre ceste skozi Mežiško dolino
(Vključevanje javnosti v postopkih priprave DPN, 2011)**

V maju 2010 sta bili organizirani dve občinski posvetovanji na Prevaljah in Ravnah na Koroškem z občankami, občani ter predstavniki lokalnih skupnosti o načrtovani cesti. Posvetovanji sta pripravila MOP in Regionalni center za okolje skupaj z omenjenima občinama. Namen teh dveh posvetovanj je bil predstavitev nabora možnih rešitev za hitro cesto, pridobitev mnenj lokalnih skupnosti o prednostih in slabostih posamezne rešitve ter oblikovanje usklajenih predlogov države, stroke in lokalnih prebivalcev. Mnenja in predloge so udeleženci oblikovali v manjših delovnih skupinah in ti predlogi naj bi bili upoštevani pri nadaljnjih korakih priprave DPN. Na posvetovanja so bili vabljeni vsi občani in občanke, v primeru neudeležbe pa so lahko ljudje posredovali svoje mnenje po elektronski pošti ali pa so enostavno izpolnili elektronsko različico vprašalnika. Ti vprašalniki so bili sicer na voljo tudi na obeh razstavah. Slika 22 prikazuje naslovno in hrbtno stran vprašalnikov o mnenju glede hitre ceste skozi Mežiško dolino.

Posvetovanja na Prevaljah se je po podatkih končnega poročila aktivno udeležilo 85 oseb, poleg pa je bilo prisotnih še okoli 25 oseb. Posvetovanja na Ravnah na Koroškem se je aktivno udeležilo 32 oseb, poleg pa je bilo prisotnih še okoli 10 oseb. Za vsako varianto trase so naredili povzetek prednosti in slabosti ter napisali predloge za izboljšave. Primer povzetka je na sliki 23.

Naj Vaša mnenja sooblikujejo odločitev o hitri cesti skozi Mežiško dolino!

VPRAŠALNIK

Vabimo vas, da izpolnite spodnji vprašalnik in ga odločite v nabiralnik ob razstavi ter nam tako posredujete vaše mnenje. Lahko pa tudi izpolnite e-različico vprašalnika, ki ga najdete na spletni strani ministrstva za okolje in prostor: www.mpo.gov.si/si/drzavni_prostorski_nacrti

RAZLIČICA TRASE:
Navedite oznako variante s karte (I, II, III A, III B, III C, IV A, IV B), na katero se nanaša vaš komentar.

Kakšne so po vašem mnenju prednosti navedene variantne rešitve?

Kakšne so po vašem mnenju slabosti navedene variantne rešitve?

Valji predlogi za izboljšavo te variantne rešitve:

RAZLIČICA TRASE:
Navedite oznako variante s karte (I, II, III A, III B, III C, IV A, IV B), na katero se nanaša vaš komentar.

Kakšne so po vašem mnenju prednosti navedene variantne rešitve?

Kakšne so po vašem mnenju slabosti navedene variantne rešitve?

Valji predlogi za izboljšavo te variantne rešitve:

Sodelovanje lokalnih javnosti v razpravah o hitri cesti skozi mežiško dolino

Bi želeli glede prometne ureditve skozi Mežiško dolino dodati še kaj?

Zanima vas še vaše mnenje o postopku vključevanja javnosti v so-oblikovanje odločitev o hitri cesti skozi Mežiško dolino:

Ali se je postopek vključevanja javnosti pričel v dovolj zgodnji fazi? DA NE

Ali je na voljo dovolj podatkov in informacij, na osnovi katerih lahko oblikujete vaše mnenja in predloge? DA NE

Ali je na voljo dovolj možnosti za posredovanje mnenj? DA NE


So dosedanj način vključevanja javnosti (regionalni posvet, posveti z lokalnimi skupnostmi) ustrezni? DA NE

Kaj bi si vi želeli na področju vključevanja javnosti?


Ime in priimek: _____

Kontakt: _____


Več informacij o postopku priprave DPN kot tudi o procesnem načrtu vključevanja javnosti najdete na spletni strani Ministrstva RS za okolje in prostor www.mpo.gov.si/si/drzavni_prostorski_nacrti.
Kontakt: Barbara.Pavcic@gov.si | tel. 01/478 70 30



REGIONALNI CENTER ZA OKOLJE
Gorizia



UNIVERZA NA PRIMORSKEM
Koper



EU-OSR

Slika 22: Naslovna in hrbtna stran vprašalnikov o mnenju glede hitre ceste skozi Mežiško dolino (Vključevanje javnosti v postopkih priprave DPN, 2011)

Varianta II – rekonstrukcija obstoječe regionalne ceste z manjšimi korekcijami elementov trase predvsem v delu, ki kljub poteku skozi naselje Polana bivalnih pogojev bistveno ne poslabšuje

PREDNOSTI	SLABOSTI
<p>Manjši poseg v prostor Povezava z (tunelsko varianto) Kratka in poceni</p>	<p>Slabša kakovost življenja, ker uniči lepo dolino (preseka in/oz. poteka skozi naselja) Negativen vpliv prometa na naselja Ne nudi alternative, ni možna nadgradnja Dvopasovnica v nobeni od različic ne bo rešila problema tranzita in povečanega prometa Dvopasovnica ne dovoljuje zadostne prepustnosti prometa Prevelik poseg v kulturno dediščino (zaščiteno lipo, cerkev, grobišča - potencialna) Izguba regionalne ceste Ne izboljšuje lokalnega prometa</p>
<p>PREDLOGI ZA IZBOLJŠAVE: Štiripasovnica Izogniti se naselju</p>	

Slika 23: Primer povzetka prednosti in slabosti za varianto II skupaj s predlogi za izboljšave (Vključevanje javnosti v postopkih priprave DPN, 2011)

Način dela na posvetovanjih je bil dobro sprejet, pridobljenih je bilo veliko informacij za nadaljnje delo, tudi nivo zaupanja v izvajalce in v projekt se je okreplil. Vsa mnenja in predlogi glede poteka in izgradnje, povezav z Avstrijo, obveščanja in sodelovanja javnosti, strokovnih podlag in tudi drugi predlogi so bili zapisani in naj bi bili obravnavani v nadaljevanju postopka priprave DPN. Vseeno so občani izrazili bojazen, da bi se kljub mnenju ljudi lahko sprejela najcenejša varianta.

V času dosedanjega postopka priprave DPN od Otiškega vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu je bila javnost seznanjena z aktivnostmi v skladu s procesnim načrtom vključevanja javnosti, skupaj z okoljskim ministrstvom pa so usklajevali predloge strokovnih rešitev do največje možne mere. MOP je javnost obveščal z različnimi gradivi, informativnimi listi, poročili, vabili so občane k sodelovanju na posvetovanjih. Hoteli so, da bi ljudje izrazili svoje mnenje ter podali predloge tako preko izpolnjenih elektronskih vprašalnikov, vprašalnikov, ki so bili na voljo na razstavi in posvetih, kot tudi preko navadne in elektronske pošte. Z namenom vključevanja javnosti so bile organizirane: neformalna javna razprava, prvi regionalni posvet, sestanki, razstava, posvetovanja po občinah. Po podatkih MOP (Šolar, H. L., 2011) je DPN za državno cesto po Mežiški dolini v fazi zaključevanja strokovnih podlag, sledila bo izdelava študije variant, iz katere bo podan nov predlog najustreznejše variante (stanje v juliju 2011).

V nadaljevanju postopka do sprejetja DPN naj bi bile izvedene še številne aktivnosti, ki se nanašajo na vključevanje javnosti. Rezultate študije variant naj bi predstavili predstavnikom občin predvidoma jeseni 2011, sledila naj bi javna seznanitev s študijo variant in seznanitev javnosti s stališči do pripomb in predlogov. Ob predstavitvi naj bi bilo obrazloženo, zakaj določene zahteve občanov niso mogle biti upoštevane. Če bosta študija variant in predlog najustreznejše variante ustrezno sprejeta v lokalnih skupnostih, bodo za predlagano varianto izdelane vse strokovne podlage in osnutek DPN. Potem naj bi sledila predstavitev osnutka DPN občinam in nato javna seznanitev z osnutkom DPN. Še enkrat naj bi potem sledila faza seznanitve javnosti s stališči do pripomb in predlogov.

6 PRIMERJAVA VKLJUČEVANJA JAVNOSTI PRI PRIPRAVI DRŽAVNIH PROSTORSKIH NAČRTOV ZA IZGRADNJO OBVOZNICE ŠKOFLJICA IN ZA DRŽAVNO CESTO OD OTIŠKEGA VRHA DO MEJE Z REPUBLIKO AVSTRIJO NA HOLMCU

Pri pripravi državnih prostorskih načrtov gre za umeščanje različnih objektov državnega pomena. Cestni objekti imajo specifične lastnosti glede posega v prostor in vplivov na okolje, vseeno pa prinašajo tako prednosti in slabosti. Velika prednost cestnih objektov je v hitrejšem dostopu do mestnih središč in delovnih mest, na ta način se omogoči razvoj podeželskih in urbanih območij, poveča se tudi konkurenčnost območij v okolici načrtovanih prometnic. Vedno pa je težje sprejeti slabosti načrtovanih cestnih ureditev, kot na primer negativen vpliv prometa na naselja, slabša kakovost bivanja, hrup, onesnaževanje okolja, posegi v naravno in kulturno dediščino, posegi v kmetijska zemljišča. Zaradi vseh teh značilnosti se pri pripravi DPN za različne ceste vedno pojavijo konflikti različnih interesov. Predvsem je vedno močan konflikt med državo na eni strani in lokalno skupnostjo na drugi strani.

Pri pripravi DPN za izgradnjo obvoznice Škofljica gre za umeščanje nove obvozne ceste mimo Škofljice. Pri pripravi DPN za državno cesto od Otiškega vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu pa gre za umeščanje državne ceste v prostor Mežiške doline. V obeh primerih gre torej za umestitev državnih cest na popolnoma nova območja, kar pomeni da bosta novi cesti po izgradnji ne glede na potek prinesli velike vizualne spremembe v prostor. Obe cesti naj bi omogočili hitrejši in boljši dostop do mestnih središč, razbremenili naj bi dosedanje prometnice v naseljih in s tem naj bi se povečala prometna varnost in kakovost bivanja. Pri obeh načrtovanih cestah se razhajajo cilji države in lokalnih skupnosti, zato bo v obeh primerih potrebno še nekako uravnotežiti zahteve. Oba projekta sta že v osnovi tudi zelo draga in glede na finančna sredstva države bo pri končni odločitvi o najustreznejši varianti trase zagotovo pomembna tudi ocena stroškov za možne variante.

Če primerjamo oba projekta, lahko vidimo še eno podobnost. V obeh primerih se je že zelo kmalu pokazalo nasprotovanje javnosti, začele so se oblikovati civilne iniciative, ki zagovarjajo svoja prepričanja glede možne izvedbe projekta. Ministrstvo za okolje in prostor je v obeh primerih lahko videlo, da bo potrebno poiskati rešitve, ki bodo prinesle čim večjo družbeno sprejemljivost. Pri primeru obvoznice Škofljica so hoteli večino zadev speljati sami na pristojnih ministrstvih in so šele po pripravljenih variantah obvestili javnost o možnostih. Lokalni prebivalci so bili nad enostranskostjo priprave informacij razočarani in jezni. Počutili so se ogoljufani, zato so začeli groziti z zapori ceste, ker ni bilo pravega sodelovanja z javnostjo. Zaradi pomanjkanja vključevanja javnosti se je

projekt zaustavljal vedno znova in še danes ni jasno, kako bodo ta projekt izpeljali do konca in kje bo obvoznica dejansko potekala. Pobuda je bila dana že leta 2005, torej že šest let je minilo od začetka priprave DPN za izgradnjo obvoznice Škofljica.

Pri pripravi DPN za državno cesto na območju Mežiške doline bi se lahko dogajalo podobno kot pri primeru Škofljice. Vendar se je MOP odločil, da bodo uporabili nov pristop vključevanja javnosti v postopke priprave DPN, ki naj bi pomenil bolj konstruktiven dialog z javnostjo skozi celoten proces. Kljub nasprotovanju javnosti so se začele stvari premikati v pravo smer. V skladu s procesnim načrtom vključevanja javnosti so bile organizirane različne aktivnosti: neformalna javna razprava, prvi regionalni posvet, sestanki, razstava, občinska posvetovanja. Lokalni prebivalci in druga zainteresirana javnost so bili v dosedanjih aktivnostih vabljeni k sodelovanju, izražanju mnenj in predlogov na različne načine. Ljudje so tak način dela dobro sprejeli, dobili so občutek, da lahko vplivajo na končno odločitev o možni varianti trase ceste. Sodelovanje javnosti je bilo po mnenju MOP nad pričakovanji, takšno sodelovanje javnosti sicer ni zakonsko obvezno, vendar pa je zelo priporočljivo pri zahtevnih projektih tudi glede družbene sprejemljivosti v lokalnem okolju. Lokalni prebivalci so sicer izrazili dvom v iskrenost novega pristopa, a se je kasneje okrepilo zaupanje v izvajalce in sam projekt. Priprava DPN za državno cesto po Mežiški dolini sicer še ni končana, vendar je zaenkrat dober primer systemskega vključevanja javnosti v Sloveniji. Po vsej verjetnosti bi se ta projekt moral izpeljati do konca tako, da bo zadovoljeval vrednote in potrebe čim večjega števila občanov. Pri pripravi DPN za obvoznico Škofljica pa ni bilo takega načrtnega sodelovanja javnosti, zato so ljudje še danes zelo skeptični, kako se bo ta projekt na koncu izvedel.

Če torej primerjamo oba državna prostorska načrta v pripravi, je torej glede vključevanja javnosti velika razlika. Kljub zahtevnosti obeh projektov bo systemsko vključevanje javnosti verjetno prej prineslo rezultat pri izbiri variante za traso državne ceste od Otiškega vrha do mednarodnega mejnega prehoda Holmec. Trasa obvoznice Škofljica pa je še vedno polna problemov zaradi varstva naravne in kulturne dediščine ter varstva kmetijskih zemljišč, poleg tega pa je prisotno še veliko nezaupanje občanov ob 3A razvojni osi v delo državnih organov. Tudi zapora ceste se še vedno lahko zgodi. Zaenkrat so bile samo grožnje, ki so do sedaj vedno sprožile hiter odziv ministrstev. Zgodnejše vključevanje javnosti bi bilo dobrodošlo pri umeščanje obvoznice Škofljica v prostor, vendar tega žal ni bilo.

Omenjena državna prostorska načrta sta načrtovana na različnih koncih Slovenije, vseeno pa lahko najdemo tako podobnosti kot tudi razlike. DPN za izgradnjo obvoznice Škofljica je slab primer vključevanja javnosti, ravno obratno pa je priprava DPN za državno cesto od Otiškega vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu dober primer vključevanja javnosti, po katerem se moramo zgledovati tudi pri nadaljnjem delu na drugih podobno zahtevnih projektih.

7 ZAKLJUČEK

V diplomski nalogi smo obravnavali državne prostorske načrte in veljavno zakonodajo s področja prostorskega načrtovanja. Poudarek je bil na sodelovanju javnosti in možnimi načini vključevanja javnosti, ki se uporabljajo po svetu in tudi v Sloveniji. Spoznali smo postopek priprave DPN in se na primeru državnega prostorskega načrta v pripravi za izgradnjo obvoznice Škofljica prepričali o kompleksnosti in dolgotrajnosti postopkov. Pri umeščanju obvoznice Škofljice v prostor gre za konflikt različnih interesov. Na predvidenem območju za izgradnjo obvoznice so najboljša kmetijska zemljišča, območja kulturne dediščine in območja Nature 2000. Tako imamo že v osnovi tri različne sektorje, ki vsak zasleduje svoje bodisi varovalne ali razvojne cilje, ki so si pogosto v medsebojnem nasprotju:

- Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano (MKGP) nasprotuje izgradnji obvoznice zaradi poseganja na najboljša kmetijska zemljišča in predlaganih lokacij za nadomestne habitate na območju Barja na kmetijskih zemljiščih.
- Ministrstvo za kulturo (MK) ne dovoljuje posegov v območje najstrožje varovane kulturne dediščine.
- Posegi v območje Nature 2000 so sicer možni, če je izkazan javni interes in so preverjene vse druge možnosti za umestitev posega v prostor, ki pa se večkrat dejansko izkažejo kot slabša rešitev. V primeru posega v območje Nature 2000 je država dolžna izvajati nadomestne ukrepe.

Zaradi vseh teh ovir je težko umestiti traso obvoznice na način, ki bi zadovoljil vsem pogojem, podanih s strani različnih sektorjev. Pravzaprav v primeru obvoznice Škofljica ne bo možno izbrati variante, ki ne bi posegala vsaj v eno od prej omenjenih območij. Različna ministrstva pa tudi delujejo neusklajeno, saj vsako ministrstvo dela zase in se pri svojem delu ne usklajuje z drugimi ministrstvi. V primeru MOP se pojavljajo že nasprotni interesi znotraj istega ministrstva.

Dodaten dejavnik, ki ga je treba upoštevati pri umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena, v našem primeru obvoznice Škofljice v prostor, je javnost. Javnost v primeru DPN za obvoznico Škofljica ni bila vključena ob začetku projekta, temveč je bila obveščena o projektu, ko so bile ključne odločitve o poteku različnih variant trase že sprejete. Določene variante so se zdele prebivalcem neprimerne in so jim zato tudi močno nasprotovali. Prav tako so prebivalci obsojali neaktivnost pristojnih organov, saj je od pobude za izgradnjo obvoznice mimo Škofljice minilo že 6 let. Najustreznejša varianta obvoznice Škofljice pa še danes ni izbrana, čeprav naj bi po zadnjih podatkih MOP potekala po Ljubljanskem barju. Javnost se je zaradi zelo formalnega vodenja postopka priprave DPN organizirala in vključevala v postopke preko civilnih iniciativ, že večkrat pa so napovedovali

tudi zaporo obstoječe ceste na Škofljici, ker se po njihovem mnenju postopki prepočasi premikajo naprej.

Podobnih primerov je v Sloveniji veliko. Javnost je bila pogosto prepozno vključena v postopke, v procesu načrtovanja je bila ponavadi vključena zgolj formalno, preko javnih razgrnitev in javnih obravnav, ki pa so predvidene šele v fazi dopolnjenega osnutka DPN za izbrano varianto (ZPNačrt, 2007).

Po novem Zakonu o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (2010) se postavlja izboljššan postopek za vključevanje in sodelovanje javnosti, saj se z namenom seznanitve javnosti lahko organizira posvet v fazi uskladitve pobude, izvede se seznanitev javnosti v fazi študije variant in nato še v fazi osnutka DPN. MOP je sedaj koordinator DPN in poskuša voditi pripravo načrta. Skupaj s pobudnikom sta oba odgovorna za pripravo DPN. MOP sicer vedno bolj pogosto objavlja gradiva o DPN na svojih spletnih straneh, vendar pa to še ne predstavlja dvosmernega komuniciranja z javnostjo. Sodobne tehnike komunikacije pa tudi še niso domače slovenskemu prebivalstvu.

Priprava DPN bo zaradi velikosti posegov v prostor vedno dolgotrajen proces. Vsako območje v Sloveniji ima svoje značilnosti in te moramo upoštevati pri iskanju rešitev. Pri iskanju rešitev pa je treba vključiti tudi javnost in smiselno upoštevati njene pripombe. S primernim vključevanjem javnosti se lahko poveča kakovost odločitev, poveča se njihova legitimnost, višja je stopnja družbene sprejemljivosti, nenazadnje se poveča tudi zaupanje v državne organe. To poudarja tudi Aarhuška konvencija, ki opredeljuje pravico javnosti, da se udeležuje postopkov odločanja o posegih v okolje. Poudarja možnost dostopa do okoljskih informacij in zahteva, da mora imeti javnost zagotovljeno možnost sodelovanja že v zgodnjih fazah načrtovanja. Pripombe javnosti se morajo upoštevati, če so seveda smiselne in je njihov namen širša korist. Vendar pa se tudi pripombe pogosto nanašajo na zahteve, ki so pomembne le za posameznika in lahko prinesejo bistveno podražitev načrtovane ureditve. Stroški pa so pri takih projektih že tako ogromni, tudi do 100 milijonov evrov in več.

V današnjem času so informacije zelo dobro dostopne. Prav tako je javno dostopnih zelo veliko prostorskih podatkov. Ljudje se čedalje bolj zavedajo svojih pravic in se vedno bolj zanimajo za načrtovane spremembe v svoji okolici ter poskušajo podati svoje mnenje. Vendar obstajajo tudi tako imenovane marginalne družbene skupine (priseljenci, begunci, Romi, berači, brezdomci), ki se v procese prostorskega načrtovanja praktično ne vključujejo. Zaradi njih bi bilo potrebno proces vključevanja javnosti v procesu prostorskega načrtovanja dopolniti z dodatnimi ukrepi in instrumenti. Vendar pa je dejstvo, da bodo vedno ostali nekateri, ki zaradi različnih razlogov ne bodo zastopani v procesu prostorskega načrtovanja.

Aktivno sodelovanje javnosti pri načrtovanju vseh prostorskih ureditev (ne le državnega pomena) lahko prinese zelo pozitivne rezultate in je načeloma dobra stvar. Na ta način se lahko izognemo konfliktom in dobro spoznamo značilnosti lokalnega okolja. Samo sodelovanje javnosti in načrtovanje vključevanja javnosti lahko vzame veliko časa, vendar je tako vodenje postopkov priprave in sprejemanja odločitev učinkovitejše in bolj predvidljivo v primerjavi s postopki, ki ne načrtujejo vključevanja javnosti. Sistemsko vključevanje javnosti prinaša pozitivne rezultate in v to so se prepričali tudi na MOP pri pripravi načrta vključevanja javnosti za DPN za državno cesto po Mežiški dolini. Sodelovanja javnosti ni nikoli preveč, pomembno je, da je to sodelovanje stalno in v enakomernih časovnih intervalih. Tako naj bi bila tudi pot do cilja lažja, učinkovitejša in ne nazadnje tudi hitrejša ter s tem cenejša.

VIRI

UPORABLJENI VIRI:

Al-Kodmany, K. 1999. Using visualization techniques for enhancing public participation in planning and design: process, implementation, and evaluation. Chicago, Elsevier Science, Landscape and Urban Planning, 45: 37–45.

Barje.net, Informacije o obvoznici Škofljica. 2011.

<http://www.barje.net/> (pridobljeno 20. 5. 2011).

Chess, C., Purcell, K. 1999. Public Participation and the Environment: Do We Know What Works. The Center for Environmental Communication, Rutgers University, Cook College, New Brunswick, New Jersey, Environmental Science & Technology, 33, 16: 2685–2692.

Civilna iniciativa proti trasi Lisičje, Objavljeni različni dokumenti, informacije in druga gradiva o obvoznici Škofljica. 2011.

<http://obvoznica.info/> (pridobljeno 20. 5. 2011).

Commission for Architecture and the Built Environment. 2011.

<http://www.cabe.org.uk> (pridobljeno 14. 1. 2011).

Društvo za proučevanje in ohranjanje metuljev Slovenije. 2011.

<http://metulji.biologija.org/> (pridobljeno 20. 5. 2011).

Fajfar, S. 2011. Sprejeta trasa obvoznice Škofljica po Barju. Delo (Kočevje), 9. 2. 2011.

doi: <http://www.delo.si/clanek/139773> (pridobljeno 20. 5. 2011).

Geopedia, Interaktivni spletni atlas in zemljevid Slovenije. 2011.

<http://www.geopedia.si/> (pridobljeno 20. 5. 2011).

Gorjup, R. 2011. Informacije o umeščanju obvoznice Škofljica. Osebna komunikacija. (december, januar, maj 2011).

Innes, J. E., Booher, D. E. 2000. Public Participation in Planning: New Strategies for the 21st Century. Berkeley, University of California at Berkeley, Institute of Urban and Regional Development: 40 str.

Marega, M., Kos, D. 2002. Aarhuška konvencija v Sloveniji: Strokovna priporočila za implementacijo Konvencije o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri odločanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah. Ljubljana, Regionalni center za okolje za srednjo in vzhodno Evropo: 172 str.

Ministrstvo za okolje in prostor, Državni prostorski načrti, Objavljena obvestila, navodila, priporočila in druga gradiva. 2011.

http://www.mop.gov.si/si/delovna_podrocja/prostorski_nacrti/drzavni_prostorski_nacrti/ (pridobljeno 20. 5. 2011).

Ministrstvo za okolje in prostor, Informacije o obvoznici Škofljici. 2011.

<http://www.mop.gov.si/> (pridobljeno 20. 5. 2011).

Ministrstvo za okolje in prostor, Vpogled v postopke priprave državnih prostorskih aktov (Državni prostorski načrt za izgradnjo obvoznice Škofljica – Sklic 1. prostorske konference, Povzetek za javnost, Zapisnik 1. prostorske konference, Program priprave, Odločba o CPVO, Druga gradiva v fazi »Osnutek državnega prostorskega načrta« in Državni prostorski načrt za državno cesto od Otiškega vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu – Sklep o začetku priprave). 2011.

http://www.mop.gov.si/si/delovna_podrocja/prostorski_nacrti/drzavni_prostorski_nacrti/vpogled_v_postopke_priprave_drzavnih_prostorskih_aktov/ (pridobljeno 20. 5. 2011).

Ministrstvo za promet, Informacije o obvoznici Škofljici. 2011.

<http://www.mzp.gov.si/> (pridobljeno 20. 5. 2011).

Mirković, M. 2001. Poslanci DZ in nevladne organizacije za ratifikacijo Aarhuške konvencije v Sloveniji. Ljubljana, Regionalni center za okolje za srednjo in vzhodno Evropo: 2 str.

Natura 2000. 2011.

<http://www.natura2000.gov.si/> (pridobljeno 20. 5. 2011).

Ogorelec, B. 1995. Komuniciranje z javnostjo – priročnik za urbaniste. Ljubljana, Urbanistični inštitut Republike Slovenije: 54 str.

Panger, B. 2006. Okoljski odnosi z javnostmi na primeru kampanje za golf igrišče v Sečovljah. Diplomski naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede, (B. Panger): 103 f.

<http://dk.fdv.uni-lj.si/dela/Panger-Barbara.PDF> (pridobljeno 14. 1. 2011).

Pek Drapal, D., Drevenšek, M. 2001. Participacija javnosti kot del strategije odnosov z javnostmi pri prostorskem planiranju. *Teorija in praksa*, 38, 4: 608–628.

Perovič, B. 2011. Usmeritve za pripravo procesnega načrta vključevanja javnosti v postopek izdelave državnih prostorskih načrtov za daljnovode in plinovode. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor: 11 str.

Pogačnik, A., Lavrač, I., Marušič, J., Ravbar, M. 2006. Metodologija integracije razvojnega in prostorskega načrtovanja ter varstva okolja. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo: 67 str.

Radio Zeleni val, Informacije o obvoznici Škofljica. 2011.

<http://www.zelenival.com/> (pridobljeno 20. 5. 2011).

Rowe, G., Frewer, J. L. 2000. Public Participation Methods: A Framework for Evaluation. *Science, Technology, & Human Values*, 25, 1: 3–29.

Rydin, Y., Pennington, M. 2000. Public Participation and Local Environmental Planning: the collective action problem and the potential of social capital. *Local Environment*, 5, 2: 153–169.

Schlossberg, M., Shuford, E. 2005. Delineating “Public” and “Participation” in PPGIS. *Journal of the Urban and Regional Information Systems Association*, 16, 2: 15–26.

SPRS. 2004. Strategija prostorskega razvoja Slovenije. Ljubljana, Ministrstvo za okolje, prostor in energijo: 75 str.

Šolar, H. L. 2011. Informacije glede DPN-jev v pripravi. Sporočilo za: Mandelj, B. 4. julij 2011. Osebna komunikacija.

URBIS d.o.o.. 2008. Dopolnitev študije variant s predlogom najustrežnejše variantne rešitve za obvoznico Škofljica. Ministrstvo za promet, Direkcija RS za ceste.

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ. 2006. UL RS, št. 60/06.

Uredba o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ. 2010. UL RS, št. 54/10.

Vključevanje javnosti v postopkih priprave DPN. 2011. Gradiva, zapisniki, predstavitve, poročila in druga gradiva objavljena na spletni strani Ministrstva za okolje in prostor.

http://www.mop.gov.si/si/delovna_podrocja/prostorski_nacrti/drzavni_prostorski_nacrti/vkljucevanje_javnosti_v_postopkih_priprave_dpn/ (pridobljeno 20. 5. 2011).

Vlada RS. 2010. Informacija o nadaljevanju postopka priprave državnega prostorskega načrta za izgradnjo obvoznice Škofljica – predlog za obravnavo. Ljubljana, Generalni sekretariat Vlade Republike Slovenije: 8 str.

<http://www.vlada.si> (pridobljeno 20. 12. 2010).

Zakon o dostopu do informacij javnega značaja (ZDIJZ). 2003. UL RS, št. 24/03.

Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt). 2007. UL RS, št. 33/07.

Zakon o ratifikaciji Konvencije o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri odločanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah (MKDIOZ). 2004. UL RS-MP, št. 17/04.

Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP). 2010. UL RS, št. 80/10.

Zakon o urejanju prostora (ZUreP). 1984. UL SRS, št. 18/84.

Zakon o urejanju prostora (ZUreP-1). 2003. UL RS, št. 110/02.

Zakon o varstvu okolja (ZVO-1). 2004. UL RS, št. 41/04.

OSTALI VIRI:

Alič, V. 2010. Odločitev o škofljiški obvoznici bo v vsakem primeru politična. Dnevnik (Ljubljana), 6. 4. 2010.

doi: http://www.dnevnik.si/tiskane_izdaje/dnevnik/1042350175 (pridobljeno 20. 5. 2011).

Alič, V. 2011. Trasa obvoznice Škofljica bo šla čez Barje. Dnevnik (Ljubljana, Škofljica), 10. 2. 2011.

doi: http://www.dnevnik.si/tiskane_izdaje/dnevnik/1042423285 (pridobljeno 20. 5. 2011).

Občina Škofljica, Informacije o obvoznici Škofljica. 2011.

<http://www.skofljica.si/> (pridobljeno 20. 5. 2011).

Rajšek, B. 2011. Možno traso obvoznice mimo Škofljice so zaščitili. Delo (Litija), 3. 2. 2011.

doi: <http://www.delo.si/clanek/139117> (pridobljeno 20. 5. 2011).

Šilcportal, Informacije o obvoznici Škofljica. 2011.

<http://www.silcportal.si/> (pridobljeno 20. 5. 2011).