

---

## posredovanje vprašanj za MOP na povabilo VČP

---

**Od :** MARTINA LIPNIK

Ned, 02. dec.. 2018 10:16

**Zadeva :** posredovanje vprašanj za MOP na povabilo VČP

 3 prilog

**Za :** 'Mreža za prostor IPoP' <mreza@ipop.si>, pic@pic.si

V vednost pošiljam vprašanja za predstavnika MOP na najavljenem srečanju 13.12.2018 pri VČP – pri tem želimo ustrezno vsebinsko podporo:

Poziv:

**From:** [Renata.Kotar@varuh-rs.si](mailto:Renata.Kotar@varuh-rs.si) [<mailto:Renata.Kotar@varuh-rs.si>] **On Behalf Of** [varuh@varuh-rs.si](mailto:varuh@varuh-rs.si)

**Sent:** Monday, November 12, 2018 12:26 PM

**Subject:** vabilo in poziv k posredovanju vprašanj - Varuh človekovih pravic RS

Vprašanja M. Lipnik:

Posredujem vprašanja za predstavnika MOP.

- 1. Problematika »grajeno javno dobro«** je prenesena iz Zakona o graditvi objektov (ZGO) v Zakon o urejanju prostora (ZUreP-2).

Pri tem niso bile prenesene vsebine 211. Člena ZGO, ki so naštevale »pravne podlage« za že zgrajene objekte gradbeno-inženirske vrste, ki predstavljajo potencialne elemente za pridobitev statusa »grajeno javno dobro«. Predvsem je bil v okviru naštetih določil v 211. Členu pomemben začetni del, ki je navajal, da tak status pripada površinam, ki so bile za javno rabo opredeljene v zazidalnih načrtih (ZN) oziroma prostorskih izvedbenih načrtih (PIN) po ZUN (Zakon o urejanju prostora).

Ko so se ZN ali PIN ukinjali, bi morali biti REALIZIRANI (torej zgrajeni in vneseni v javne evidence), vendar v veliki večini primerov končna faza ni bila zaključena – predvsem manjka še do danes prenos v javne evidence – to je ureditev nove parcelacije v skladu s parcelacijskimi načrti iz PIN dokumentov. Vsem predpisom navkljub se je prekrilo PIN dokumente s »prostorskimi ureditvenimi pogoji« (PUP), ki bi naj po pravilih sledili zaključenim ZN in PIN, izdelanim na geodetskih podlagah že usklajenih evidentiranih stanj z zgrajenim.

Ker se določila 211. Člena ZGO z omenjenimi določbami še niso do kraja realizirala, ostaja po novem »pravna praznina« glede obveznosti razglašanja GJD na površinah, namenjenih javnosti po določbah zakona, in postaja po novem vse bolj ali manj »prepuščeno« predlagatelju statusa, po njegovi izbiri in oceni nujnosti, potrebnosti ali umestnosti uvedbe statusa (odločitve upravnih organov in njihovega osebja niso vedno skladne s pričakovanji ali potrebami javnosti).

Sedaj so bile glede tega predvsem na udaru **javne površine v stanovanjskih soseskah**, ki jih občine niso želele »prevzeti« v upravljanje, pa jih prepuščajo sodnim postopkom za delitev zemljišč privatnikom – etažnim lastnikom (ZVeL). V teh sodnih postopkih se nikoli ne preverja pogojev glede potencialnega statusa GJD, ugotavlja se samo, da ni razglašeno, v nekaterih primerih pa ZVeL-1 celo daje pravico sodišču, da že razglašeno GJD razveljavi, odpravi.

To spreminja urbanistične ureditve v soseskah, saj delitev lastnine pomeni tudi delitev upravljanja s površinami (in njihove uporabe) v okviru meja novih zasebnih lastnin – zapiranje pešpoti in prehodov, izginjanje zelenic (mimo normativov za razpolaganje s prostorom za rekreacijo prebivalcev) za potrebe gradnje parkirišč, priposestvanje parkirišč za posamezne skupine etažnih lastnikov, itd....

Leta 2012 je Računsko sodišče podalo mnenje glede neustrezne obravnave GJD v zakonodaji, ker **ni bilo določenih sankcij in rokov glede ureditev statusa GJD**, vendar tudi nova zakonodaja tega ni uredila – 6 let kasneje!

Poleg neurejenega stanja v okviru občin je enako neurejeno stanje državnih elementov GJD (primer južna obvoznica okoli Ljubljane), veliko vsega je vezano na neurejeno evidenco katastrskega pregleda – neurejene parcelacije zgrajenega stanja.

**Država bi morala urgentno uvesti prenos parcelacijskih načrtov iz PIN, iz »dokumentacij za realizacijo« PIN, ter iz lokacijskih dokumentacij in odločb za gradnje objektov (stavb in zunanjih ureditev sosesk, z gradbeno-inženirskimi objekti (nizke gradnje), ipd..) na parcelacijsko preoblikovanih zemljiščih – še pred postopki po ZVetL na sodiščih! ZVetL-1 ne vključuje nikakršnega odnosa do državnih evidenc, ki obdelujejo komunalno infrastrukturo, to je »zbirnega katastra komunalne infrastrukture«!?!?**

**Sklic na:**

- Gradbeni inženirski objekti gospodarske javne infrastrukture (GJI) tvorijo omrežja, ki služijo določeni vrsti gospodarske javne službe državnega ali lokalnega pomena oziroma tvorijo omrežja, ki so v javno korist.
- Pravilnik o vsebini in načinu vodenja zbirke podatkov o dejanski rabi prostora podrobneje določa vodenje in vzdrževanje zbirnega katastra gospodarske javne infrastrukture, podeljevanje identifikacijskih oznak objektom gospodarske javne infrastrukture ter posredovanje zbirnih podatkov v zbirni kataster.

<http://www.pppforum.si/podrocje/javne-sluzbe-in-javna-infrastruktura/>

Krovni zakon, ki ureja gospodarske javne službe in ki določa način in oblike izvajanja gospodarskih javnih služb v Sloveniji je [Zakon o gospodarskih javnih službah \(ZGJS\)](#).

SPLOŠNO O JAVNI INFRASTRUKTURI

Beseda infrastruktura je latinska sestavljanica, sestavljena iz dveh delov: *infra*, kar pomeni spodaj, pod zemljo, *struktura* pa spajanje, zidanje, zgradbo. Sam izvor besede kaže, da se pod pojmom infrastruktura razume določen sistem prizemnih inštalacij, ki povezujejo gospodarske enote v bolj ali manj usklajen sistem.

Pojem **gospodarske javne infrastrukture** je opredeljen v [Zakonu o graditvi objektov \(ZGO-1\)](#), ki v 2. členu določa, da je objekt gospodarske javne infrastrukture tisti gradbeni inženirski objekt, ki tvori omrežje, ki služi določeni vrsti gospodarske javne službe državnega ali lokalnega pomena ali tvori omrežje, ki je v javno korist. V 2. členu je opredeljen tudi pojem grajenega javnega dobra.

**Grajeno javno dobro** so zemljišča, namenjena takšni splošni rabi, kot jo glede na namen njihove uporabe določa zakon oziroma predpis, izdan na podlagi zakona in na njih zgrajeni objekti, če so namenjeni splošni rabi. Grajeno javno dobro državnega pomena je opredeljeno kot grajeno javno dobro, ki sodi v omrežje gospodarske javne infrastrukture državnega pomena in javna površina na njih, grajeno javno dobro lokalnega pomena pa je opredeljeno kot grajeno javno dobro, ki sodi v omrežje gospodarske javne infrastrukture lokalnega pomena in javna površina na njih, kakor tudi objekti ali deli objektov, katerih uporaba je pod enakimi pogoji namenjena vsem, kot so cesta, ulica, trg, pasaža in druga javna prometna površina lokalnega pomena, tržnica, igrišče, parkirišče, pokopališče, park, zelenica, športna oziroma rekreacijska površina in podobno.

ZGO-1 ne predvideva, da imajo objekti gospodarske javne infrastrukture obenem tudi status grajenega javnega dobra. Status grajenega javnega dobra objekt namreč ne pridobi z nastankom oz. izgradnjo, temveč **na podlagi odločbe**, ki se izda po postopku opredeljenem v 21. členu ZGO-1.

Vprašanje, ali ima posamezni objekt gospodarske javne infrastrukture tudi status grajenega javnega dobra je z vidika obravnavanega vprašanja pomembno predvsem, ker 22. člen ZGO-1 določa, da na objektu oziroma njegovem delu, ki ima pridobljen status grajenega javnega dobra, ni mogoče pridobiti lastninske ali kakšne druge stvarne pravice s priposestvanjem, prav tako pa tak objekt ne more biti predmet izvršbe.

**Kakor izhaja iz veljavne slovenske zakonodaje, spada infrastruktura za izvajanje gospodarskih javnih služb med gospodarsko javno infrastrukturo, status grajenega javnega dobra pa ima zgolj v primeru, če ji je bil pripoznan s posebno odločbo.**

Infrastruktura za izvajanje negospodarskih javnih služb v ZGO-1 ni posebej urejena.

Veljavna slovenska zakonodaja eksplicitno ne ureja vprašanja lastninskega koncepta na javnem dobrem. Lastninska pravica na javnem dobrem je po slovenskem pravu lahko zgolj lastninska pravica civilnopravnega tipa, saj druge vrste lastnine ustava ne pozna. V kolikor govorimo, da je posamezni objekt v »javni« lasti, pridevnik »javni« ne opredeljuje posebnega tipa lastnine, temveč le to, da je titular pravice oseba javnega prava (država ali občina).

[https://www.geoprostor.net/PisoPortal/vsebine\\_gji.aspx](https://www.geoprostor.net/PisoPortal/vsebine_gji.aspx)

**Gospodarska javna infrastruktura (GJI)**

Gospodarska javna infrastruktura (GJI) združuje objekte gospodarske infrastrukture vpisane v **Zbirni kataster GJI** in ostalo javno infrastrukturo. Osnovni namen je prikaz zasedenosti prostora s posameznimi

objekti, ki nam omogoča bolj smotrno urejanje prostora in varnejše izvajanje posegov v prostor.

**Objekti gospodarske infrastrukture** so razdeljeni na:

- Prometno infrastrukturo (ceste, železnice, letališča, pristanišča)
- Energetsko infrastrukturo (plinovod, toplovod, elektrovod, javna razsvetljava)
- Komunalno infrastrukturo (vodovod, kanalizacija, odlagališče odpadkov)
- Elektronske komunikacije
- Vodno infrastrukturo
- Infrastrukturo za gospodarjenje z drugimi vrstami naravnega bogastva ali varstva okolja
- **Drugo javno infrastrukturo (zeleno in javne površine, pokopališča, urbana oprema, ekološki otoki, prometna signalizacija...)**

Itd.

- Posredujem naslednje **vprišanje (2)** za predstavnika MOP:

Problematika inšpekcijskega nadzora nad zakonskimi nepravilnostmi pri gradnjah:

Vprašanje – inšpekcijske službe opravljajo svoje delo na podlagi interne razvrstitve pomembnosti primerov. Ta razvrstitev javnosti načrtno ni predstavljena, kljub temu pa je splošno znano, kaj inšpekcijska služba sploh obravnava, in česa ne, ker naj bi bilo premalo »javno pomembno« - torej je lep del zakonskih določb nenadzorovanih, za kršitelje »ne obstajajo«, saj jih nihče ne preganja, če tega ne naredijo prizadeti iz okolice s tožbo na sodiščih.

**Kdaj** bo ministrstvo toliko kadrovske izpopolnilo inšpekcijsko službo, da bodo nadzorovani vsi nezakoniti posegi, in ne samo nekateri, saj gre za preventivno ravnanje, ki zmanjšuje nezakonitosti v družbi?

- Posredujem naslednje **vprišanje (3)** za predstavnika MOP:

Vlada je sprejela dokument »arhitekturna politika«, ki narekuje vgradnjo primernih določil v redno zakonodajo.

**Kdaj** bodo v **ZUreP-2**, v **GZ**, v **ZAID** in v zakonodajo s področja **gospodarstva, energetike, infrastrukture, avtorskih pravic, in druge**, vgrajena določila, ki bodo omogočila izvajanje vsebine »arhitekturne politike«, ki je tudi mednarodna zaveza s področja »trajnostnega (prostorskega) razvoja« družbe?

- Posredujem naslednje **vprišanje (4)** za predstavnika MOP:

V letu 2004 je bila s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije vpeljana lista »nosilcev urejanja prostora«. Ta lista se je v kasnejših letih vedno bolj krčila, z njo vred pa tudi nabor »smernic« in »strokovnih podlag« za izdelavo vsebin prostorskih aktov.

Izpadle so predvsem »gospodarske dejavnosti« (gospodarske vsebine se umeščajo v prostor samo še na podlagi sprotnih »pobud«), »izobraževanje« (na področju srednje in visokega šolstva manjkajo opreme prostora za izvajanje teh dejavnosti..), »uprave« in »storitve«, ipd., kar vse ogroža vsebinski ciljni, okoljevarstveno vzdržen, razvoj v prostoru, ter vpliva na uspešno pridobivanje kohezijskih sredstev, ki zahteva tovrstno ciljno načrtovanje.

Posredujem **vprišanja (5)** za predstavnika MOP (razlaga razvidna iz priloženega v Prilogi):

Vrste in lokacije »obnovljivih virov energije« (Vetrne, vodne, sončne elektrarne, toplotne vodne črpalke, itd..) v Sloveniji bi morale biti vezane na prej opravljene analize, kje v Sloveniji so za to primerne dovolj učinkovite (vetrne) razmere (če sploh!?), in opravljene okoljevarstvene preiskave vplivov na teh lokacijah

- **Vprašanje 5.1.: kdaj in v kakšni obliki bo tak pregled pripravljen in okoljevarstveno ocenjen?**

Za te namene je treba tako, kot za ostali »trajnostni razvoj«, najprej izdelati »**energetski koncept**«, v katerem se opredeli možnosti racionalizacije porabe, nato pa možnosti pridobivanja elektrike iz obnovljivih virov.

Ugotavljamo lahko, da je **promet** velik porabnik energije, ter da ni v ničemer trajnostno racionaliziran, še več, na veliko se načrtuje »elektrifikacija« individualnih motornih vozil, in zanemarja prehod na javni promet (predvsem po železnici). Ta problem zanemarjata tako ponujeni »energetski koncept« oziroma »strategija«, kot tudi Nacionalni program varstva okolja, in vsemu podrejeni Državni prostorski načrti....

- **Vprašanje 5.2.: kdaj bo država pristopila k racionalizaciji prometa in njemu namenjenega prostora, s primerno razdelitvijo »modal split« na železniški in drug javni promet, peš promet, kolesarski promet ter nujni preostanek individualni motorizirani promet? (vključno s celostnim pristopom za zagotavljanje bližnjih lokacij za »storitve« (banke, pošte, osnovne šole, predšolski zavodi), rekreacijska območja, itd..)**

V zvezi s temi vprašanji prilagam v okviru Priloge dve pismi bralcev, odgovora na javno objavljene članke o problemih urejanja prostora in prometa (in s tem povezane energetike) pri nas.

- **Vprašanje 5.3.: ali bo država sledila opominom EU Komisije za varstvo okolja, s tem tudi ugovorom CI v RS in ponovno preverila veljavne projekte za**
  - **Tretjo razvojno os** (ki v »modal split« ne vključuje železniških prevozov, s povečevanjem motoriziranega prometa v regiji pa povzroča prometne zastoje v mestih Celje, Ljubljana, itd..),
  - **II. Železniški tir Divača-Koper** (ki ima veljavno rešitev samo za tovorni promet, brez potniškega, in samo za enotirno progo, traso pa izbrano brez opravljene »celovite presoje vplivov na okolje«, z grobim razvrednotenjem območja varovane narave v dolini Glinščica, vse navedeno pa ni sprejeto in vodeno v skladu z zahtevami EU Direktiv, za katere je država dobila opomin in nato spremenila zakonodajo (za naprej, napake bi morala sanirati sama tudi za zatečene nepravilnosti)),
  - **Zbirni odvodni kanalizacijski kanal C0 za odpadne vode** preko ljubljanskega vodovarstvenega območja, katerega trasa in načrtovanje prav tako izhajata iz načrtovanja pred uveljavitvijo EU okoljskih direktiv v RS, brez ustrezno izdelanega podrobnega prostorskega načrta, nima izdelane »celovite presoje vplivov na okolje« s poudarkom o primernosti trase, pač pa obstajajo samo Poročila o vplivih na okolje z omilitvenimi ukrepi, kar vse ne preprečuje 100% možnosti škode na podtalnici ...
  - **Ipd..**

S tem zaključujem listo vprašanj za predstavnika Ministrstva za okolje in prostor in **potrjujem svojo udeležbo na najavljenem srečanju.**

Lep pozdrav,  
Martina Lipnik, predsednica DUO

---

---

---

**Zadeva:** RE: Vabilo Varuha človekovih pravic RS  
**Od:** "MARTINA LIPNK  
**Datum:** 28.9.2018 23:36  
**Za:** <info@varuh-rs.si>  
**Kp:** <varuh@varuh-rs.si>

Prijavljam se na srečanje z VČP , tema vetrne elektrarne.

Vetrne elektrarne v Sloveniji bi morale biti vezane na prej opravljene analize, kje v Sloveniji so za to primerne dovolj učinkovite vetrne razmere (če sploh!?), in opravljene okoljevarstvene preiskave vplivov na teh lokacijah.

Za te namene je treba tako, kot za ostali >trajnostni razvoj<, najprej izdelati >energetski koncept<, v katerem se opredeli možnosti racionalizacije porabe, nato pa možnosti pridobivanja elektrike iz obnovljivih virov. Ugotavljamo lahko, da je promet velik porabnik energije, ter da ni v ničemer trajnostno racionaliziran, še več, na veliko se načrtuje elektrifikacija individualnih motornih vozil, in zanemarja prehod na javni promet (predvsem po železnici). Ta problem zanemarjata tako ponujeni energetski koncept oziroma >strategija<, kot tudi Nacionalni program varstva okolja, in vsemu podrejeni Državni prostorski načrti..

V zvezi s temi vprašanji prilagam dve pismi bralcev, odgovora na javno objavljene članke o problemih urejanja prometa (in s tem povezane energetike) pri nas.

LP Martina Lipnik

From: [Renata.Kotar@varuh-rs.si](mailto:Renata.Kotar@varuh-rs.si) [<mailto:Renata.Kotar@varuh-rs.si>] On Behalf Of [varuh@varuh-rs.si](mailto:varuh@varuh-rs.si)  
Sent: Friday, September 21, 2018 2:06 PM  
Subject: Vabilo Varuha človekovih pravic RS

VARUH ČLOVEKOVIH PRAVIC RS  
Dunajska cesta 56  
1109 Ljubljana  
Telefon: +386 1 475 00 50  
Faks: + 386 475 00 40  
E-pošta: [info@varuh-rs.si](mailto:info@varuh-rs.si)

To elektronsko sporočilo in vse morebitne priloge so poslovna skrivnost in namenjene izključno naslovniku. Če ste sporočilo prejeli pomotoma, Vas prosimo, da obvestite pošiljatelja, sporočilo pa takoj uničite. Kakršnokoli razkritje, distribucija ali kopiranje vsebine sporočila je strogo prepovedano.

This e-mail and any attachments may contain confidential and/or privileged information and is intended solely for the addressee. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly prohibited.

—Priponke:—————

Primestna železnica_Černigoj_20180921_20180926.docx	17,4 KB
tretja os_Proti geodetom_Dolenjci vložili tožbo_pismoDelo_20180918.docx	16,3 KB

Nejc Černigoj, arhitekt

21. 9. 2018 | Mladina 38 | Družba

## Primestna železnica,

### Rešitev za trajnostno urejanje prometa v regiji

Pod gornjim naslovom je arhitekt Nejc Černigoj objavil članek z opisom razmer na področju urejanja prometa v Sloveniji, predvsem ob večjih mestih. Pri tem je izpostavil prednosti železniškega prometa, pomanjkljivosti pri nas, in opisal razmere na tem področju pri tujih vzorih. Pomembno je njegovo opozorilo, da »prometnih zagat v mestih ne bomo rešili s povečanjem zmogljivosti avtomobilske infrastrukture«. Izpostavlja kot večji prometni problem pri nas dnevne migracije na in z dela v mestnih središčih iz okoliških krajev. Za ta problem bi bilo nujno vzpostaviti ustrezne in primerno opremljene ter usposobljene železniške povezave kot omrežja »primestnih železnic«, predvsem tudi navezati na glavno mesto Ljubljana. Tak način prometnega urejanja se imenuje »trajnostni prometni model«, je podlaga za »trajnostni prostorski razvoj«, in za zdravo bivalno okolje. Poleg vsega je tudi dosti bolj racionalen v vseh pogledih rabe neobnovljivih virov in daleč najmanj obremenjujoč za okolje z emisijami. Vse to je podlaga za vsebine EU Direktiv s področja varstva okolja, strategij, itd. Moralo bi biti vključeno tudi v novi Nacionalni program varstva okolja, v energetske razvojne modele, v prometno strategijo RS (pa sploh ni tako!), in v drugo dokumentacijo na podrejenem nivoju. To postavlja zahteve tudi za državni program izgradnje cest in železnic, kot so 3. Razvojna os od avstrijske meje na severu, preko Celja, do Bele Krajine in hrvaške meje na jugu (ki popolnoma zanemari potrebo po železniški povezavi), 2. Tir Divača-Koper (nejasnosti glede potniškega prometa), za povezavo od Postojne in italijanske meje do Hrvaške v Jelšanah, itd.. Vse te prometnice napajajo z nepotrebno množičnim in ne-vzdržnim avtomobilskim prometom tudi glavno mesto Ljubljano. Za Ljubljano so take zahteve že od leta 2010 vgrajene v Občinski prostorski načrt (OPN MOL) – strateški del. Zahtevano je povečanje uporabe javnih prevoznih sredstev, od tega predvsem po železnici za primestne navezave. Za (primestno) progo Kamnik-Ljubljana je bil izdelan tudi študijski elaborat za potrebe primestnega prometa, nagrajen z mednarodno urbanistično nagrado, vse je ostalo do danes nerealizirano. Tudi na novo načrtovani »tivolski lok« za obvoz Ljubljane s strani tovarne proge med Jesenicami in Koprom ni najbolj na mestu: zaradi pričakovane povečane intenzivnosti tovarnega prometa po njej (za cca 3x?) povečuje obremenitve intenzivno naseljenega prebivalstva ob progi s hrupom, vibracijami, itd.. Za tovarni promet je bila dolga leta načrtovana železniška proga in tovarna postaja severno mimo Ljubljane, ter zahodno od Rožnika. O tem so »medli« podatki samo v strateškem delu OPN MOL. Enako velja za »tretji pas« na avtocestni obvoznici – z vsem samo »gasimo požar«.

Pred kratkim je bila objavljena vest o ukrepih EU Komisije proti Sloveniji (Delo, Proti geodetom Dolenjci vložili tožbo, <https://www.delo.si/novice/slovenija/proti-geodetom-dolenjci-vlozili-tozbo-91037.html>), ko so se prebivalci in lastniki zemljišč iz Novega mesta pritožili zaradi postopkov umeščanja v prostor za del 3. prometne razvojne osi.

Jasno je bilo izpostavljeno stališče EU Komisije, da mora Slovenija popraviti nepravilnosti pri načrtovanju in sprejemanju Državnih prostorskih načrtov, ki niso bili obravnavani v okviru določil EU Direktiv, kar je Slovenija sicer za naprej popravila z novo prostorsko in gradbeno zakonodajo (če to zdrži?), stare dokumente bi bila pa dolžna s tem ponovno uskladiti. Enako bi morala torej storiti z »razvojnimi« modeli, strategijami in programi!

Le kako naj državljani, prebivalci Slovenije in volivci, prepričamo odgovorne vladajoče strukture, da že enkrat delujejo okoljskim in bivalnim razmeram trajnostno in dolgoročno v prid (ob tem tudi

ekonomsko!), ne pa »po liniji najmanjšega odpora« po bližnjicah in ob lobističnih pritiskih (avtoprevozniki, trgovci za avtomobili, tudi novimi električnimi, ipd.) urejajo prostor in transportne povezave škodljivo in neracionalno.

Martina Lipnik, u.d.i.a.

Jelovškova 2f, 1000 Ljubljana



Proti geodetom Dolenjci vložili tožbo  
13. september 2018 07.00, [Bojan Rajšek](#)

Članek v uvodu navaja, da »Pri umeščanju vzhodne novomeške obvoznice v prostor Evropska komisija (EK) ni prepoznala kršitve evropskega pravnega reda«, v nadaljevanju pa sledi obrazložitev, da za to, ker je država v svoj pravni red po novem vnesla izboljšave glede procesa sprejemanja prostorskih aktov in načrtov umestitev v prostor.

Uredba o državnem prostorskem načrtu (DPN) za bodočo cesto od dolenjske avtoceste v okolici Novega mesta je bila sprejeta leta 2012, leto kasneje pa je Društvo Novo mesto skupaj s 70 podpisani krajanov na EK vložilo pritožbo. V njej so opozorili, da v postopku priprave in sprejema uredbe ni bilo zagotovljenega dostopa do pravnega varstva, da javnost v postopek ni bila vključena in o njem ni bila ustrezno obveščena. Državi so očitali, da je na območje umestila štiripasovnico, na kar javnost ni imela nobenega vpliva.

»S sprejemom nove prostorske in gradbene zakonodaje so bili po mnenju EK uspešno odpravljeni očitki Evropske komisije glede sodelovanja javnosti pri prostorskem načrtovanju,« so sporočili z MOP.

Nadalje članek navaja: »Država je oktobra leta 2017 res sprejela nova gradbeni zakon in zakon o urejanju prostora (veljata od junija letos), toda EK je glede priprave in sprejema sporne uredbe društvo obvestila, da neskladnost z direktivami EU še vedno ostajajo. Komisija ugotavlja, da je Republika Slovenija na podlagi pritožbe svojo zakonodajo uskladila z evropsko okoljsko, a le za vnaprej, niso pa rešene težave glede uredbe o DPN iz leta 2012, ki je bila sprejeta na podlagi še stare zakonodaje. EK torej pričakuje, da bo država ugotovitve glede neskladnosti uredbe, na podlagi katerih je dobila opomin, upoštevala in kršitve odpravila sama z razveljavitvijo uredbe o DPN oziroma jo spremenila na način, da bo skladna tako z ustavo kakor s predpisi EU«, EK je tudi ocenila, da bo lahko društvo svoje pravice uveljavilo po zdaj veljavni novi zakonodaji, in sicer tako, da bo vložilo tožbo zoper gradbeno dovoljenje.

Takih in tako vodenih prostorskih Uredb imamo v RS še nekaj. Tudi ostali del trase 3. razvojne osi je voden po enakih postopkih (torej očitno v nasprotju z EU veljavnimi pravili?), enako velja za 2. tir železnice Divača-Koper, kjer velja še starejša Uredba, sprejeta na podlagi odločitev o varianti trase že v letu 1996, ipd. Predvsem niso bile na primeren način javno predstavljene in pravilno okoljsko vrednotene vse možne variantne umestitve v prostor v teh postopkih, da bi se javnost z njimi lahko seznanila in podala pripombe.

Enako nedemokratično in v nasprotju s sedaj prepoznanimi stališči EK so se sprejemali tudi razni OPPN in druge umestitve po občinah.

Javno vprašanje za Vlado in posebej za Ministrstvo za okolje in prostor (MOP) ter Ministrstvo za infrastrukturo (MZI) je: ali bodo sledili napotkom in pričakovanjem EK ter kršitve odpravili ter pripravili nove spremembe po novih pravilih, v to pa usmerili tudi občine s spornimi OPPN?

Menda ne želi država prepustiti vse samo (preobremenjenim) sodiščem ali ponovnim pritožbam na EK?

Martina Lipnik, u.d.i.a.  
Jelovškova 2f, 1000 Ljubljana