

Zbirka medijskih objav

INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE,
za obdobje 17. 2. 2019

Število objav: 1

Internet: 1

Spremljane teme:

Inženirska dejavnost, ...: 0

Inženirska zbornica ...: 0

Barbara Škraba Flis: 0

Zbor za oživitev ... ZORG: 0

Gradbeni zakon: 0

Zakon o ... načrtovanju: 1

Zakon o ... arhitektih: 0

Inženir geodezije: 0

Odgovorni geodet: 0

Gradbena parcela: 0

Evidenca stavbnih zemljišč: 0

200 let ... Slovenskem: 0

Internet	Naslov	Razvojna kratkovidnost		
Zaporedna št. 1	Medij; Doseg	Delo.si; 344.835, Slovenija		
	Rubrika, Datum	Ostalo; 16. 2. 2019		
Stran v zbirki: 7	Avtor	Peter Bassin		
	Teme	Zakon o prostorskem načrtovanju		
Povzetek	...skladu z deklariranim trajnostnim razvojem oziroma v skladu z omenjenimi smernicami ter prvimi mnenji »nosilcev urejanja prostora«. Z uporabo dosedanje zakonodaje o prostorskem načrtovanju je praktično nemogoče v normalnem postopku (v le nekaj letih) zagotoviti spremembo obstoječe namembnosti večjega zemljišča (nekaj deset hektarjev kmetijskega...			

Razvojna kratkovidnost

Kako v 21. stoletju umestiti nove dejavnosti v še ne urbanizirane površine.

Objavljeno
16. februar 2019 05:00

Posodobljeno
16. februar 2019 05:00



[Odpri galerijo](#)

Tako kot se naš prvi suhozemski turistični biser Bled ponaša s prvim, kraljevskim (jugoslovanskim) golf igriščem se iz časov med obema svetovnjima vojnama, je logično, da tudi Piran dobi svoje tekmovalno igrišče za golf z osemnajstimi igralnimi polji. FOTO: Reuters



Peter Bassin



S pospešenim razvojem proizvodnih dejavnosti so v mestih, na njihovih robovih (izven nekdanjih srednjeveških obzidij) konec 19. in v začetku 20. stoletja začele rasti tovarne. V Ljubljani imamo iz tega obdobja ob začetku Celovške ceste Pivovarno Union, ob začetku Tržaške ceste smo imeli Tobačno tovarno in na začetku Šmartinske ceste tovarno prehrabnih proizvodov Kolinsko ter še v petdesetih letih tudi Tovarno klejev.

Tudi prvo ljubljansko letališče je bilo locirano neposredno izven že poseljenih površin ob najvzhodnejšem robu mesta, kjer je bilo možno zagotoviti nepozidan zračni prostor za varno izvajanje šolskega kroga.

Novi občinski prostorski načrti za 212 slovenskih občin so zasnovani na osnovi smernic in prvih mnenj »nosilcev urejanja prostora – NUP«. Izkazuje se, da ta mnenja pogojujejo zagotavljanje trajnostnega razvoja občin, ki se izkazuje pri umeščanju vseh novih dejavnosti izključno na že urbanizirana območja, kjer se dosedanja raba opušta (*brownfields*).

Ker pa so dejavnosti 21. stoletja praviloma večjih dimenzij, kot so bile opuščene stare dejavnosti, imamo prostorski načrtovalci in občine problem, kako umestiti nove dejavnosti v še ne urbanizirane površine (*greenfields*), kar pa načelno ni v skladu z deklariranim trajnostnim razvojem oziroma v skladu z omenjenimi smernicami ter prvimi mnenji »nosilcev urejanja

prostora».

Z uporabo dosedanje **zakonodaje o prostorskem načrtovanju** je praktično nemogoče v normalnem postopku (v le nekaj letih) zagotoviti spremembo obstoječe namembnosti večjega zemljišča (nekaj deset hektarjev kmetijskega ali gozdnega zemljišča) v zazidljivo zemljišče – razen če se v postopek vključi eno od ministrstev in vodi to spremembo namembnosti kot »svoj lastni projekt«.

Z uporabo dosedanje **zakonodaje o prostorskem načrtovanju** je praktično nemogoče v normalnem postopku (v le nekaj letih) zagotoviti spremembo obstoječe namembnosti večjega zemljišča (nekaj deset hektarjev kmetijskega ali gozdnega zemljišča) v zazidljivo zemljišče – razen če se v postopek vključi eno od ministrstev in vodi to spremembo namembnosti kot »svoj lastni projekt«.

Tipičen je primer, ko ministrstvo za gospodarstvo z uporabo izrednih metod za umesčanje novih dejavnosti v še ne urbanizirani prostor, to je z uporabo zakona *Lex Magna*, uspešno vodi investicijo Lakirnice Magna. Kot je običajno pri takih projektih, je bilo za novo investicijo ponujeno tudi zemljišče opuščene Tovarne avtomobilov Tam Tezno, z vsemi omejitvami in problemi, ki jih ima območje 70 let stare opuščene tovarne.

Jasno je torej, da je osnova za kakršno koli resno razmišljanje o umestitvi nove tovarne Lakirnice Magna v širši prostor Maribora le popolnoma neobremenjeno in nedotaknjeno zemljišče, ki je hkrati tudi primerne nosilnosti. Seveda zato parcela opuščene tovarne Tam ni mogla biti niti malo primerljiva alternativna ponudba.



Magna v Hoča FOTO: Tadej Regent

Vlada RS je zato sprejela poseben zakon, da se ta projekt ne bi »izgubil« sredi nasprotujočih si in omejujočih se smernic in mnenj NUP ter civilnih iniciativ, *ad hoc* ustanovljenih za zaščito 58 odstotkov slovenskih gozdnih površin proti petim odstotkom slovenskih površin, ki jih zasedajo naselja in samotne kmetije.

Ker je projekt Magna dobil posebno zakonsko podporo Vlade RS, se posredno pojavlja tudi vprašanje enakovredne obravnave investorjev pred zakonom. Kaj je merilo, da vlada interventno poseže in v rekordnem (za nas prostorske načrtovalce in občine), neverjetno kratkem času uspešno izpelje investicijo do gradnje? Prav ta neenakovrednost pri obravnavi investicij in investorjev vodi k razmišljanju, kaj je narobe z našimi zakoni o urejanju prostora, da mnogih, tudi okoljsko neinvazivnih projektov nikakor ni možno umestiti v občinske prostorske akte.

Prostorski projekti v primorski regiji

Kot odgovorni vodja izdelave tako sprememb in dopolnitev (predhodnih) dolgoročnih občinskih prostorskih načrtov (občina Piran) kot tudi kot vodja izdelave novih občinskih prostorskih načrtov (OPN) po dosednji zakonodaji (za občini Divača in Hrpelje - Kozina) smo imeli bogate strokovne izkušnje, kako problematično je umesčati nove vsebine v prostorske načrte vseh treh občin, čeprav gre v načelu za neinvazivne dejavnosti.

Prvi prostorski načrt je bila umestitev regijskega Centra varne in športne vožnje v OPN Hrpelje - Kozina kot alternativno tudi v OPN občine Divača. Paralelno je potekala tudi izdelava OPN občine Sežana, kjer so prav tako neuspešno poizkušali umestiti Center varne in športne vožnje v novi OPN.

Drugi projekt je bila sprememba namembnosti kmetijskega zemljišča in dopolnitev obstoječega dolgoročnega prostorskega plana za umestitev 60 hektarjev velikega zemljišča za šport in rekreacijo oziroma golf igrišča z osemnajstim igralnimi polji v Sečovljah v občini Piran.

Tretji projekt je umestitev treh umetnih otokov v slovenski akvatorij med Koprom in Izolo v bližini točke, kjer so še vedno ostanki med drugo svetovno vojno potopljene ladje Rex – z namenom, da bi vsaj delno koristno uporabili izkopano zemljinjo iz bodočega predora za drugi tir proge Koper–Divača ter sočasno povečali pestrost ponudbe našega morskega turizma.

Regijski center varne in športne vožnje

Zaradi vedno intenzivnejše motorizacije se kaže smiselna potreba zgraditi še tri do štiri nove regijske centre varne vožnje, kjer bi vozniki avtomobilov in motorjev po opravljenem šoferškem izpitu lahko vadili vožnjo v zahtevnih vremenskih razmerah, česar se ponavadi ni bilo možno naučiti med učnimi urami v avtošoli. Na osnovi izkušenj iz prvega slovenskega centra za varno vožnjo na Vrnskem je za tak center potrebno zemljišče velikosti do 20 hektarjev.

Zemljišče centra je približno 20-odstotno pozidano: vozna pista - krog ter poslovno učni prostori s potrebnimi spremljajočimi servisnimi prostori.

Ker je v treh severnoprimerjskih občinah (Sežana, Divača in Hrpelje - Kozina) skoraj sočasno potekala izdelava občinskih prostorskih načrtov, je bilo v nekem trenutku videti, da bomo dobili možnost treh alternativnih lokacij za Center varne in športne vožnje. Kljub začetnemu navdušenju v analitičnih ter strateških delih OPN Sežane in Divače sta ob nadaljevanju izdelave izvedbenega dela OPN obe občini odstopili od umeščanja Centra varne in športne vožnje v prosta občinska zemljišča.

V času izdelave OPN je poleti na južni strani ceste Hrpelje - Kozina-Reka na območju občine Hrpelje Kozina prišlo do hudega gozdnega požara. Zgorelo je več sto hektarjev gozdnega zemljišča, in to tako temeljito, da so zgorele tudi korenine dreves do 30 cm globoko v zemlji.

Vsi trije predstavljeni projekti so – kljub veliki vrednosti za razvoj in kvalitetnejšo turistično ponudbo Slovenije ter za nujno dodatno vzgojo in učenje vožnje v zahtevnih razmerah – običajni nekje na poti do realizacije, ker nihče v Sloveniji ni pripravljen zastaviti svojega »vpliva«.

Celotno pogoreno zemljišče leži v varovanem območju Nature 2000. Kljub prepričanju prostorskih načrtovalcev, da je pri več sto hektarjev pogorišča možno za omejeno dobo (20 do 30 let) dopustiti ureditev Centra varne in športne vožnje na dvajset hektarjev pogorišča, to žal ni bilo možno. Predvideni center varne in športne vožnje očitno z gospodarskega in niti z vozniško vzgojnega vidika ne predstavlja takega objekta, da bi se politika aktivno zavzela za njegovo umestitev, tako da še vedno ostaja le pri željah o Centru varne in športne vožnje v primorski regiji.

Golf igrišče Sečovlje

Piran je zagotovo naša obmorska najbolj turistično razvita občina z najpestrejšo turistično ponudbo ter sočasno tudi s ponudbo najbolj luksuznih hotelov. Tako kot se naš prvi suhozemski turistični biser Bled ponaša s prvim, kraljevskim (jugoslovanskim) golf igriščem še iz časov med obema svetovnima vojnama, je logično, da tudi Piran dobi svoje tekmovalno igrišče za golf z osemnajstimi igralnimi polji.

Sestavni del *upper class* ponudbe hotela Kempinski Palace še v času njegove rekonstrukcije je bilo tudi Golf igrišče Sečovlje. Leta 2007 je bila sklenjena tripartitna pogodba med občino Piran, Skladom kmetijskih in gozdnih zemljišč ter investitorjem bodočega golf igrišča, hčerinskim podjetjem Istrabenza – Golf Istro, ki je zavezovala vse tri podpisnike, da se bodo skupaj trudili za umestitev golf igrišča Sečovlje v prostor občine Piran.

Po zaključeni javni razgrnitvi projekta spremembe plana z okoljskim poročilom ter primerjalno študijo dveh alternativnih lokacij za golf igrišče se je začel postopek pridobivanja končnih pozitivnih mnenj k spremembi plana ter hkrati tudi k okoljskemu poročilu. Vsi trije podpisniki tripartitne pogodbe so upravičeno pričakovali, da bo po vseh naporih in časovno zelo zahtevnih usklajevanjih pridobljeno tudi končno pozitivno mnenje sektorja za celovite presoje vplivov na okolje z ministrstva za kmetijstvo in okolje.



Piran FOTO: Mavric Pivk

Žal pa se to po personalnih spremembah na ministrstvu za kmetijstvo in okolje kljub vsem možnim dodatnim strokovnim utemeljitvam ni zgodilo. Tako se je postopek potrditve spremembe plana občine Piran za umestitev Golf igrišča Sečovlje v prostor po sedmih letih intenzivnega strokovnega dela poleti 2014 zaradi političnih nesoglasij ustavil.

Kot epilog navedimo še dejstvo: investitor Golf Istra ni pridobil zadnjega pozitivnega mnenja, mnenja sektorja za celovite presoje vplivov na okolje ministrstva za kmetijstvo in okolje. Ker ni zaključil svojega poslanstva, da bi umestil Golf igrišče Sečovlje v dolgoročni prostorski plan občine Piran, je šel v stečaj.

Trije umetni »sončni« otoki

V severnem Jadranu, kjer je morje plitvo, je tradicija ustanavljanja »naselij na otokih« zgodovinsko in geografsko utemeljena. Naštetimo jih le nekaj: Benetke, Trbiž, Gradež, Ravena, Koper, Izola. Slovenija ima sorazmerno kratko in razgibano morsko obalo, a nima naravnih otokov. Obale, orientirane na jug, je izjemno malo: le Punta v Piranu, Portorožu, Strunjanu in Ankaranu. Obala med Smedelo do rtiča Viližan je izrazito severno orientirana in se z višine 200 m strmo spuščajoča v morje, tako da je vsak poseg na njej na nivoju morja izjemno gradbeno in krajinsko vprašljiv.

Te okoliščine so porodile zamisel o oblikovanju treh umetnih otokov: osrednjega večjega, Sončnega otoka, in dveh manjših, ki ležita vzhodno in zahodno ob večjemu. Namenjeni so sodobni turistični ponudbi, torej pretežno za sezonsko naselitev.

Manjša otoka, vzhodni in zahodni, bi lahko prevzela funkciji kopskega in novega izolskega mestnega kopaljšča.

Na Sončnem otoku je predvidena celostna turistična gostinska ponudba, lahko tudi z omejenimi hotelskimi kapacitetami. Osrednji Sončni otok bi torej lahko deloval v vseh sezonah.

Za parkiranje obiskovalcev novega turističnega središča je možno zagotoviti okrog tisoč parkirnih mest vzdolž obale, na cesti med Izolo in Kopro. Parkirna pasova in javni promet zagotavljajo dobro dostopnost otokov. Na severni strani velikega Sončnega otoka bi lahko pristajali turistični čolni in ladje.

Novi zakon o urejanju prostora-2 (ZUreP-2) ima med tristo členi samo en sam člen, namenjen poseganju v akvatorij. Bo to dovolj, da se v slovenskem akvatoriju zgodi kaj revolucionarno novega?

Pred nadaljevanjem razmišljanja, kako bi koristno uporabili izkopano hribino za postavitev treh umetnih otokov, smo na Morsko biološko postajo v Piranu v pogovoru s sogovorniki profesorjem dr. Lorenzom Lipejem, dr. Borutom Mavričem in dr. Martino Orlando Bonaza ugotovili, da je Slovenija članica IWS (International Water Society), kar jo obvezuje, da upošteva najpomembnejše pravilo: države članice ne smejo onesnaževati morja in morskega dna s suhozemskimi odpadki. Z vidika varovanja morskega dna in favne ter flore na njem so umetni otoki smiselno lahko le ploščadi na opornih stebrih, kar bi popestrilo morje in morsko dno ter ustvarilo nove naseljitvene površine za morsko favno in floro.

Izkopano hribino pri gradnji drugega tira bi po določilih gradbenega dovoljenja za drugi tir med Divačo in Kopro sprotno predelovali v tovarni cementa Salonit Anhovo. Izkopano hribino iz predorov pa bi lahko uporabili tudi za ustvaritev zemeljske konfiguracije terena na treh umetnih ploščadah, torej tudi razvojno pozitivno.

Slovenska obala od Kopa do Izole bi tako dobila nov turistično-rekreacijski magnet, ki bi bistveno povečal privlačnost in ponudbo. Lahko govorimo o treh središčih: Portorožu, Sončnih otokih in Ankaranu. Slovenska obala se s tremi sončnimi otoki operativno podaljša za nadaljnjih približno 5000 metrov. Obala med rtičem Kana do rtiča Strunjan ostane

naravna in nedotaknjena. Obala od Strunjana do Pirana pa je točkasto turistično urbanizirana, vendar ostaja naravna. To pomeni, da celotno obalo funkcionalno, krajinsko in urbanistično oblikujemo.

Epilog k nepotrjenim lokacijam

Novica, da se spet razmišlja o lokaciji golf igrišča na Krogu, kjer je fizično nemogoče locirati vseh 18 igralnih polj, ampak le 10, preostalih 8 pa se v novem predlogu pojavlja nekje južno (stisnjeno kot igrišča minigolfa), ter da so tudi proti tej lokaciji že v ustanavljanju civilne iniciative, govori o naši silni razvojni kratkovidnosti.

Novi zakon o urejanju prostora-2 (ZUreP-2) ima med tristo členi samo en sam člen, namenjen poseganju v akvatorij. Bo to dovolj, da se v slovenskem akvatoriju zgodi kaj revolucionarno novega?

23. člen

(urejanje morja)

(1) Pri urejanju morja se spodbuja rast in soobstoj dejavnosti in rab na morju tako, da se ob proučitvi gospodarskih, okoljskih, družbenih in varnostnih vidikov ter ob upoštevanju medsebojnega vplivanja in soodvisnosti kopnega in morja dosega trajnostni razvoj.

Bo vlada končno začela izvajati obljubo gradnje drugega železniškega tira Koper–Divča in z državnim prostorskim načrtom omogočila pridobitev nadaljnjih 5000 metrov južne obale na »treh sončnih otokih«?

Vsi trije predstavljeni projekti so – kljub veliki vrednosti za razvoj in kvalitetnejšo turistično ponudbo Slovenije ter za nujno dodatno vzgojo in učenje vožnje v zahtevnih razmerah – obtičali nekje na poti do realizacije, ker nihče v Sloveniji ni pripravljen zastaviti svojega »vpliva«, tako kot se je ministristvo za gospodarstvo poistovetilo s projektom Lakirica Magna v Sloveniji in zagotovilo investitorju pravočasno pridobitev gradbenega dovoljenja in s tem omogočilo hitro in uspešno gradnjo lakirice.

Žal bo tudi z novo prostorsko zakonodajo, ki je pravkar začela veljati, le malo odvisno od prostorsko načrtovalne stroke, mnogo več pa od državne politike in podpore stroki ter investitorjem, da bodo lažje upravljali z našim dragocenim teritorijem in akvatorijem, ne da bi bil vsak zeleni poseg v *greenfield* obsojen na prepoved posega.