

Название диспута: Стратегическая оценка воздействия главных транспортных путей в Словении на окружающую среду

Место: Любляна, Словения

Диспут с массовым участием  
по какой статье: статьи 6, 7

Цель диспута с участием общественности

Получение комментариев по поводу стратегической оценки воздействия главных транспортных путей в Словении на окружающую среду. Данный случай включает в себя развитие транспортных схем на законодательном уровне, уровне принятия решений и уровне планирования.

---

Предпосылки:

В начале 1995 года были представлены изменения в начальный физический план № 1. Данные изменения предлагались согласно новой программе развития инфраструктуры транспорта, принятой парламентом и относящейся к расположению новых дорог и железнодорожных путей. После 6-месячного обсуждения данное предложение было принято парламентом.

Общественное мнение склонялось на сторону предложения улучшенной связи между словенскими городами, но все же народ отклонил предложение об использовании большого количества трансграничного транспорта, курсирующего по шоссе. Люди были озабочены состоянием окружающей среды и ответ "ТНВМД" ("Только не в моем дворе") был крайне негативным. Качество местной окружающей среды довольно-таки высоко: например, загрязнение воздуха является проблемой только в тех районах, в которых непосредственно находятся индустриальные и энергопроизводящие предприятия; наличествуют большие запасы подземных вод, пространства с практически нетронутыми пейзажами, высококачественные сельскохозяйственные почвы, а также важные природные ресурсы.

В силу специфичности плана и в силу того факта, что рамки закона еще не приняли стройности и законченности, подготовка стратегической оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) началась как исследование и как проект развития. Основной целью являлось исследование возможности оценки воздействия на окружающую среду предложений по планированию на национальном уровне, а, особенно, оценка воздействия конкретных изменений на схему шоссе и железнодорожного транспорта Словении. Прежде всего, речь шла об альтернативном размещении дорог и об альтернативных проектах.

Основной целью процесса являлось определение наиболее подходящих районов (безопасных в экологическом отношении), оценка альтернативных решений в рамках этих районов рассматривалась как базис вынесения решений о лучших транспортных путях. При поддержке ГИС (Географические информационные системы), в рамках исследования были составлены карты наиболее опасного размещения путей с точки зрения геосферы, гидросферы, биосферы, атмосферы, природных ресурсов и человеческого окружения.

Хотя закон о защите окружающей среды вступил в силу с 1993 года, еще не были точно выработаны правила и положения регулирования методологии стратегической оценки воздействия на окружающую среду.

К тому же были приняты новые законодательные акты, касающиеся возрастания количества шоссе. В них говорилось о принятии упрощенной процедуры планирования, сочетающей в себе процедуру приготовления плана и об ее увязке с процедурой принятия детальных планов. По этому закону было проведено несколько стратегических сравнительных исследований по альтернативным способам решения этой проблемы. Авторы этих исследований сравнивали разные альтернативы с разных точек зрения: экономической, технической, урбанистской и природной. Каждое такое исследование было доступно общественности в кабинетах министерства. Эти исследования и явились теми документами технической поддержки, на основании которых одобрялось то или иное местоположение.

Исследование состояло из двух основных частей:

- Стратегическая оценка воздействия изменений транспортной схемы на окружающую среду. Сама процедура оценки воздействия изменений физического плана на окружающую среду следовала за одобренными ОВОС мерами.
- Согласно исследованию и изучению домашнего и зарубежного опыта, встречаемого в литературе, исследователи предложили возможную методологию для подобных случаев (в которых во главу угла ставится именно определение наилучшего местоположения).

После подготовки проектного отчета, посвященного программе исследований, деятельности, избранной методологии, вопросам, имеющим отношение к делу, была проведена первый семинар, в котором участвовали представители претендентов и разные эксперты.

Во время дискуссии было определено окончательное содержание. Следующим шагом было оценка воздействия на окружающую среду, которая была проведена через исследование "уязвимых" точек на карте. Наконец, были подготовлены рекомендации, варианты принятия предложений на предыдущих стадиях планирования, рекомендации к изменению в предложениях, новые альтернативы и планирование в более "уязвимых" районах.

На этой стадии окончательное утверждение зависело от парламента. Последовательно проводились сравнительные исследования для НО и частных лиц. В этих случаях, информация публиковалась в местных и национальных газетах и в профессиональных публикациях.

Использовавшиеся методы участия.

Обсуждение технических исследований по окружающей среде привело к появлению в плане новой информации (участвовали только избранные официальные лица). При обсуждении стратегической оценки влияния на окружающую среду, не было проведено вовлечение общественности в данный процесс. НО не были приглашены для обсуждения исследования на семинары, присутствовали только эксперты. Причина этого, как указали власти, заключалась в том, что НО не желали сами участвовать, так как они в целом были против государственного проекта шоссе.

В ходе последующих сравнительных исследований, на разных стадиях процедуры (предварительная стадия, оценка влияния, окончательный отчет) были организованы публичные слушания и дискуссии, причем выводы публичных слушаний и дебатов "более или менее" повлияли на окончательное решение.

Кто участвовал?

В процессе участвовали избранные представители, эксперты из разных областей и консультанты. НО не были приглашены на семинары., НО и частные представители общественности участвовали на разных слушаниях и в публичных дискуссиях во время последующих сравнительных исследований

Какая информация была доступна?

Было подготовлено несколько сравнительных исследований, касающихся вопросов разных альтернативных маршрутов. Авторы исследований сравнивали четыре различные альтернативные точки зрения - экономическую, техническую, урбанистическую и природную. Каждое исследование предлагалось суду общественности публики. Предоставленные материалы исследований послужили источником для документов об утверждении того или иного местоположения.

Каков результат диспута с участием общественности?

Предложенный план был принят без каких-либо изменений. Авторы, готовившие исследования на низших уровнях планирования, приняли во внимание результаты исследований об "уязвимости" определенных районов. Сравнительные исследования альтернативных секторов шоссе включили в себя результаты участия общественности в принятии окончательного решения.

Комментарии участников процесса:

НО были разочарованы, так как их не пригласили на семинары. Не было высказано официальных комментариев по поводу предлагаемой методологии. В общем все еще существуют разные мнения по поводу претворения в жизнь положений стратегической ОВОС в рамках Физического плана и отраслевых программ.

---

Контакты: Ясна Коблар  
Адрес: Правительственное управление по европейским делам  
Тел.: 38 61 178 26 81  
E-mail: jasna.koblar@gov.si, jasna.koblar@jis.si.

Мнение РЭЦ о диспуте с участием общественности:

В вышеупомянутом случае, весьма важно разобраться в вопросах участия общественности в развитии планов, программ и политики правительственных инстанций. Акцентируется возможность разных подходов к упомянутым в статьях 6 и 7 типам процедур. При принятии планов, программ и политики в сфере транспорта было сделано все возможное, чтобы избежать вовлечения НО. Тем не менее, когда дело дошло до обсуждения конкретных альтернатив по поводу секторов шоссе, публика оказалась вовлеченной в процесс в очень значительной мере и ее комментариям придавалось важное значение. И хотя, на первый взгляд, подготовленные исследования были доступны широкой публике, публика не имела возможности комментировать их или заставить считаться со своим мнением. Наоборот, на основании имеющейся информации, видно, что общественность была вовлечена в обсуждение сравнительных исследований, касающихся альтернативных секторов шоссе, когда уже были определены политика и планы.

Существенные упущения с точки зрения требований статей 6 и 7.

Опыт по вовлечению общественности, кажется, не соответствовал требованиям статьи 7 во время стадии планирования и выработки политики, но соответствовал требованиям статьи 6 во время стадии сравнительных исследований.