

Društvo za varstvo okolja Bled  
Mlinska 3  
4260 Bled

Bled, 1. 10. 2011

Občina Bled  
Cesta svobode 13  
4260 Bled

### **Zadeva: južna razbremenilna cesta**

V skladu z našimi dosedanjimi opredelitvami in predlogi v zvezi z «blejskimi obvoznicami» znova poudarjamo:

Nikoli ni bila javno pravočasno predstavljena najcelovitejša optimalna prometna ureditev blejskega kota z vsemi možnimi variantami (tudi varianta z le eno severno obvoznico s predorom od Pasice do spodnjega Belskega polja in hkrati majhna lokalna povezava Mlina in centra Bleda). Kvaliteta prostora bi zaradi posledične zahtevnosti pri načrtovanju to nujno zaslužila.

Najbolj prizadete državljane, lastnike zemljišč, bi bilo potrebno v razpravo vključiti od samega začetka in že takrat poiskati čim bolj v vseh pogledih usklajene rešitve. Zaradi pristopa, ki tega ne upošteva, pri posegih v prostor stalno prihaja do nepotrebnih blokad, krivdo zanje pa nosijo ogovorna oblast in odgovorni načrtovalci, in ne tistih «deset odstotkov nergačev»! Ob pravilnem postopku bi pri iskanju prostorskih rešitev prevladala moč argumentov. Tudi odkupi in nadomestila morajo biti korektni. Če lastniki izvedo za spremembe prostorskih aktov in posege v prostor šele takrat, ko jim nekdo pride trasirat cesto na vrt, je to absolutno prepozno in nepravilno. V postopku bi morali sodelovati od načrtovanja do izgradnje.

Pri tem se sklicujemo na **Aarhuško konvencijo**, ki določa pravico do sodelovanja in soodločanja (prizadete) javnosti v vseh zadevah, povezanih z okoljem. Ratificirala jo je tudi Slovenija in jo sprejela v svoj pravni red, zato je za vse organe odločanja obvezujoča. Določa sodelovanje in soodločanje javnosti od sprejema splošnega akta do sprejema konkretnega akta oziroma posega v prostor, torej v vseh fazah postopka.

Nepravilni pristop je značilen tudi za južno razbremenilno cesto (JRC). Pred štirimi desetletji je bila današnja trasa zarisana na grobe kartne osnove. Glavni odgovorni projektant pa še deset let nazaj zarisane trase ceste ni imel v celoti »prehojene«?! K temu lahko dodamo še obnašanje vsakične aktualne oblasti, ki ji je kupčevanje s parcelami pomenilo več kot pa optimizacija trase ceste! Vsled tega je več kot razumljiva popolna nedotakljivost prvotne trase v vsem tem obdobju do danes. Možne so le kozmetične spremembe. Čista ekspertokracija in parcialni pristop!

Trasa JRC je tako slaba. Problematična sta še posebej vstop v Betinu, ko naj bi bil nižje ležeči proti Blejskemu mostu tehnično neizvedljiv?! Mimogrede, tudi vstop v severno cesto bi bil lahko na Lisicah, če ne bi bilo mnogo kasneje zgrajene obrtne cone. Najbolj sporen je potek trase skozi vas Mlino, ki jo cesta grobo preseka na dva dela. Če ni možno določiti sprejemljivejše trase čez Mlinsko polje, je potrebno narediti vse, da se izvede pokriti vkop tega dela trase. Pri sedaj načrtovanih južni in severni razbremenilni cesti se bo prometni zamašek, ki sedaj nastaja pri Unionu, premaknil le petsto metrov nižje do Klavnice. Zastoji so sedaj tudi nekaj kilometrski. V zvezi s tem nas zanima: **Kako bo potekal promet in bo poskrbljeno za varnost v prekritem izkopu od Betina do Ribenske ceste ob prometnih zastojih?**

Predlagamo, da v zvezi z nahajališči in premiki s tujerodnimi invazivnimi rastlinami okužene zemljine Prostorski načrt ustrezno dopolnite:

**26. člen: Za zaščito pred vnosom in širitvijo tujerodnih invazivnih rastlin se pred gradbenimi deli ugotovi okuženost materiala za odkop in se prepreči razvoz tega materiala na druge površine. Okužen material se ustrezno uskladišči in uniči. Nadzor pri delih za zaščito pred širjenjem invazivnih rastlin opravi območna enota Zavoda za naravo.**

**28. člen pri točki 1 doda »in ne sme biti okužen s tujerodnimi invazivnimi rastlinskimi vrstami.«**

V fazi gradnje južne razbremenilne ceste je treba izvajati ukrepe za preprečevanje naselitve invazivnih vrst rastlin zaradi prevažanja zemljine iz delov trase, na katerih rastejo invazivne tujerodne rastline. Pred gradnjo je treba strokovno pregledati celotno traso JRC in določiti mesta, kjer so rastišča. Gradnja na teh mestih se lahko opravlja, ko rastline ne cvetijo, oziroma jih je treba pravočasno odstraniti, da ne bi cvetele. Pred gradnjo se zemlja z ostanki rastlin odstrani in uporabi na istem mestu, če je zemlje več, jo je treba pred nadaljno uporabo termično obdelati. Rastline in ostanke se odpelje na za to primerno deponijo oziroma uniči. Ob gradnji je potrebno posebno pozornost nameniti tujerodnim invazivnim vrstam, kot sta japonski dresnik (*Reynoutria*

(Fallopia) japonica) in kanadska zlata rozga (Solidago canadensis). To sta vrsti, ki se zlasti na odprtih površinah, ponavadi prizadetih z gradnjo, izjemno uspešno širita in izpodrivata avtohtono vegetacijo. Zemljinu iz območja gradnje, kjer so rastišča teh rastlin, je prepovedano razvažati na druge dele trase JRC, prav tako je prepovedano uporabljati tako zemljinu za gradnjo protihrupnih nasipov. Tako zemljinu je prepovedano razvažati izven OPPN, razen na obdelavo. Če se po gradnji na območju OPPN odkrije te vrste rastlin, je potrebno odstranjevanje izvesti na vrstam primeren način in ob sodelovanju strokovnjaka, ki se ukvarja s tujerodnimi vrstami (Zavod za varstvo narave...). Vsaj še pet let po gradnji je treba izvajati monitoring in po potrebi odstranjevati rastline. Vse to je potrebno zato, da se rastline ne razširijo iz območja JRC na druga zemljišča, kjer jih pred gradnjo ni bilo zaznati.

Te pripombe se nanašajo tudi na Okoljsko poročilo. Tujerodne invazivne rastline, ki dejansko in nedvoumno povzročajo biološko, gospodarsko, zdravstveno in socialno škodo, v njem niso omenjene.

Pri tem se sklicujemo na pri nas ratificirani **Bernsko in Alpsko konvencijo**. Cilj prve je ohranitev prostoživečega evropskega rastlinstva in živalstva ter njihovih naravnih življenjskih prostorov, cilj druge pa ohranitev Alp kot življenjskega prostora za človeštvo, živalstvo in rastlinstvo. Posebej pomembna na tem področju pa je **Konvencija o biološki raznovrstnosti**, ki jo je Slovenija ratificirala leta 1995 in celovito obravnava naseljevanje tujerodnih vrst.

**V zvezi s celovito prometno ureditvijo Bleda in splošno varnostjo udeležencev v prometu pozivamo občino Bled, da nemudoma ukrepa proti kolesarjem »kamikazam«, ki se po »hodnikih« pločnikih izživljajo in predstavljajo pešcem še večjo neposredno nevarnost kot nemogoč avtomobilski promet v centru Bleda.**

Lepo pozdravljamo!

Predsednik Društva za varstvo okolja Bled  
Miro Kapus