

Zgodovinski (črn) dan za Bled

Kdo bo postavil ogledalo občinski oblasti?

Šele skrbno arhivirana listinska dokumentacija v zadevi CIM – OPPN JRC (1998 – 2020), gre za jasno in objektivno kronologijo, omogoča vzročno analizo o tem, kaj se je v predmetni zadevi skozi obdobje dveh desetletij dogajalo. S tem se postavi ogledalo občinski oblasti. Vsi časovni mejniki, pomembni v zadevi CIM – OPPN JRC (v nadaljevanju: predmetna zadeva), sežejo v obdobje, ki ga je zaznamovalo štirinajstletno županovanje g. Fajfarja (2006-2020). Javna skrivnost je, da spremembi zadnjega odseka trase (odsek trase od izhoda iz tunela do priključka na cesto Bled – Bohinj) nikoli ni bil naklonjen. Ve se, da imajo župani moč in vpliv ter direkten dostop do medijev, kar jim omogoča, da pomembno vplivajo in oblikujejo javno mnenje. Na svoji strani imajo tudi vso strokovno podporo, ki jo, če je potrebno, okrepijo z zunanjimi strokovnimi sodelavci. Za slednje pa se ve, da nemalokrat delajo in usmerjajo projekte z ozirom na pričakovanja naročnika, ki je plačnik njihovih storitev.

Prevladujoče javno mnenje je, da je civilna iniciativa Mlino (v nadaljevanju: CIM) tista, ki naj bi zakrivila časovni zamik realizacije projekta JRC, za katerega je bil lokacijski načrt (v nadaljevanju: LN) sprejet že davnega leta 2002. Pa je temu res tako? Naj v nadaljevanju nanizam nekaj dejstev, ki vsakemu bralcu tega prispevka omogočijo, da si ustvari lastno mnenje o predmetni zadevi.

Skozi obdobje skoraj dveh desetletij se vleče mantra: **»če bomo spreminjali traso, bo to pomenilo zamik gradnje«**. Čas je pokazal, da je šlo in gre v zadevi za nepremišljene in neodgovorne politične odločitve, ki leta 2020 ne kažejo nobenih rezultatov, saj od njih za zdaj ni konkretnih koristi. Torej je bil projekt JRC doslej žrtev napačnih političnih odločitev.

Pristojnost in odgovornost občinske oblasti

Umeščanje regionalnih cest v prostor je bilo do leta 2007 v pristojnosti države (DPN, državni prostorski načrt). S sprejetjem Uredbe o vrstah prostorskih ureditev državnega pomena (Ur.l.RS, št. 95/07) je bilo umeščanje regionalnih cest I., II. in III. reda – kamor sodi tudi JRC - prenešeno v izključno pristojnost občin. Ali povedano drugače, kot so nam rekli na obisku na ministrstvu za infrastrukturo (9.7.2020): **»Nam je vseeno, katero varianto boste izbrali. Ko bomo dobili sklep OS o izbrani varianti, bomo kot investitor vodili vse nadaljnje postopke«**. V postopku priprave LN so bile v času javne razgrnitve (2001) javnosti predstavljene 4 variante na odseku trase od Betinskega klanca do tunela, na predmetnem odseku na mlinanski strani pa le ena, ki je nespremenjena ostala v veljavi do leta 2020, ko jo je občinski svet (v nadaljevanju: OS) ponovno potrdil. Mag. Ficko je tokratno odločitev OS na svoji Facebook strani (16.7.2020) pospremil s komentarjem: **»To, da je občinski svet že drugič po osmih letih potrdil isto traso, je itak možno samo pri nas«**. Gospod bo že vedel, v obdobje njegovega direktovanja na DRSC časovno sovpadajo vse ključne odločitve v predmetni zadevi.

Ker občina ni bila odzivna na pobudo CIM, da je treba predmetni odsek spremeniti na način, da bo cesta speljana izven poseljenega prostora vasi Mlino / Zazer, torej na južni strani Kozarce in Obročča, so Mlinani, ki so se že takrat zavedali pomena čimprejšnje izgradnje JRC, leta 2004 občini predstavili svojo varianto, leta 2005 pa tudi na takratnem ministrstvu za promet. Lakoničen odgovor je bil, da **»bi sprememba LN pomenila zamik v gradnji«**. Zveni znano, isto mantra smo poslušali tudi 2012 (OPPN), 2014 (OPN) in leta 2020.

V (naivnem) upanju, da nas bo občinska oblast podprla v našem prizadevanju, da se ohrani celovitost zgodovinske vasi, smo z začetkom leta 2008 podali pobudo za spremembo LN, takrat je bilo odločanje v zadevi že v izključni pristojnosti občine. Pobuda je bila zavržena. Občinski svetniki so odločali, ne na osnovi izdelane idejne zasnove po predlagani varianti CIM – ta je bila izdelana šele leta 2020 -, temveč na osnovi mnenja, ki v fizični obliki ne

obstaja, pripravil pa ga je kar takratni odgovorni projektant g. Repež: »**da je potek predlagane trase, glede na standarde tehnično neizvedljiv**«. Njegova takratna (ne)strokovna presoja je bila z leta 2020 izdelano idejno zasnovo po isti varianti (CI-A), ki je po strokovni plati verificirana rešitev, ovržena. Ali bo kdo odgovarjal za 12 izgubljenih let ?

Ko primerjam leto 2008 in leto 2020 lahko ugotovim, da gre za identične okoliščine. Leta 2008 je potekal postopek priprave občinskega prostorskega načrta (v nadaljevanju: OPN), spremenjeno traso bi bilo možno vnesti v nastajajoči prostorski akt (sprejet 2014). Leta 2020 je odprt postopek za spremembe in dopolnitve (v nadaljevanju: SD) OPN, preliminarne ocene k predlaganim in načrtovanim SD pa so občinski svetniki podali že v preteklem letu. Zopet obstaja možnost, da bi se novo traso upoštevalo pri SD OPN.

Če je leta 2008, ko je bila podana pobuda za spremembo LN, na odločanje svetnikov vplivala nestrokovna presoja odgovornega projektanta, pa se ponovljene pobude CIM v postopkih priprave OPPN (2012) in OPN (2014) ni upoštevalo, saj je občina upoštevala dopolnjeno smernico iz leta 2010, ko je takratno ministrstvo za promet dopolnilo smernice za načrtovanje OPN iz leta 2008 z dopisom, v katerem občini nalaga, da je pri načrtovanju OPN »**potrebno upoštevati sprejeti LN (DPN) za južno obvoznico Bleda**«. **Država oz. pristojno ministrstvo je nedopustno poseglo v izključno pristojnost občine, ki temu ni nasprotovala!**

Ponovno se je pokazalo, da so prostorske odločitve politične odločitve. Na javni obravnavi OPPN (2011) izrečeni »država ima moč, da projekt izpelje« (mag. Ficko) in »tudi občina ima moč, da projekt izpelje« (takratni direktor OU Berčon) potrujeta, da se je projekt vodilo s pozicije moči, ne pa s pozicije moči argumentov. Odgovornost si delita tako država kot občina, čas je pokazal, da je šlo za napačne politične odločitve. Torej ni bila CIM tista, ki bi lahko kakorkoli vplivala na časovne mejnike in zamike, ki so zaznamovali zgodbo o projektu JRC. **Od leta 2007 je bila občina tista, ki je imela v rokah izključno pristojnost za umeščanje trase v prostor in ima leta 2020 vso odgovornost za nastalo situacijo v isti zadevi.**

Leta 2007, torej 5 let po sprejetju LN, je takratna DRSC začela s pripravo projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja (v nadaljevanju: PGD dokumentacija). V fazi priprave projekta je bilo ugotovljeno, da »**projektne rešitve za cesto, kot jih pogojujejo veljavni predpisi s področja načrtovanja prometa, niso več skladne z rešitvami v sprejetem lokacijskem načrtu. Zaradi navedenega je Občina Bled na pobudo investitorja Direkcije RS za ceste začela s postopkom sprejemanja OPPN za južno razbremenilno cesto na Bledu**«. Sklep o pričetku priprave OPPN JRC je bil sprejet 3.8.2010. V istem letu je DRSC dopolnila smernice za načrtovanje OPN iz leta 2008 z dopisom z dne 10.09.2010, v katerem občini nalaga, da je pri načrtovanju OPN »**potrebno upoštevati sprejeti LN (DPN) za južno obvoznico Bleda**«. **Strokovna podlaga za pripravo OPPN JRC je bila obstoječa PGD dokumentacija z vsemi dotlej izdelanimi strokovnimi podlagami**, ki se je pripravljala na osnovi LN iz leta 2002, **variantne rešitve niso bile predvidene**. Torej je bila s sprejetjem OPPN JRC ponovno potrjena trasa, ki je bila določena z LN. Šlo je le za preimenovanje prostorskega načrta, skladno z medtem spremenjeno zakonodajo, ki je uvedla nova poimenovanja prostorskih aktov in tehnične spremembe znotraj trase. Pobudo CIM, da se v postopek priprave OPPN JRC vključi tudi spremembo predmetnega odseka, »**se ni upoštevalo**«.

Zahvaljujoč spremenjeni sestavi OS v tem mandatu so bila v proračunu za leto 2020 zagotovljena sredstva, da se 17 let po tem, ko je bila varianta CIM prvič predstavljena občinski strani (2004) vendarle izdelata projekt idejne zasnove po varianti CIM. Na pobudo CIM, da se izvedbo projekta zaupa neodvisnemu projektantu, torej »nekontaminiranemu« z zgodovino JRC, je občina izbrala novomeško podjetje. Dogovor je bil, da v kolikor bo na osnovi projekta idejne zasnove ocenjeno, da varianta iz razlogov ni izvedljiva, se z nadaljnjimi postopki ne nadaljuje in obvelja varianta OPPN. V zaključni fazi, pred odločanjem občinskih svetnikov, paralela z letom 2008 se zdi povsem utemeljena, je občinska stran spretno vodila postopek na način, da so svetniki predloge sklepov v zadevi le še potrdili.

Pomembno vlogo, kot leta 2008, sta odigrala strokovnjaka, ki sta predstavila povzetke predhodnih mnenj NUP in ugotovitev preliminarnе primerjave variant. Od svetnikov se ne pričakuje, da imajo znanja in védenja, ki bi jim omogočala, da bi lahko kritično prevpraševali predstavitev povzetkov. V odgovornosti sta oba strokovnjaka, ki sta pripravila in predstavila gradiva. Ali je domneva, da je šlo za tendenciozno predstavitev utemeljena, o tem bo presojala Komisija za strokovni nadzor nad delom pooblaščenih arhitektov, pooblaščenih krajinskih arhitektov in pooblaščenih prostorskih načrtovalcev na Zbornici za arhitekturo in prostor Slovenije. To domnevo podkrepi izjava župana za javnost (16.5.2020): **»Po mojem mnenju je bilo osrednje poslanstvo te sestave občinskega sveta in mene osebno, da traso JRC dokončno potrdimo...**

Pomislek, da občinska stran (so)deluje s figo v žepu, se je pojavil, ko je bil sklican prvi sestanek v zadevi. Prisotni so bili predstavniki nosilcev urejanja prostora (v nadaljevanju: NUP), predstavniki občine (župan, direktor OU, vodja oddelka za okolje in prostor), dr. Mlakar (strokovni sodelavec OU Bled) in predstavniki CIM (ga. Pazlar, g. Turel, ga. Dornik). Predstavniki NUP naj bi podali preliminarna mnenja k dvema variantama: varianta CI-A in varianta CI-B. Podlaga za oceno sta bili dve v prostor vrisani črti. Utemljene so bile pripombe NUP, da gre za neobičajen pristop, in da *»na osnovi dveh zarisanih črt v prostoru ni možno podati zavezujočega mnenja«*. Ugotovljeno pa je bilo, da varianta CI-B ni primerna, saj je bila vrisana preko območja vojaškega vadbišča. Na naše vprašanje, kdo je bil predlagatelj te variante, do danes nismo dobili odgovora. V nadaljevanju je občina vendarle pridobila pisna mnenja NUP za vrisano črto v prostoru po varianti CI-A. Na naslednjem sestanku v zadevi, na katerem so bili prisotni predstavniki občine, občinski svetniki in predstavniki CIM, pa je občina na osnovi prav teh mnenj NUP, ki so temeljila ne na idejni zasnovi, temveč na v prostor zarisani črti, že v izhodišču poskušala preprečiti izvedbo idejne zasnove. Trije svetniki so ponavljajoče poudarjali, da je strošek za pripravo izvedbenega načrta nepotreben, saj je jasno, z ozirom na predhodna mnenja NUP, da varianta CI-A ni uresničljiva. Predstavniki CIM smo vztrajali, da je dogovor treba spoštovati.

V nadaljevanju je izbrani projektant izdelal idejno zasnovo po varianti CI-A in preliminarno vrednotenje obeh variant. **Idejna zasnova po varianti CI-A je po strokovni plati verificirana rešitev, ocenjevala sta jo dva recenzenta, projektant je priporočil nadaljevanje postopka.** Svetniki so se odločili drugače. Na seji OS so sprejeli sklep (2.), *»da OS Občine Bled ugotavlja, da je varianta trase po Idejni zasnovi variantnega poteka JRC po predlogu CIM (varianta CI-A) glede na predhodna mnenja NUP, izdelano idejno zasnovo in glede na preliminarno primerjavo manj primerna od variante OPPN ter nesprejemljiva z vidika zagotavljanja varnosti na območju vadišča in strelišča Slovenske vojske Mačkovec (upoštevajoč mnenje MORS) ter v vidika posega v življenjski prostor divjadi (upoštevajoč mnenje ZGS in MKGP). Občinski svet ugotavlja, da ima na razpolago dovolj informacij o odločitvi glede variante poteka trase, zato meni, da nadaljnja izdelava študij in preveritev za namen umeščanja trase CI-A v prostor ni smiselna«*.

Župan pa je v izjavi za javnost zapisal, *»da je OS Občine Bled... skozi sprejete sklepe zavzel jasno stališče, da predlog CIM ni uresničljiv«* in *»da je preveritev trase s strani novega projektanta pokazala, da ta ni sprejemljiva, ravno tako soglasodajalci za ta predlog niso dali pozitivnih mnenj«*. Menim, da komentar ni potreben.

Predhodna mnenja NUP so bila predstavljena - bolj kot ne – kot ultimativna. Prepričana sem, da marsikateri svetnik ne ve, kaj predhodno mnenje je, kakšno težo ima v postopku priprave načrtovanih prostorskih ureditev. Ne ve, da je predhodno (kot že ime pove) mnenje prvi odziv NUP na osnutek (idejno zasnovo) načrtovane prostorske ureditve in sicer z vidika njihove pristojnosti. Šele v nadaljevanju, ko sledi nadaljnja izdelava študij, strokovnih podlag in preveritev za namen umeščanja trase, NUP projektanta z opredelitvijo varstvenih usmeritev, izhodišč in pogojev usmerjajo na način, da se v prostoru naredi čim manj škode. No, občinskimi svetnikom so zadoščala že predhodna mnenja, da so suvereno (odgovorno?) odločili v zadevi.

Ker sta bili v sprejetem sklepu izrecno omenjeni dve, gre za predhodno mnenje ministrstva za obrambo (MORS) in ministrstva za kmetijstvo, gozdove in prehrano (MKGP), obe sta varianto CI-A ocenili za nesprejemljivo, si ju bom dovolila komentirati.

»MKGP ugotavlja, da je z vidika gozdarstva in upravljanja s populacijami divjadi južna trasa (CI-A) nesprejemljiva, saj bi močno posegla v življenjski prostor divjadi oziroma v gozdni prostor, ki predstavlja migracijski koridor za prehajanje divjadi«. Tudi obstoječa cesta med Mlinom in Selom in cesta v Mačkovcu, ki povezuje čistilno napravo, sta speljani skozi isti migracijski koridor, in nenazadnje tudi gospodarsko obrtna cona je načrtovana znotraj teh koridorjev. Torej, zakaj različni vatli? Slovenija sodi med najbolj gozdnate države v Evropi. Če bi obveljalo zgornje mnenje, potem v Sloveniji sploh ne bi mogli graditi cest! Toda, izkazalo se je, da uveljavljeni ukrepi kot so namestitve prometnih znakov, ki opozarjajo na divjad, omejitve hitrosti, namestitve modrih odbojnih luči in varnostnih ograj ob cestišču so ukrepi, ki pomembno znižujejo povoz divjadi. Zakaj ne tudi na Mlinem? Poleg tega se zdi, da MKGP pri oblikovanju mnenja ni upoštevalo Strategije razvoja prometa v RS do leta 2030, ki pod Ro.6.1 Obvoznica Bled jug, torej za povezavo Bohinja in Bleda z Ljubljano, določa, da je **»pri umeščanju v prostor in projektiranju treba upoštevati ukrep Ro.33«.** **»...pri fragmentaciji migracijskih poti je treba zagotoviti ustrezne prehode načrtovano, v skladu z dobro prakso v Evropski uniji«.** Obroben podatek; območna enota Zavoda za gozdove, ki je pripravila mnenje za soglasodajalca (MKGP) ima svoj sedež na Bledu.

Predhodno mnenje MORS : **» Varianta CI-A sicer na samo strelišče ne posega, poteka pa neposredno ob meji varnostnega pasu, zaradi česar se poveča tveganje pri zagotavljanju varnosti med izvajanjem streljanj. Poleg tega je v srednjeročnem obdobju predvidena prenova in ureditev strelišča za možnosti različnih usposabljanj streljanja, zato je možna sprememba oz. širitev varnostnega pasu strelišča na širše območje in bi imelo lahko vpliv na varnost na načrtovani obvoznici po varianti CI-A«.** Posledično je **»za ministrstvo predlog variante CI-A nesprejemljiv in ne more dati pozitivnega predhodnega mnenja na zanjo izdelano idejno zasnovo«.**

Varianta CI-A je umeščena v prostor med občinsko potjo v Mačkovcu, ki povezuje čistilno napravo in sortirnico odpadkov in nekoliko višje regionalko Bled – Bohinj. Glede na ugotovitev MORS se postavlja vprašanje, ali je zagotovljena varnost med izvajanjem streljanj za udeležence v prometu na omenjenih cestah, ki sta v rabi? Srednjeročni načrti MORS pa bi v lokalnem okolju morali sprožiti debato o primernosti lokacije strelišča znotraj turistične občine.

Naj spomnim na dogodek iz leta 2015 (21.8.2015 objavljen v Slovenskih novicah), ki sta ga prijavila ribiča, ki sta ribarila v Savi Bohinjki in **»sta sicer slišala streljanje, kar ni nič nenavadnega, saj je v bližini strelišče Mačkovec... toda potem je nenadoma zašumelo listje gostega obrežnega rastja, lovila sva, ko sta dve krogli prileteli med naju, stala sva dobrih 10m narazen pri peščini. V vodi je dvakrat pljusnilo. Rekel sem D., da letijo krogle, in takrat je tudi sam videl, da res naboji režejo reko. Ko je priletelo še enkrat, sva jo ucvrta...«** Med pokanjem na strelišču so po reki vozili turisti s čolni, otroci so se spuščali z napihnjnimi zračnicami... (povzetek iz članka).

Nenavadno je, da MORS na osnovi nekih predvidevanj, ki so časovno umeščena v srednjeročno obdobje, izreka negativno predhodno mnenje in s tem postavlja ovire pri umeščanju trase v prostor. Ni vprašanje, ali je predlog variante CI-A sprejemljiv za MORS, glede na vse znane okoliščine je pravo vprašanje, ali je vojaško strelišče znotraj turistične občine sprejemljivo? Prav iz varnostnih razlogov! Južni del Bleda, območja na obeh straneh Save Bohinjke so od nekdanj priljubljen cilj domačinov, obiskovalcev in turistov. Zavod Turizem Bled med drugim promovira **»mirno, varno zeleno okolje«**, potem pa te prestraši pokanje, kot da bi bil na fronti.

Pri povzetku ugotovitev preliminarne primerjave variant je kot pomanjkljivost variante CI-A navedeno, da se približa naselju Selo. Gre za irelevanten podatek, saj se trasa vasi Selo približa na okoli 200m. Sprašujem se, zakaj je bila vas Selo sploh omenjena. To je v posmeh

vsem tistim lastnikom objektov, kjer se Na jasi in v Dindolu trasa najbližjim objektom približa na okoli 70m, na Mlinem in v Zazerju pa v oddaljenosti 10 – 30m, poleg tega pa vas razdeli na dva dela, na južni strani vasi ostane več kot 20 objektov. Občina pa vztrajno uporabi dikcijo, da je trasa speljana *mimo* naselja. Bo že vedela zakaj!

Omenja se, da trasa variante CI-A prečka geološko zahtevno pogojno stabilno pobočje koalinskega plazju, ob tem pa se zamolči, da je tudi varianta OPPN umeščena v območje istovrstnega plazju pod Pristavo. Ko je bila na javni obravnavi (postopek priprave OPN) leta 2013 izpostavljena prav problematika umeščanja trase po varianti OPPN v plazljivo območje, je dr. Mlakar, ki je avtor Okoljskega poročila za CPVO tako za OPPN JRC kot tudi za OPN, odgovoril: » *...Torej zadeva je evidentirana in tudi tehnične rešitve so pripravljene na način, da bo zagotovljena stabilnost tega območja. Noben si ne more privoščiti seveda, še najmanj država, da bi gradila ceste, ki jo bo čez par let odneslo. Tako da mislim, da je skrb odveč, zadeve so tehnično obvladljive.*« (vir: zapis tonskega posnetka seje z dne 14.5.2013) Sprašujem se, zakaj naj bi istovrstni plaz v Mačkovcu tudi ne bil »tehnično obvladljiv«?

V povzetku je poudarjen tudi večji vpliv variante CI-A na kmetijska zemljišča. Naj spomnim, da »*trasa nove ceste je načrtovana predvsem na območjih kmetijskih zemljišč, njiv in travnikov. Pretežno izven poselitvenih območij, le na posameznih delih se približa skupinam hiš*«. Gre za opis trase v OPPN JRC, ki ne vsebuje podatka, da je na Mlinem / Zazer načrtovana skozi poseljen vaški prostor.

In zakaj nobeden od obeh strokovnjakov svetnike ni opozoril, da ponovno potrjena **varianta OPPN (2012) ni skladna z OPN (2014)** v delu, kjer so opredeljeni strateški cilji načrtovane prometne infrastrukture. »*Po izgradnji razbremenilnih cest okrog Bleda se bo tovorni promet preusmerilo izven območja naselja*« (23.čl. (8) OPN). Za naselje – mesto Bled – je prostorska značilnost, da ni strnjeno naselje. Status mesta je dobilo leta 1951 z združitvijo zgodovinskih blejskih vasi: Grad, Rečica, Mlino, Želeče in Zagorice. Torej je tudi Mlino konstitutiven del mesta. Preusmeritev tovornega prometa iz enega dela naselja (z Ljubljanske ceste in Ceste svobode) v drugi del naselja (Mlino) ni rešitev. Mlino bi bilo tako po OPPN varianti s tovornim prometom obremenjeno kar po dveh cestah: po regionalni Bled – Bohinj in dodatno po občinski cesti, ki bi povezovala čistilno napravo in sortirnico ter gospodarsko obrtno cono, ki je predvidena v območju JV od čistilne naprave.

Vsekakor je predhodno vrednotenje obeh variant pokazalo, da ima vsaka od variant svoje prednosti in pomanjkljivosti. Varianta OPPN tangira vse enote kulturne dediščine, poruši celovitost vasi in zmanjšuje kakovost bivanja vaščanov, varianta CI-A je manj sprejemljiva z okoljevarstvenega vidika. Zelo poenostavljeno rečeno, ena posega bolj v območje naravnega bogastva (varianta CI-A), druga v območje registrirane kulturne dediščine (varianta OPPN). Ohranjanje, varovanje in vzdrževanje enega in drugega je v javnem interesu, gre za ustavni kategoriji. Ker gre za enakovredni, enakopravni kategoriji, bi po moji skromni presoji, dejavnik odločanja moral biti, ne »časovna dimenzija«, ampak prostor kot ključni razvojni vir Bleda. Čas, morda petletni zamik zaradi priprave novega projekta, ob dvanajstih izgubljenih letih, je pri odločanju o tako pomembni zadevi irelevanten.

Prostor, ključen razvojni vir Bleda

Prostor je javna dobrina in ključen razvojni vir Bleda. Prostor Blejskega kota je omejen. Gre za krajinsko območje s prepoznavnimi značilnostmi, ki je pomembno na nacionalni ravni. Gre za prostor, katerega naravne danosti je v davni oblikoval ledenik in so ga skozi stoletja generacije naših prednikov nadgradile v kulturno krajino enkratne in neponovljive lepote. Pa se tega res zavedamo? Tudi zgodovinske blejske vasi so prostorska značilnost tega prostora. Zakaj torej umestiti regionalno cesto skozi območje zgodovinske vasi Mlino, če je bila tokrat na mizi tudi druga opcija? Ne petzvezdični hoteli, lepota in pestrost ponudbe v tem prostoru je tisto, kar navdušuje obiskovalce z vseh koncev sveta. Prostor je tisti vir, ki šele omogoči in

napaja razvoj turizma, ki je prednostnega pomena za Bled. Od uspešne turistične dejavnosti je odvisna eksistenca mnogih družin, marsikateri pomeni pomembno dodatno dejavnost. Zakaj si torej režemo vejo, na kateri sedimo? Za zagotavljanje konkurenčnih potencialov Bleda je bistvenega pomena, da se v nadaljnjem prostorskem razvoju varuje, ohranja in vzdržuje naravno ohranjena območja in kulturno dediščino, ki predstavlja njegove najbolj prepoznavne značilnosti. Umeščanje regionalne ceste v poseljen vaški prostor zmanjšuje privlačnost zgodovinske vasi za obiskovalce, krni avtentično ponudbo Bleda in posledično zmanjšuje potencial za turistični razvoj. Z vidika trajnostnega razvoja vsekakor neodgovorno do naslednjih rodov.

Pričakovala bi, da bo Zavod za turizem tisti, ki bo podprl varianto CI-A, pa ostaja indolenten, le zakaj? Kot da se ga zadeva ne tiče! Saj je prav naraščajoč turistični obisk Bleda tisti, ki generira prometne zagate, ki so v zadnjih letih tudi za lokalne prebivalce postale nevzdržne in okoljevarstveno nesprejemljive. Rešitev problema ne more biti v tem, da problem iz središča Bleda umestimo v vaško okolje, ki je atraktivno za naraščajoč segment turistov, ki si želijo avtentičnih doživetij. Zavod za turizem, kot upravljalec turistične dejavnosti, bi moral biti v zadevi aktiven, ne pa da se enostavno potuhne!

Civilna iniciativa (CI)

V zadnjem času smo bili s strani občine deležni očitka, da v predmetni zadevi »soliram«. Karkoli že je bilo s tem mišljeno, vedeti je treba, da CI glede svojih aktivnosti ni odgovorna niti občinskim svetnikom niti občinski upravi. Informacije, ki jih je CIM potrebovala v zvezi s projektom OPPN JRC, gre za informacije javnega značaja, smo vedno pridobivali po legalni poti, na podlagi ZDIJZ. Obisk na ministrstvu za infrastrukturo pa mislim, da je bil informativen za obe strani, kajti informacija iz prve roke zna biti najbolj uporabna. Sicer pa očitki o soliranju odražajo nerazumevanje vloge, ki jo ima civilna družba v demokratični ureditvi.

Civilna družba je eden temeljnih stebrov demokracije. Civilna družba je pojem, ki zajema širok spekter organiziranja državljanov v skupine, ki delujejo izven okvira države in so tej po eni strani **dopolnitev**, po drugi pa **protiutež**. Med raznolike organizacije civilne družbe sodijo: sindikati, humanitarne organizacije, gospodarske in poklicne zbornice, verske in mladinske organizacije, športna in kulturna društva, družbena gibanja in civilne iniciative. Vsem oblikam civilnega druženja je skupno to, da zasledujejo skupne interese svojih članov. Civilno družbo lahko razumemo kot tretji sektor poleg države in gospodarstva, ki v razvitih demokracijah skrbi za uveljavljanje interesov državljanov in nadzoruje delo državnih organov.

Civilna iniciativa je ena od oblik organiziranja civilne družbe, gre za neformalno gibanje, ki nima pravne oblike, ni nevladna organizacija. Za civilne iniciative je značilno, da obravnavajo le en primer. Ko je primer razrešen, potreba po civilni iniciativi ne obstaja več. V civilni iniciativi se združijo ljudje kot odziv na odločitev oblasti (države, občine), kjer v nasprotju z oblastjo zastopajo svoje interese in s tem skrbijo za izvrševanje javnega interesa. In prav to se je zgodilo leta **2003** kot odziv na sprejetje lokacijskega načrta (LN) v letu 2002, ki je predmetni odsek umestil v poseljen vaški prostor. Skoraj 300 podpisnikov se je združilo v civilni iniciativi Mlino z namenom, da sledijo edinemu cilju: **ohraniti celovitost / enovitost vasi**. Gre za javni interes. Zavedali smo se, da država in občina oziroma ustanove, v primerih kot je naša zadeva, igrajo na karte izčrpanja, toda, odlikuje nas vztrajnost, ki jo bomo potrebovali tudi v prihodnje.

Naša udeležba na lanski »tiskovki« ne dopušča dvoma o tem, da imamo vsi skupen cilj. Problem je v tem, da se kot lokalna skupnost ne zmoremo poenotiti, kako do njega priti na pravi način, zavedujoč se trajnostnega učinka naše odločitve in odgovornosti do naslednjih rodov. Umestitev regionalne ceste v prostor je obsežen poseg, ki v prostor vnese trajne spremembe: spremeni podobo krajine in vpliva na kakovost bivanja. Napak, ki so posledica napačne odločitve, ni možno odpraviti.

Na koncu želim nagovoriti tiste svetnice in svetnike, ki so svojo odločitev potrdili le z dvigom roke. Ko se odloča o tako pomembni zadevi kot je izbira med dvema možnostima, kam v prostor umestiti regionalno cesto, je dolžnost vsakega svetnika, da svojo odločitev obrazloži. Ne glede ali je za ali proti ali se glasovanja vzdrži. To veleva tudi spoštljiv odnos do vseh občanov, ne le do svojih volivcev. Molk ob glasovanju je kot humus, na katerem se razraščajo različne domneve. Meni osebno je najbližja ta, da so glasovali o zadevi, ki je ne poznajo niti toliko, da bi zadostovalo za oblikovanje obrazložitve lastnega glasu.

Ali se bo 15. julij 2020 v anale Bleda zapisal kot zgodovinski dan, bo pokazala že bližnja prihodnost. V tem smislu, morda se zdi, da je bitka že dobljena, toda vojna se bo nadaljevala z vsemi pravnimi sredstvi, z namenom, da na koncu pridemo do najboljše možne rešitve za Bled: z vidika trajnostnega razvoja in odgovornosti do naslednjih generacij.

Ja, g. župan, tokrat je » *hudič zares vzel šalo*«

Sonja Dornik, skrbnica listinske dokumentacije v zadevi CIM - OPPN JRC (1998 – 2020)

Lepo, da ste vztrajali do konca prispevka!