

Recenzija naloge: Preliminarno vrednotenje variant poteka južne razbremenilne ceste na Bledu na odseku med predorom Megre in navezavo na obstoječo cesto R1 - 209/1089 Bled - Soteska

Podatki o nalogi:

Izdela: TOPOS d.o.o. , Kočevarjeva ulica 1, 8000 Novo mesto

Številka projekta: Š-1/2000

Naročnik naloge: Občina Bled, Cesta svobode 13, 4260 Bled

Naročnik recenzije: Občina Bled, Cesta svobode 13, 4260 Bled

Recenzent:



**Razvojni center
PLANIRANJE d.o.o. Celje**
3000 Celje, Ulica XIV. divizije 14
telefon: 03/42 74 230
telefax: 03/42 74 260
e-mail: info@planiranje.rc-celje.si

Odgovorni recenzent: Radovan Romih, univ. dipl. inž. kraj. arh.
ZAPS 0834 KA

SPLOŠNO:

Recenzijska razprava Idejne zasnove variante CI-A Južne razbremenilne ceste na Bledu na odseku med predorom Megre in navezavo na obstoječo cesto R1-209/1089 Bled - Soteska in **preliminarnega vrednotenja z varianto po sprejetem OPPN** je potekala preko video konference v torek, 30.6.2020. Ključni povzetki pripomb in ugotovitev recenzentov ter povzetek recenzijske razprave s sprejetimi sklepi so podani v zabeležki Občine Bled, št. 34402-1/2000-514 z dne 30.6.2020.

ODGOVORI IZDELOVALCA:

Ob upoštevanju zaključkov recenzijske razprave so v sklopu posamezne ugotovitve oz. pripombe recenzenta podani odgovori izdelovalcev posameznih sklopov preliminarnе primerjave variant, skladno z odgovori pa dopolnjena oz. korigirana tudi naloga: Preliminarno vrednotenje variant poteka južne razbremenilne ceste na Bledu na odseku med predorom Megre in navezavo na obstoječo cesto R1 - 209/1089 Bled – Soteska, junij 2020 (dopolnitev julij 2020).

1. SPLOŠNI PODATKI

Občina Bled je z naročila izdelavo recenzije naloge: Preliminarno vrednotenje variant poteka južne razbremenilne ceste na Bledu na odseku med predorom Megre in navezavo na obstoječo cesto R1 - 209/1089 Bled – Soteska (v nadaljevanju PVV). Predmet recenzije je primerjava in preliminarno vrednotenje dveh varinant južne razbremenilne ceste (v nadaljevanju JRC), in sicer variante CI-A in variante za katero je že sprejet OPPN. Naloga obsega 80 strani in 8 grafičnih prilog ter je bila posredovana v elektronski obliki z naslednjo vsebino:

I. Osnovni podatki opis variant in metodologija

II. Vrednotenje variant CI-A v primerjavi z varianto OPPN

- vrednotenje variant s prostorskega vidika
- vrednotenje variant z varstvenega / okoljskega vidika
- vrednotenje s prometnega in funkcionalnega vidika
- vrednotenje z ekonomskega vidika

III. Zaključek

- prednosti in slabosti variant CI-A in OPPN z zaključnimi ugotovitvami

- prostorski vidik
- okoljski vidik
- prometni vidik
- funkcionalni vidik
- ekonomski vidik
- družbena sprejemljivost
- Usmeritve za nadaljnje postopke, vključno z opredelitvijo potrebnih strokovnih podlag

IV. Grafične priloge:

- Pregledna karta – prometne razmere v širšem območju, M 1:25 000
- Pregledna karta - umestitev JRC v prostor s prikazom variant na obravnavanem odseku, M 1:10000
- PNRP po OPN s prikazom variant na obravnavanem odseku, M 1:5000
- GJI po OPN s prikazom variant na obravnavanem odseku, M 1:5000
- DOF s prikazom variant na obravnavanem odseku, M 1:5000
- Varovanja in omejitve s prikazom variant na obravnavanem odseku, M 1:5000
- Vplivi in povezave variant v širšem območju, M 1:7500
- Vplivi in povezave variant s sosednjimi območji / poselitve, M 1:5000

2. UGOTOVITVE IN STALIŠČA

2.1 Splošno

Naloga je v celoti gledano, izdelana strokovno korektno. Vsebuje tekstualne in grafične priloge, metodološko in oblikovno sledi veljavni zakonodaji (Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta, Ur. list RS št. 106/11 in 61/17 – ZureP-2).

2.2 Oblika in vsebina dokumentacije

Naloga je izdelana strokovno korektno in pregledno. Tekstualni del naloge je pripravljen pregledno, posamezna poglavja je možno obravnavati kot posamezne elaborate. V poglavju 3. Zaključek so opisane prednosti in slabosti obeh variant, ni pa podanega sinteznega vrednotenja iz katerega bi izhajal predlog variante. Sicer je v poglavju 1.1.1 **Predmet in namen naloge navedeno**, da je predmet PVV »pridobiti vpogled v prednosti in slabosti obeh variant ter presoditi ali je smiselno pristopiti k študiji variant ter dodatnim strokovnim podlagam«, v zaključku naloge takšne presoje ni.

Odgovor:

Projektna naloga naročnika za izdelavo predmetne naloge ni opredelila zahteve po pripravi sinteznega vrednotenja, iz katerega bi izhajal predlog variante. Sklep recenzijske razprave je, da je zaključek v obliki izpostavljenih prednosti in pomanjkljivosti obeh variant v skladu s projektno nalogo. Kljub temu je po dogovoru z naročnikom pripravljen pregled ocen kot priloga za zaključki tekstualnega dela: PREGLED OCEN PRELIMINARNEGA VREDNOTENJA VARIANT.

Grafične priloge v merilu 1:25.000, 1:10.000, 1:7500 in 1:5000 so pregledne, iz njih je razviden potek trase načrtovanih cest in morebitnih prednosti in slabosti. Podrobnejši prikaz variant, ki je opisan v tekstualnem delu v poglavju 1.2 je razviden v projektov obeh variant (Idejna rešitev južne razbremenilne ceste na Bledu, varianta CI-A, Topos d.o.o. in pa-ng projektivni atelje, nizke gradnje, Ljubljana, marec 2020, dopolnitev: junij 2020 ter Južna razbremenilna cesta na Bledu, PZI, št. 12-1223, PNZ svetovanje, projektiranje d.o.o., Ljubljana april 2014), kar je nekoliko moteče. Sicer grafične priloge ustrezno dopolnjujejo slike v tekstu.

Odgovor:

Podrobnejši prikazi variant tras (varianta CI-A iz IZP, varianta po OPPN iz PZI) so priloženi pod poglavjem 5 PRILOGE, ločeno od grafičnega dela preliminarne primerjave (poglavja 4 GRAFIČNI DEL). Da bi bili prikazi manj moteči, se ustrezno dopolnijo opisi kart (pod 5.1 in 5.2), pregledna situacija potekov variante CI-A, ki prikazuje osi tras v sklopu preverjanja optimalnega poteka te variante v fazi izdelave idejne rešitve, pa se prikaže ločeno (pod 5.3).

2.3 Pripombe in ugotovitve k poglavju 1.2 Opis obravnavanih variant južne razbremenilne ceste

V poglavju 1.2.1 **Opis celotnega poteka južne razbremenilne ceste (JRC)** je splošen opis celotne trase razbremenilne ceste ter posebej odsek, ki je predmet PVV, zahodno od predora Megre. Glede na poznavanje terena s terenskega ogleda dne 22. 06. 2020 ugotavljam, da je teren na obeh trasah reliefno zelo razgiban, kar pa iz opisa ne izhaja. Tudi sicer v nadaljevanju naloge relief kot sestavina okolja ni posebej vrednoten.

Odgovor:

Pripomba je upoštevana. Opis terena je ustrezno korigiran oz. dopolnjen v poglavju 1.2.1, vpliv posega na relief pa dodan (vrednoten) v poglavju 2.1.2 Vpliv variante na fizične in morfološke značilnosti prostora.

V poglavju 1.2.4.1 **Namenska raba prostora po OPN** je navedeno, da varianta OPPN poteka izključno po območju, ki je v OPN opredeljeno kot »površine cest (PC)«, medtem ko varianta CI-A poteka po območju najboljših kmetijskih zemljišč (K1), območju drugih kmetijskih zemljišč (K2), po površinah cest (PC), gozdnih zemljiščih (G), gozdovih s posebnim pomenom (Gpn), varovalnem gozdu (Gv) – minimalno po robu in celinskih voda (VC) ter po robu površine podeželskega naselja (SK).

Odgovor:

Navedba v poglavju 1.2.4.1 glede poteka variante CI-A po namenski rabi: varovalni gozd (Gv) – minimalno po robu, je v tekstualnem delu črtan (pri navajanju je prišlo do napake), grafični prikaz je pravilen.

V poglavju je splošen opis hidroloških razmer in poteka tras preko vodnih zemljišč. V poglavju 1.2.4.1 **Namenska raba prostora po OPN** je med drugim navedeno, da varianta poteka preko območja, ki je v veljavnem OPN opredeljeno kot BK-19 / Južni del Blejskega kota, kjer je na delu zemljišč evidentirano poplavno območje, kar ni navedeno v opisu.

Odgovor:

Pripomba je upoštevana. Trasa ceste po varianti CI-A poseže minimalno na poplavni del pod priključkom CI-A na Cesto Svobode (pri navajanju je prišlo do napake). Opis je upoštevan v poglavju 1.2.4.1, v sklopu vrednotenja pa dodano novo poglavje 2.2.7. Vpliv variante na poplavno varnost. Sedanje poglavje 2.2.7. Vpliv variante na obremenitev s hrupom je preštevilčeno (v 2.2.8).

V poglavju 1.2.4.4 **Območje infrastrukture** so podrobno opisane predstavitve, zamenjave in zaščite GJL. Ker preko območja poteka visokonapetostni elektro daljnovod, bi pričakovali navedbo z opisom, ali katera od variant daljnovod tangira (neposredno, posredno – posega v varovalni koridor)

Odgovor:

Pripomba je upoštevana, poglavje 1.2.4.4. je dopolnjeno z manjkajočimi opisi.

V poglavju 1.3 **Ocena vrednosti investicije** sta navedeni ocenjeni investiciji za obe varianti, pri čemer Odkupi in odškodnine niso upoštevani. Ker je varianta CI-A približno enkrat daljše od variante OPPN (OPPn ca. 1337 m brez predora, varianta CI-A ca. 2.486 m brez predora) je lahko razlika velika.

Odgovor:

Pripomba je upoštevana. Upoštevaajoč tudi pripombe recenzenta idejne rešitve in zaključke recenzijske razprave je podana korigirana (dopolnjena) ocena vrednosti investicije.

2.4 Pripombe in ugotovitve k poglavju 2.1 Vrednotenje variant s prostorskega vidika

V uvodu poglavja je navedeno, da so poglavja oz. bistvene vsebine za izvedbo vrednotenja s prostorskega vidika smiselno povzeta po Pravilniku (Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta, Ur. list RS št. 106/11 in 61/17 – ZureP-2). Drži le deloma, v poglavju ni obravnavanih vsebin kot so vplivi na regionalni razvoj. Glede na to, da načrtovana razbremenilna cesta povezuje pomeni povezavo s sosednjo občino Bohinj, ter da obe občini v državnem pomenu predstavljata območji z izrazito nacionalno prepoznavnostjo, bi bilo smiselno poglavje obravnavati. Glede na mikrolokacijo verjetno razlik pri variantah ni pričakovati, se pa v poglavju dodatno poudari pomen razbremenilne ceste ne samo za občino Bled temveč za celotno regijo in državo.

Odgovor:

Pripomba je upoštevana. Za poglavjem 1.2.2 JRC – Varianta CI-A na obravnavanem odseku je dodano novo poglavje, 1.2.3 Vplivi in povezave obeh tras na regionalni razvoj. V sklopu vsebin pod 1.4 IZHODIŠČA VELJAVNEGA PROSTORSKEGA AKTA VEZANA NA IZGRADNJO JRC (naslov smiselno spremenjen: IZHODIŠČA VELJAVNIH PROSTORS AKTOV VEZANA NA IZGRADNJO JRC) je dodano novo poglavje, 1.4.1 Regionalni razvojni program Gorenjske 2014 – 2020. Nadaljnja poglavja so ustrezno preštevilčena. Strinjamo se z ugotovitvijo recenzenta glede pomena razbremenilne ceste, ne samo za občino Bled temveč za celotno regijo in državo. Ker razlik pri variantah glede na mikrolokacijo ni pričakovati, vpliv na regionalni razvoj v sklopu vrednotenja variant posebej ni obravnavan.

Poglavje **2.1.1.1 Poselitev** se opredeli samo na poselitev neposredno ob trasi, razvojni vidik poselitve ob sedanji Ljubljanski cesti se ne dotika. Trditev, da varianta OPPN »poseže med obstoječo pozidavo vaškega naselja in loči posamično poselitev od naselbinskega jedra« je pretirana. Varianta se vaškemu jedru izogne. Nedvoumno pa se približa poselitvi bolj kot varianta CI-A, vendar ne vpliva na poselitev kot razvojno komponento temveč kot na bivalno okolje.

Odgovor:

Pripomba je smiselno upoštevana. Smatramo, da bo z izvedbo katerekoli od obeh tras razvojni vidik ob Ljubljanski cesti izboljššan, zato je vpliv na poselitev obravnavan le na območja ob trasi (mikrolokacija). Dopolnjeni so opisi glede vplivov variant na samo poselitev neposredno ob trasi obeh variant. Temu ustrezno je korigirana tudi opredelitev potencialnih vplivov na poselitev (varianta CI-A: bolj primerna, varianta po OPPN: primerna).

Vpliv na gospodarske dejavnosti v poglavju **2.1.1.2 Proizvodne dejavnosti** je pravilno ocenjen, varianta CO-A se zaradi približevanja obstoječi in načrtovani gospodarski coni.

Ocena v poglavju 2.1.1.3 Turizem in prostočasne dejavnosti je dvoumna. Izdelovalec PVV najprej kot potencial za razvoj turizma in prostočasnih dejavnosti na obravnavanem območju opredeli naravne in kulturne kakovosti v prostoru, ki omogočajo predvsem rekreacijo v naravi kot so sprehodi, pohodništvo, kolesarjenje, konjenišstvo, tek na smučeh ter doživljanje narave in spoznavanje kulturne dediščine, v nadaljevanju pa varianto po OPPN ovrednoti slabše, saj ne ohranja celovitost obstoječih območij naselij za turizem in za prostočasne dejavnosti, saj s potekom poseže v poselitveni prostor, torej izven prostora, ki ga je uvodoma opredeli kot potencial za razvoj turizma. Sam ocenjujem, da varianta OPPN poseže bolj na poseljeni del in s tem vpliva na grajene turistične kapacitete, varianta CI-A pa na odprti prostor, torej bolj na prostor za rekreacijo in podobne dejavnosti v naravi.

Odgovor:

Pripomba je upoštevana. Strinjamo se z ugotovitvijo recenzenta, da varianta OPPN poseže bolj na poseljeni del in s tem vpliva na grajene turistične kapacitete, varianta CI-A pa na odprti prostor, torej bolj na prostor za rekreacijo in podobne dejavnosti v naravi. Temu ustrezno so dopolnjeni oz. korigirani opisi ter posledično tudi opredelitev potencialnih vplivov na turizem in prostočasne dejavnosti (varianta CI-A: bolj primerna, varianta po OPPN: primerna).

2.1.1.4 Primarne dejavnosti (kmetijstvo in gozdarstvo) v poglavju niso obravnavane, temveč so v okoljskem (varstvenem) vidiku. Glede na sorazmerno kratek potek trase ter na površino kmetijskih zemljišč (OPPN ca. 3,8 ha, varianta CI-A ca. 9,3 ha) ni pričakovati velikega gospodarskega potenciala obeh dejavnosti.

Odgovor:

Navedena je ugotovitev, z njo se strinjamo.

V poglavju 2.1.1.5 Druge dejavnosti, infrastruktura »druge« dejavnosti niso podrobneje opredeljene, poglavje se osredotoča na gospodarsko javno infrastrukturo (GJI), pri čemer se izpostavi dostop do CČN. Ocena glede dostopnosti do območja CČN in gospodarske cone je bila obravnavana že v predhodnem poglavju, torej gre za podvajanje. V tem poglavju pa ni nič oziroma zelo malo govora o GJI. Posegi (prestavitve) so podrobno opisani v poglavju 1.2.4.4 Območje infrastrukture, razen visokonapetostnega daljnovoda.

Prav tako bi v tem poglavju (druge dejavnosti – obramba in zaščite) lahko opisali in ocenili vpliv variant na obstoječe območje Ministrstva za obrambo, ki v nalogi sploh ni omenjeno.

Glede na to, da ocena variante CI-A v tem poglavju temelji zgolj na boljšem dostopu do CČN, ocena ni smiselna.

Odgovor:

Pripomba je upoštevana. Opisi so dopolnjeni s podatki glede drugih dejavnosti in navezani tudi na opise iz poglavja 1.2 Opis obravnavanih variant JRC (vezano na prometno infrastrukturo), in poglavja 1.2.4 Vplivi in povezave obeh tras v odnosu do kontaktnega območja (območje infrastrukture). V sklopu opredelitve do potencialnih vplivov so ocenjeni vplivi variant tudi na obstoječe območje za potrebe obrambe (v sedanjem opisu je navedeno kot »strelišče«), izboljššan dostop do CČN pa se ne izpostavlja kot edina prednost variante CI-A. Temu ustrezno je korigirana tudi opredelitev potencialnih vplivov na druge dejavnosti in infrastrukturo (varianta CI-A: bolj primerna, varianta po OPPN: bolj primerna).

Tudi v poglavju **2.1.2 Vpliv variante na fizične in morfološke značilnosti prostora** se vrednotenje in ocenjevanje pretežno ponavlja s poglavjem **2.1.1.1 Poselitev**, na čemer tudi temelji ocena. V skladu s Pravilnikom je v poglavju predvidena preveritev z vidika povezav v prostoru, strukturnih značilnosti naselja, naselij in njihovega (fizičnega) razvoja, krajine (krajinske zgradbe). Zato trditev, da se varianta CI-A približa naseljema Sela pri Bledu in Logu, vendar na njih nima vpliva ni argumentirana.

Odgovor:

Pripomba je upoštevana. Opisi so korigirani in opravljena preveritev z vidika povezav v prostoru, strukturnih značilnosti naselja, naselij in njihovega (fizičnega) razvoja, krajine (krajinske zgradbe). Temu ustrezno je korigirana opredelitev potencialnih vplivov variant na fizične in morfološke značilnosti prostora (varianta CI-A: primerna, varianta po OPPN: primerna).

V poglavju 2.1.3 Vpliv variante na kulturne značilnosti prostora, 2.1.3.1 Kakovost bivalnega okolja je varianta je kot cilj med drugim opredeljeno zagotavljanje zadostnih odmikov med bivalnimi območji in novimi prostorskimi ureditvami, pri tem ni določeno, kakšen naj bo ta odmik. V nadaljevanju je opisano, da se varianta po OPPN približa obstoječi poselitvi, varianta CI-A je odmaknjena od poselitve. Obe navedbi sicer držita, ni pa določenega merila. Sicer ne dvomim, da je vpliv variante OPPN v projektirani obliki na poselitev večji kot pri varianti CI-A vendar trditev, da slednja nima negativnega vpliva na kakovost bivalnega okolja verjetno ne drži, zato je ocena »najbolj primerna« vprašljiva.

Odgovor:

Pripomba je upoštevana. Tekst je dopolnjen z opisi, navedene so tudi razdalje od obstoječe poselitve. Temu ustrezno je korigirana opredelitev potencialnih vplivov na kakovost bivalnega okolja (varianta CI-A: bolj primerna, varianta po OPPN: manj primerna)

2.1.3.2 Krajina in mentalne značilnosti prostora - Opis vplivov variant je nekoliko pristranski. Ne izvemo, da varianta OPPN poteka vzporedno s pobočjem in gozdnim robom, s tem se prilagodi krajinski strukturi, varianta CI-A jo prereže. V poglavju je navedeno, da poseg ob primerni izvedbi krajinsko-arhitekturnih zasaditev ne bo moteč. Ali pri varianti OPPN takšni (omilitveni) ukrepi niso možni? Ocena »primerno« je za obe varianti načeloma ustrezna, dvom poraja predvsem bistvena razlika glede velikosti posega (dolžina) in dejstvo, da varianta CI-A dejansko poteka po »odprti« krajini po velikih nasipih in vkopih, zato je ocena »primerno« vprašljiva. Glede na razlike med variantama bi pričakovali tudi razliko v oceni.

Odgovor:

Pripomba je upoštevana. Opisi so smiselno korigirani oz. dopolnjeni. Temu ustrezno je korigirana tudi opredelitev potencialnih vplivov na krajino in mentalne značilnosti prostora (varianta CI-A: manj primerna, varianta po OPPN: primerna).

Poglavje **2.2.1 Vpliv variante na kulturno dediščino** je ustrezno. Pri tem poudarjam navedbo, da se zaradi razbremenitve centra Bleda vpliv razbremenilne ceste, gledano širše, lahko obravnava celo kot pozitiven. Takšna ocena bi sodila še kakšno drugo poglavje!

Poglavje **2.2.2 Vpliv variante na varovana in zavarovana območja ter naravne vrednote** je razdeljen in obravnavan posebej za **Varovana območja narave, Naravne vrednote** ter **Ekološko pomembna območja**. Ocene so pripravljene na osnovi merljivih vplivov ter so ustrezne.

Odgovor:

Na podano ugotovitev nimamo posebnega komentarja. Popravki niso potrebni.

2.2.3 Vpliv variante na kmetijska zemljišča - Glede na zastavljena merila je varianta OPPN iz vidika kmetijskih zemljišč bolj primerna, ocene za varianto CI-A ni.

Odgovor:

Opomba je upoštevana. V poročilo je dodana ocena primernosti tudi za varianto CI-A.

V poglavju **2.2.4 Vpliv variante na gozdna zemljišča je navedba, da** varianti ne segata na območja z varovalnimi gozdovi in območja z gozdnimi rezervati. V poglavju **1.2.4.1 Namenska raba prostora po OPN** je navedeno, da varianta CI-A poteka po gozdnih s posebnim pomenom (Gpn) in po varovalnem gozdu. Tudi iz opisa v poglavju 2.2.4 sledi, da bo treba pridobiti predhodno dovoljenja Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano na podlagi presoje vpliva posega na varovalni gozd, ki jo opravi Zavod RS za gozdove. Zato je opredelitev variante CI-A ko primerne vprašljiva.

Odgovor:

Območje poteka trase po varianti CI-A se v delu približa območju z varovanim gozdom, vendar ni predvidenih fizičnih posegov. Izvedena GIS analiza prekrivanja slojev pokaže, da potek trase ne sega v evidentirana območja varovalnih gozdov. Navedbe v poglavju 1.2.4.1 Namenska raba prostora po OPN so bile pripravljene pred končno predlagano traso poteka CI-A, zato je prišlo do odstopanja in napačne interpretacije.

Iz vsebine poročila je bil odstranjen odstavek, ki je povzema 9. člen Uredbe o varovalnih gozdnih in gozdnih s posebnim namenom. Glede na analizo poteka na tej ravni nismo identificirali fizičnih posegov na območja varovalnih gozdov.

Poglavje **2.2.5 Vpliv variante na podzemne vode – poseganje na območja VVO** je ustrezno.

Poglavje **2.2.6 Vpliv variante na površinske vode** je ustrezno, manjka ocena za varianto OPPN.

Odgovor:

Opomba glede ocene za traso OPPN je upoštevana. V poročilo smo dodali oceno primernosti tudi za varianto OPPN.

V poglavju **2.2.7 Vpliv variante na obremenitev s hrupom** in **2.2.8 Vpliv variante na kakovost zunanjega zraka** varianti nista obravnavani, je pa vpliv hrupa in kakovost zraka smiselno obravnavan v poglavju **2.1.1.1 Poselitev**. Iz opisa variant (poglavju **1.2.1**) je tudi razvidno, da so na varianti OPPN načrtovani omilitveni ukrepi za preprečitev širjenja hrupa, pri varianti CI-A pa ne, ker niso potrebni. Trditev je nekoliko v nasprotju z razlago, zakaj vidik vpliva hrupa na poselitev ni obravnavan – ker ni izdelane študije hrupne obremenitve, torej je trditev, da vpliva hrupa ne bo, preuranjena.

Odgovor:

Za vrednotenje variant glede obremenitve s hrupom so potrebni podatki, ki jih pridobimo s študijo hrupne obremenitve (izvedba meritev, modeliranja in določitev obsega preobremenjenih stavb). Ker teh podatkov ni na razpolago, v tem sklopu le-ta ne bo obravnavan. Obremenitev s hrupom je obravnavana posredno v prostorskem vidiku (kakovost bivalnega okolja), in sicer glede na bližino poteka variante v odnosu do stanovanjske pozidave.

Skladno s projektno nalogo je predmet PVV tudi »Prilagoditev prostorske in okoljske dokumentacije ter odlog zaprtja Ljubljanske ceste za motorni promet« (10. alineja točke 2.a projektne naloge), ki pa v PVV ni neposredno obravnavan. Posredno je obravnavan v točki **2.3.2.2 Čas in etapnost gradnje**, ki je ocenjen na 24 mesecev ter v zaključku, v poglavju **3.2 Usmeritve za nadaljnje postopke, vključno z opredelitvijo potrebnih strokovnih podlag**, kjer je ocenjen čas izdelave projektne in prostorske dokumentacije za varianto CI-A na tri leta (36 mesecev). V nalogi ni opredeljenih ciljev, meril in kazalnikov ter ni ocene primernosti variant.

Odgovor:

Pripomba je upoštevana, dodano je poglavje: 3.4 Prilagoditev prostorske in okoljske dokumentacije ter odlog zaprtja Ljubljanske ceste za motorni promet. V zvezi s pripombo glede opredeljenih ciljev, meril in kazalnikov ter ocene primernosti variant je odgovor podan v prilogi za zaključki tekstualnega dela: PREGLED OCEN PRELIMINARNEGA VREDNOTENJA VARIANT.

2.5 Pripombe in ugotovitve k poglavju 2.3 Vrednotenje s prometnega in funkcionalnega vidika

Vrednotenje izhaja iz gradbeno tehničnih lastnosti variant, kar ni predmet te recenzije. Ne glede na to, podajam nekaj komentarjev.

2.3.1.2 Projektna hitrost – obe varianti zagotavljata projektno hitrost, ki je bila določena s projektno nalogo, zato ocena manj primerna za varianto OPPN ni na mestu.

Odgovor:

Pripomba ni upoštevana. Varianta OPPN v zadnjem delu poteka znotraj naselja Bled, varianta CI-A pa v celoti izven naselja, zato je varianta OPPN manj primerna.

2.3.1.8 Število in ustreznost križišč/priključkov – ocena za varianto CI-A bolj primerna je dana na osnovi dodatnega priključka za CČN, kar ni predmet tega vidika vrednotenja. Načelo gradbeno tehničnega vrednotenja je – več objektov, slabša varianta. Torej dodatno križišče ne more biti prednost.

Odgovor:

Pripomba ni upoštevana. Varianta OPPN ne rešuje priključevanja čistilne naprave in bodoče gospodarske cone, samo število križišč/priključkov pa v bistvu ni edini odločujoč faktor, vendar to ni odločujoče merilo. Pri vrednotenju je bila upoštevana tudi povprečna razdalja med križišči (pri varianti OPPN znaša cca 500 m, pri varianti CI-A pa cca 680 m) ter minimalna razdalja med križišči (pri varianti OPPN znaša samo 212 m, pri varianti CI-A pa znaša 640 m).

2.3.1.11 Viški izkopanih materialov - upoštevani so samo viški materiala, ni ocene glede potrebnega materiala za nasipe.

Odgovor:

Pripomba je smiselno upoštevana. Varianta OPPN izkazuje višek zemeljskega materiala 45.025 m³, varianta CI-A pa primanjkljaj nasipnih materialov 15.850 m³. Ker je potrebno pri varianti CI-A prepeljati z oziroma na gradbišče trikrat manj materiala, je zato bolj ustrezna.

2.3.2.2 Čas in etapnost gradnje – obe varianti sta glede na možno etapnost gradnje ocenjeni kot najmanj primerni, kar ni skladno z lestvico (število možnih zaokroženih etap – 1, ocena je manj primerno).

Odgovor:

Pripomba je upoštevana. Čas gradnje je pri obeh variantah enak, zato sta s tega vidika varianti ocenjeni kot enakovredni. Gradnja po etapah pri nobeni od variant ni smiselna, saj morata delovati kot funkcionalna enota, zato sta varianti ocenjeni kot enakovredni.

Merilo »geološke razmere« za cilj »minimalno potrebno vzdrževanje ceste v poglavju 2.3.2.3 Učinkovitost obratovanja ne more biti edino merilo.

Odgovor:

Izhodišče za vrednotenje po funkcionanem vidiku se zaradi prepletanja z ostalimi vidiki vrednotenja osredotoča na funkcionalno-tehnični vidik z okvirnimi vsebinskimi sklopi: gradnja, učinkovitost obratovanja, varnost obratovanja.

Učinkovitost obratovanja se ocenjuje glede na: potrebno vzdrževanje ceste

CILJI

- minimizirati potrebno vzdrževanje ceste

MERILA

- geološke razmere

KAZALNIKI

- primernost geoloških razmer po 5-stopenjski lestvici

Primernejša je varianta, ki ima čim boljšo oceno primernosti glede geoloških razmer po 5-stopenjski lestvici, ki je podana v nadaljevanju:

Ocena primernosti z vidika učinkovitosti obratovanja

1	Najbolj primerna	– delež pričakovanih geotehničnih težav, omejitev in zahtevnih geotehničnih omilitvenih ukrepov ne presega 10% načrtovane dolžine trase
2	Bolj primerna	– delež pričakovanih geotehničnih težav, omejitev in zahtevnih geotehničnih omilitvenih ukrepov obsega 11% do 20% načrtovane dolžine trase
3	Primerna	– delež pričakovanih geotehničnih težav, omejitev in zahtevnih geotehničnih omilitvenih ukrepov obsega 21 do 30% načrtovane dolžine trase
4	Manj primerna	– delež pričakovanih geotehničnih težav, omejitev in zahtevnih geotehničnih omilitvenih ukrepov presega 31% načrtovane dolžine trase
5	Najmanj primerna	– pogojno primerne variante

Na tej osnovi je bila pripravljena večina vrednotenij za cestno prometno infrastrukturo.

2.6 Pripombe in ugotovitve k poglavju 3. Zaključek

V zaključku so povzete ocene po posameznih poglavjih. Opozarjam na zapisano v poglavju **3.1.6 Družbena sprejemljivost** je navedeno, da vrednotenje s področja družbene sprejemljivosti v PVV ni bilo izvedeno. Glede na to, da je varianta OPPN opredeljena v veljavnem OPN-ju (Uradni list RS, št. 27/12) kot je to opisano v poglavjih **1.2.4.1 Namenska raba prostora po OPN ter 1.4 Izhodišča veljavnega prostorskega akta vezana na izgradnjo JRC**, ter da je za njo bil izdelan in sprejet OPPN lahko ocenimo, da je varianta družbeno sprejemljiva, saj je oba akta sprejel Občinski svet.

Odgovor:

Zapisano v poglavju 3.1.6 Družbena sprejemljivost je razumeti tako, da v sklopu naloge ta vidik ni obravnavan. Glede na pripombo (tudi pojasnilo na recenzijski razpravi) se zapisano ustrezno korigira: »Vrednotenje s področja družbene sprejemljivosti v sklopu te naloge ni bilo izvedeno, saj ta faza vključuje le preliminarno vrednotenje variant. Preverjala se bo v procesu, ki sledi.«

V poglavju **3.2 Usmeritve za nadaljnje postopke, vključno z opredelitvijo potrebnih strokovnih podlag** so navedene in predlagane določene dodatne študije in raziskave:

- Preveritev dostopa do CČN in predvidene gospodarske cone – iz projektne dokumentacije je razvidno, da dostop ostaja enak kot do sedaj, tudi sicer ni predmet projektne naloge. Če ena od variant ta dostop rešuje, je to njena prednost. Glede na to, da IDZ za varianto CI-6 ni bil izdelan na geodetskem načrtu, pa je zaradi evidentiranih višinskih razlik treba preveriti tudi možnost izvedbe priključka na območje CČN v primeru variante CI-A;
- izvedbo kolesarske steze od Bohinjske Bele do Bleda – velja za obe varianti;
- ukrepe za izvennivojsko ločitev peš in kolesarskega prometa v križišču z Mlinsko cesto – predlog je smiseln, preveriti bi bilo smiselno tudi sicer izvennivojski priključek;
- spremembo projektne rešitve predora Megre glede na novo Uredbo o tehničnih normativih in pogojih za projektiranje cestnih predorov v Republiki Sloveniji – je predmet gradbeno tehnične recenzije

Za potrebe primerjalne študije obeh variant bi bilo potrebno izdelati še sledeče strokovne in druge podlage – ocenjujem, da je večino strokovnih podlag treba izdelati za varianto CI-A.

V zaključki je navedeno, da je v primeru izbora variante CI-A bo treba izvesti postopek sprememb in dopolnitev Občinskega prostorskega načrta Občine Bled in izdelati in sprejeti OPPN, kar izdelovalec PVV ocenjuje na tri leta. Po moji oceni je ocenjeni rok zelo optimističen. Glede na zakonske roke in prakso umeščanja v prostor je rok najmanj 5 let. Skladno s projektno nalogo naj bi bila časovna komponenta tudi predmet PVV (poglavje Prilagoditev prostorske in okoljske dokumentacije ter odlog zaprtja Ljubljanske ceste za motorni promet), ki pa v nalogi ni obravnavan.

Odgovor:

Pripombe so smiselno upoštevane. Seznam potrebnih strokovnih podlag je pripravljen ločeno, ponovno pa so bili pregledani roki za izvedbo postopka priprave sprememb in dopolnitev prostorskih aktov v primeru izbora variante CI-A ter ustrezno korigirani. Ta sklop je obravnavan v dodanem poglavju: Prilagoditev prostorske in okoljske dokumentacije ter odlog zaprtja Ljubljanske ceste za motorni promet.

GRAFIČNE PRILOGE

Grafične priloge so ustrezne, preglede. Morebitne pomanjkljivosti ne vplivajo na PVV.

ZAKLJUČEK

- Preliminarno vrednotenje variant je kot naloga izdelana ustrezno.
- Nekaterih opisi in navedbe niso dosledni.

- Nekatere ocene variant niso ustrezne, v nekaj primerih ocen ni.
- Iz zaključka PVV ne izvemo, katera varianta je, glede na razpoložljive podatke ustrežnejša.
- Izdelovalec se tudi neposredno ne opredeli do odločitve, ali je smiselno nadaljevati postopke za eno, sprejeto varianto ali za dve varianti.

Celje, 29. 06. 2020

Radovan Romih
univ. dipl. inž. kraj. arh.

Odgovore pripravili:

- s prostorskega vidika:

TOPOS d.o.o.,
Kočevarjeva ulica 1, 8000 Novo mesto
mag. Mateja Kaudek, univ. dipl. inž. arh.

- z okoljskega vidika:

AD- SVETOVANJE, Anes Durgutović, s.p.
Levstikova ulica 12a, 1241 Kamnik
Anes Durgutović, dipl. inž. geoteh. in rud.

- s prometnega in funkcionalnega
ter ekonomskega vidika:

PROJEKTIVNI ATELJE – Nizke gradnje d.o.o.
projektiranje, inženiring in storitve
Kersnikova 9, 1000 Ljubljana
Janez Podobnik, univ. dipl. inž. grad.

Datum:

7. julij 2020