



Številka: 34402-1/2000-514

Datum: 30. 6. 2020

**Zadeva: zabeležka recenzijske razprave 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**

Recenzijska razprava je potekala preko video konference v torek, 30.6.2020 od 10.00 do 12.30. ure.

Prisotni na razpravi:

Aleš Mlakar (pooblaščenec Občine Bled), Dušan Granda, Mateja Kaudek, Viktorija Bajec (vsi Topos d.o.o.), Janez Podobnik (Projektivni atelje - nizke gradnje d.o.o.), Anes Durgutović (AD svetovanje), Milivoj Ročenovič (Biro za projektiranje in inženiring d.o.o.), Rado Romih (Razvojni center Planiranje d.o.o. Celje), Niko Fabjan, Sonja Dornik (oba predstavnika Civilne iniciative Mlino), Robert Klinar (direktor občinske uprave), Saša Repe (višja svetovalka za prostor)

**V nadaljevanju so podani ključni povzetki pripomb in ugotovitev recenzentov ter povzetek razprave s sprejetimi sklepi:**

**Recenzija idejne zasnove variante CI-A:**

Recenzent Milivoj Ročenovič opozori na pričakovane težave s stabilnostjo pobočja v Mačkovcu pod obstoječo državno cesto; avtorju IDZ CI-A je bila posredovana razpoložljiva geološko geomehanska dokumentacija iz projekta kolesarske ceste Bled - Bohinjska Bela, ki nakazuje težavnost plazljivega terena; kljub navedenemu v predmetni IDZ ta del ni obravnavan kot problematičen. Opozori na ukrepe vzdolž kolesarske steze.

Recenzent navede, da je potek trase ceste še vedno sorazmerno zvit, nivojsko pa trasa v večjem delu poteka po cca. 10-metrskem nasipu nad terenom; objektom na jugu se trasa približa na 40 m, na severu na 30 m, medtem ko se objektom pod Kozarco izogne na razdalji 250 m in z vkopom od 10 do 15 m. S pomikom trase preko obstoječe hiše na Logu bi se krivini trase izognili.

Nadalje je izpostavljeno vprašanje glede skrajšanja dolžine predora v varianti CI-A; recenzent meni, da bi moral biti predor enako dolg kot v varianti OPPN.

Razprava: projektant Janez Podobnik navede, da obstoječa geološko geomehanska dokumentacija ne nudi zadostne osnove, pri čemer meni, da podporna konstrukcije OK-2 zadošča kapaciteti ceste, obstoječe ceste in kolesarske steze. Glede poteka trase je podrobneje pojasnjeno v gradivu, zakaj je bil izbran naveden potek. Janez Podobnik navede, da predor po varianti OPPN ni ustrezen oz. skladen s predpisi. Recenzent in predstavniki občinske uprave menijo, da bi dolžini predora v obeh variantah morali biti enaki.

**Sklep: projektant naj pripravi pisne odgovore na pripombe recenzenta podane v recenzijem poročilu. Dodatne projektne korekcije variante CI-A v tej fazi niso potrebne. Podjetje PNZ se pozove k pojasnilu glede rešitve predora.**

**Recenzija preliminarne primerjave variant s prometnega in funkcionalnega vidika:**

Recenzent tudi v tem kontekstu opozori na vprašljivo korektnost prikaza večjih objektov na trasi; predor bi moral biti upoštevan v obeh različicah z enako dolžino, oporna konstrukcija trase CI-A v Mačkovcu bi glede na zelo zahtevne geološko geomehanske razmere lahko merila več kot navedeno;



OBČINA  
BLED  
BLED  
MUNICIPALITY

CESTA SVOBODE 13  
4260 BLED  
T: +386 (0)4 575 01 00  
E: +386 (0)4 575 01 57

primerjava variant s tega vidika ni ustrezna. Posledično je vprašljiva korektnost izračuna stroškov ceste. Recenzent s primerjalnim izračunom stroškov ugotavlja od 18 do 26 % višjo investicijo po varianti CI-A v primerjavi z varianto OPPN. Projektant Janez Podobnik navede, da imata varianti različni koncept izračuna, saj se razlikujejo tipi konstrukcij; glede na obseg podrobnosti izdelave IDZ za CI-A so te ocene kot navedene. Recenzent izpostavi pomisleke glede nekaterih ocen primernosti.

Razprava: glede na izkušnje, kako se ocene od nivoja IDZ do PZI lahko spremenijo (tudi do 30 %), naročnik pričakuje, da se strošek obeh variant izračuna na enakih osnovah; ena od možnosti bi bila, da se trasa OPPN prevrednoti na nivo IDZ. Janez Podobnik navede, da je IDZ za CI-A izdelana na osnovi izredno nepopolnih podatkov, zato se lahko zapisniško ugotovi, da je korekcijski faktor pri oceni stroškov trase CI-A do +20%.

Recenzent opozori tudi na viške materiala; ocena variant ni ustrezno podana, saj varianta OPPN lahko viške materiala umešča na lokacijo bodoče širitve komunalne cone ob čistilni napravi, medtem ko trasa CI-A zahteva dobavo dodatnega materiala.

Razprava: projektant oporeka možnosti odlaganja viškov materiala na gradbišče drugega investitorja.

**Sklep: uporabi se dodatno merilo pri vrednotenju variant; poleg viškov materiala naj se ugotovijo tudi manki oz. dodatno potrebni material. Dolžina predora in cena za predor sta za obe varianti enaki. Primerjava cen naj bo čim bolj transparentna, postavke čim bolj realne. Izdelovalci preliminarne primerjave variant naj se do pripomb recenzenta opredelijo pisno; preliminarno primerjavo variant naj ustrezno dopolnijo, v kolikor se ne strinjajo s pripombami recenzenta, naj to navedejo in obrazložijo.**

#### **Recenzija preliminarne primerjave variant s prostorskega in okoljskega vidika:**

Recenzent Rado Romih navede, da se vrednotenje nanaša na zelo ozko območje ob trasi, zanemari pa izboljšanje razvojnega potenciala Bleda in razbremenitev središča Bleda. V tem kontekstu pogreša tudi poglavje o regionalnem prostorskem razvoju oz. pomembnosti te ceste na državni ravni.

Ocenjuje kontradiktorno vrednotenje v segmentu turizem in pristočasne dejavnosti, kjer je varianta OPPN ocenjena kot neprimerna zgolj z vidika bližine turističnih nastanitvenih objektov, medtem ko trasa CI-A preči površine odprte krajine, ki so pomembne za pristočasne dejavnosti in turizem.

Recenzent opozori na pomanjkljive podatke glede prečenja pomembnejših infrastrukturnih sistemov - visokonapetostni daljnovod.

Poglavje o fizičnih in morfoloških značilnostih se opredeli le do poselitve, ne pa do samega reliefa in krajine; v tem oziru trditev, da varianta CI-A na izredno visokih nasipih ne vpliva na naselji Selo in Log, ni korektna.

Poglavje o vplivu na značilnosti kulturne dediščine nima izdelanega kriterija.

Poglavje o vplivu variant na krajino favorizira varianto CI-A, čeprav le-ta poteka po kvalitetnejši krajini, medtem ko trasa OPPN sledi že obstoječim linijam v prostoru.

V poglavju o kmetijskih zemljiščih ni podane ocene za traso OPPN. V oceni investicije ni bil upoštevan strošek nakupa kmetijskih zemljišč, kar ni nezanemarljiv strošek.

V poglavju o gozdnih zemljiščih je navedeno, da trasa CI-A ne poteka preko varovalnih gozdov, kar ne drži.

V poglavju o vplivu trase na površinske vode manjka ocena za varianto OPPN. Poleg tega ni navedeno, da trasa CI-A posega delno na potencialno poplavno območje.

V oceni potrebnih protihrupnih ukrepov za traso CI-A je navedeno, da niso potrebni. Ker ni izdelanih študij, ki bi to potrdile, ta trditev ni ustrezna.

V poročilu manjka poglavje o času in etapnosti gradnje; odmik časa gradnje JRC mora biti ustrezno ocenjen.





V poročilu so nekatere vsebine navedene v različnih merilih in se podvajajo, kar je potrebno odpraviti.

Recenzent omeni pomanjkljivost poglavja o družbeni sprejemljivosti. OPPN je bil dvakrat sprejet na občinskem svetu, zato ne more reči, da je varianta družbeno nesprejemljiva. Aleš Mlakar pojasni, da ocena družbene sprejemljivosti ni bila predmet preveritve, se pa bo preverjala v procesu, ki sledi.

Recenzent pogoša končno opredelitev izdelovalca preliminarne primerjave. Kot ocenjuje sam, sta si trasi podobni, razlike so v dolžini trase, pri čemer je obe varianti z omilitvenimi ukrepi možno pripeljati do sprejemljivosti; če upoštevamo še časovno komponento, bi recenzent izbral varianto OPPN z omilitvenimi ukrepi.

**Sklep: izdelovalci preliminarne primerjave variant naj se do pripomb recenzenta opredelijo pisno; preliminarno primerjavo variant naj ustrezno dopolnijo, v kolikor se ne strinjajo s pripombami recenzenta, naj to navedejo in obrazložijo.**

Projektant Janez Podobnik pove, da ima predvidena gospodarska cona ob čistilni napravi s traso CI-A ustrezno cestno navezavo; trasa OPPN tega dostopa ne rešuje oziroma manjka cca. 1 km ceste, da se omogoči enak nivo uslug. Ob preračunu stroškov investicije naj bi se ovrednotil tudi ta odsek.

Dušan Granda pojasni, da želijo obe varianti obravnavati celovito, zato so med nadaljnji potrebni strokovnimi podlagami predlagali tudi IDZ ceste do čistilne naprave ob trasi OPPN; s tem bi se spremenili tudi vplivi na okolje in poselitev.

**Sklep: rezultat primerjalne študije mora biti obseg cest, ki so v domeni investitorja JRC (DRSI). Doda se komentar glede celovitosti obravnave. Zaključek v obliki izpostavljenih prednosti in pomanjkljivosti obeh variant je v skladu s projektno nalogo.**

Niko Fabjan povpraša, ali je možna fazna gradnja JRC. Dušan Granda meni, da je to stvar volje, Robert Klinar pojasni, da DRSI zahteva potrjeno celotno traso ceste.

**Sklep: projektna skupina bo pripravila odgovore na pripombe recenzentov in ustrezno popravila IDZ ter preliminarno primerjavo variant do 8.7.2020.**

Zapisala:  
Saša Repe  
Višja svetovalka za prostor