

2. Potrditev zapisnika 2. izredne seje z dne 15. 7. 2020

PREDLAGATELJ: župan Janez Fajfar

**PREDLOG SKLEPA:
Občinski svet Občine Bled potrdi zapisnik 2. izredne seje z dne 15. 7. 2020.**

Številka: 034-6/2020-4
Datum: 15. julij 2020

ZAPISNIK

2. izredne seje Občinskega sveta Občine Bled, ki je bila v torek, **15. julija 2020** v prostorih Infocentra Triglavska roža Bled, Ljubljanska cesta 27, Bled.

Prisotni člani: Janez Brence, Lea Ferjan, Gregor Jarkovič, Darko Mlakar (od 17.22 dalje), Anton Omerzel Mihaela Pesrl, Boštjan Ploštajner (od 17.44 dalje) Boštjan Razinger, Milan Rejc, Franc Seban, Jana Špec, Brigita Tišler, Srečko Vernig, Dušan Žnidaršič

Opravičeno odsoten: Jakob Bassanese, Aneta Varl in Anton Mežan,

Občinska uprava: Aleksandra Žumer, višja svetovalka za pravne zadeve, Robert Klinar, direktor OU, Primož Lah, vodja MIR

Ostali prisotni: Romana Purkart, Andrej Jan; direktor PNZ d.o.o., Dušan Granda, direktor TOPOS d.o.o.; mag. Mateja Kaudek, TOPOS d.o.o.; dr. Aleš Mlakar, strokovni sodelavec občinske uprave Bled.; Helena Bogataj, Ministrstvo za Infrastrukturo; Sodja Jože, župan Občine Bohinj; Bogomir Vnučec- poslanec Državnega sveta: Franc Kramar - poslanec Državnega zbora.

Vabilo za sejo so svetniki prejeli v četrtek, 9.7.2020 po elektronski pošti s povezavo do gradiva na spletnih straneh Občine Bled.

Za izredno sejo je bil predlagan naslednji **DNEVNI RED:**

- 1. Potrditev dnevnega reda 2. izredne seje**
- 2. Opredelitev Občinskega sveta občine Bled do variant poteka južne razbremenilne ceste na Bledu**

Ker ni bilo razprave na Dnevni red, je župan dal na glasovanje

PREDLOG SKLEPA

Občinski svet Občine Bled sprejme dnevni red 2. izredne seje.		
PRISOTNI	ZA	PROTI
12	12	0

Sklep **JE** bil sprejet.

Točka 2: Opredelitev Občinskega sveta občine Bled do variant poteka južne razbremenilne ceste na Bledu

Uvodno obrazložitev je podal direktor Občinske uprave Robert Klinar in povedal, da je bila na občino Bled predložena v torek, 14.7.2020 še ena varianta trase južne razbremenilne ceste, predvsem lastnikov zemljišč, ki je bila posredovana tudi vsem članom Občinskega sveta na njihove elektronske naslove.

Dodal je, da bo predstavitev posameznih dokumentov potekala tako, kot je bila predstavljena v gradivu in objavljena na spletni strani Občine Bled in sicer:

Predstavitev trase OPPN za južno razbremenilno cesto na Bledu (R1-209/1089 Bled-Soteska) je podal g. Andrej Jan, direktor PNZ d.o.o.

Predstavitev trase civilne iniciative Mlino (CI-A) in preliminarne primerjave variante CI-A s traso OPPN sta podala g. Dušan Granda, direktor TOPOS d.o.o. in mag. ga. Mateja Kaudek.

Predstavitev oziroma povzetek mnenj nosilcev urejanja prostora je podala ga. Saša Repe, višja svetovalka za prostor občine Bled.

Predstavitev pogleda civilne iniciative Mlino je podala predstavnica CI ga. Meta Pazlar.

Strokovni povzetek ugotovljenega pa je podal g. dr. Aleš Mlakar, strokovni sodelavec občinske uprave Bled.

Pred razpravo je župan še pisni stališči svetnika Jaka Bassaneseja in svetnice Anete Varl, ki sta bila opravičeno odsotna.

Jaka Bassanese:

Z namenom dodatne legitimitete pri sprejemanju sklepov na 2. izredni seji OS občine Bled pošiljam svojo podporo z obrazložitvijo. (Lahko tudi kdo prebere na seji).

Na podlagi projekcije nove trase, primerjalne študije z že obstoječo traso in recenzijo projekta, smo v Listi Rad imam Bled popolnoma seznanjeni s primerjavami med obema trasama. Torej med to že obstoječo traso in tisto, ki jo predlaga Civilna iniciativa Mlino.

Čeprav že v času pred projektiranjem predloga nove trase, na podlagi že pridobljenih predmnenj soglasodajalcev, nisem bil ravno navijač preverjanja nove trase, sem z občutkom do prebivalcev ob trasi podprl proračun s postavko za preveritev nove trase.

Ob trenutni sliki so se rezultati mojih domnev le potrdili.

Mnenja soglasodajalcev so v večini negativni, roki priprav in izvedb OPN in OPPNja pa so v najboljši možni opciji med 7 in 10 let, a še to pod pogojem, da se pridobi vsa soglasja, ki pa so že predhodno negativna. Iz tega sledi, da roki izvedb OPN in OPPNja 7 do 10 let niso niti relevantni, saj do njihovih sprejemov na podlagi mnenj soglasodajalcev niti ne bo možno priti.

Aneta Varl:

Podpiram zapis Jaka hkrati pa se pridružujem podpori sklepom na izredni seji OS, ki bo v sredo, 15.7.2020.

Po prebranih stališčih zgoraj navedenih svetnikov, je župan odprl razpravo in prosil vse razpravljalce, da se držijo določenih pet minut in dve minuti za repliko.

Anton Omerzel:

je povedal, da je to zgodovinska seja, saj je mnenja, da je napočil trenutek, ko se bo z veseljem soglasno potrdil OPN za tako željeno in potrebno obvoznico.

Gregor Jarkovič:

JRC je v petdesetih letih obstoja v bistvu postala sinonim za vse kar gre lahko narobe pri izvajanju prostorskih projektov. Resnično gre za en nesrečen projekt.

Ti zapleti v zvezi JRC naj bodo sedanjim in vsem prihodnjim politikom in oblastnikom v jasen opomin, da se vsakršni prostorski in ostali projekti ne morejo voditi enostransko in avtoritarno, temveč demokratično, strokovno in s širšim diskurzom.

Pretekli zapleti so opomin nedopustnih vplivov posameznikov, nesposobnosti določenih preteklih politik in sramota za celotno državo, ne samo za blejsko občino. Zapleti kažejo na to kako so funkcionirali nekateri pretekli oblastniki, ki niso razumeli svojega poslanstva do občanov tega kraja.

Občinska uprava, svetniki, CIM in država so v zadnjih mesecih dosegli ogromno, kar se prej ni v desetletjih.

Ob tem bi vseeno izpostavil CIM, saj nenazadnje iskreno lahko povem, da cenim njihov razum, trud, vztrajnost in vse aktivnosti biti slišan, saj so predvsem in tudi oni jasno pokazali da so bili načini vodenja nekaterih preteklih politik napačni.

Cenim njihov korekten in legitimen "boj" če lahko tako rečem, saj so pokazali da oblastniki ne morejo biti sami sebi namen.

Čas in nastale okoliščine so pripeljali projekt do te točke, da praktično ni več manevrskega prostora (časa), saj bomo brez JRC skoraj zagotovo Bled in tudi Bohinj prometno, okoljsko in gospodarsko uničili.

Upam in želim si, da bo državna politika in birokracija imela moč in moralno ter poklicno odgovornost do tega, da bo projekt izpeljala po obljubljeni časovnici. To je namreč projekt, ki bo imel pomemben vpliv ne samo na celotno regijo temveč na celotno državo.

Seveda je potrebno podpreti varianto trase oppn ki je časovno in ekonomsko najbližja... Tukaj ni dvoma. Tu gre za odgovornost do vseh občanov in nenazadnje državljanov.

Vsekakor pa je na tem delu nujna zaveza, da se bo projekt vodil in peljal transparentno in s sodelovanjem vse zainteresirane javnosti z namenom maksimalne optimizacije trase za doseg čim manjših vplivov na kvaliteto bivanja domačinov in naravo.

Dušan Žnidaršič:

Je povedal, da je bil prelomno leto 1983, ko se je trasa umestila in vsi, ki so po tem letu pridobivali gradbena dovoljenja so bili seznanjeni s to nameravano gradnjo južne razbremenilne ceste in da so sosedje te razbremenilne ceste. Dodal je še, da je eden izmed občanov, na območju, kjer bo šel tunel pod Stražo, gradbeno dovoljenje, za kar je bilo potrebno tudi izobiti njegovo hišo in s tem, da je sedaj v postopku razlastnitvenja, ker noče odstopiti svoje zemlje.

Dodal je že, da se strinja s predsednico Krajevne skupnosti Bled, da je potrebno zadevo čimpreje rešit, tudi iz razloga, ker na Mlinem niso samo ti krajanji, ki del Civilne iniciative, ampak so tudi krajanji, ki že vsa leta živijo ob Cesti svobode in gledajo vse te kolone in zastoje dnevno in je bil mnenja, da se reši tudi te krajanje. Strinjal se je tudi s predhodniki, da je južna razbremenilna cesta nujno potrebna in da se naredi po takem ključu, da bodo vsi zadovoljni.

Jana Špec:

Povedala je, da se ji zdi prav, da so se svetniki odločili, da se podpre Civilno iniciativo in da se je podprla idejna zasnova in da se jim je šlo nasproti. Obrazložila je še, da če bi se ugotovilo, da je njihova trasa izvedljiva, časovno izvedljiva in tudi iz drugih razlogov in zakaj ne, če bi to pomenilo večjo kakovost bivanja za njih. Ugotovljeno je bilo, da je sedaj edina možna varianta trasa po obstoječem OPPN-ju, ne samo zato ker je cenejša, ampak dodala, da se ji zdi najbolj pomembni časovni faktor. Dodala je še, da je obvoznica potrebna sedaj, zato je vsakakršen dan, ki se zgubi, dejansko zamujen. Mnenja je bila, da trenutne variante ni, kot da se odloči, da se čimprej realizira južna razbremenilna cesta po obstoječem OPPN in dodala, da naj se vsi zavežejo, da se približa, ne samo prizadeti iz Civilne iniciative, tudi vsem ostalim prizadetim na tej trasi in predlagala, da se pogleda najbolj možna rešitev v okviru tega OPPN-ja, zato da se njim čim manj poslabša kakovost bivanja.

Milna Rejc:

Prvo je zaprosil župana za dvojni čas, ker je povedal, da ima nekaj več napisanega.

»V želji da dobimo cesto ali obvozno cesto ali kakršnokoli cesto, ki bi usmerila promet iz sklede jezera in centra Bleda smo pripravljene požreti in spregledati marsikaj ne glede na posledice, še posebej če se rešitve ne lomijo na naših lastnih hrbtih ampak na plečih drugih.

Zakonodaja nam je že leta 2002 omogočila, da mi sami gospodarimo s prostorom, kljub temu pa smo, kot je povedal naš župan v javnem glasilu, z umestitvijo ceste sledile zgolj argumentom in željam investitorja in verjeli, da dela prav in na tej podlagi sprejemali tudi prostorske načrte. Lokalna skupnost je v želji po doseganju kratkoročnih koristi slepo in brez dopolnjenih rešitev sledila predlogom investitorja in s tem očitno se odrekla vlogi pravic in celo dolžnosti varovati najprej javni interes kraja in lastnih občanov in šele za tem slediti nekaterim drugim interesom, ki jih predstavljajo kot javni. Da je šlo nekaj narobe pri vsej tej zgodbi na eni strani dokazuje cilj in na drugi razlastitve, ki se kažejo. Zaradi pomanjkanja samozavesti in poguma bomo občani centra Bleda in jezera če se v zadnjem hipu ne bo kaj temeljito spremenilo, najbrž žrtvovali njegovo zaledje, to je del, o katerem danes govorimo, južni del Mlina. Odgovornost za to pa pade na našo generacijo, na politiko tega trenutka, na nas, svetnike in svetnice in tokratno vodstvo občinske uprave. Ne glede na to kakšno odločitev bomo tokrat izglasovali, vemo pa, kakšen predlog je na mizi in vsaj slutimo, če že ne vemo, s kakšnimi pomanjkljivostmi in prednostmi projektom imamo opravka, pa se tokrat ne bomo mogli izogniti odgovornosti za svojo odločitev pred tem smo. Ne glede na to, katera umestitev v prostor bo obveljala kot dokončna, ne glede na to kako tehtni so zadržki in celo ugovori kritičnih strokovnjakov in zainteresirane javnosti, ne glede na izkazane pomanjkljivosti in prednosti posamezne rešitve se ne bomo mogli izogniti odgovornosti posledic tokratne odločitve že zaradi samega dejstva, da si v želji po kakršnikoli boljši rešitvi nismo upali in nismo znali izpogajati in zahtevati rešitve, ki bi bile lahko precej bolj prijazne do našega kraja, predvsem pa do zaledja in do naših ljudi, ki se zaradi trenutne brezbržnosti niti ne zavedajo kaj jim nova cesta prinaša. Namesto obvoznice bomo dobili razbremenilno cesto, zna kdo med nami pojasniti razliko med in drugo cesto, zna kdo pojasniti in suvereno razložiti kaj je ena in kaj je druga, kakšne so karakteristike ene in kakšne druge. Zna kdo kaj tehtnega povedati o poledicah za ljudi, kraja ene in druge rešitve in razlika o posledicah, ki jih prinašata kraju ena in druga rešitev so velikanske. Na to smo bili že večkrat opozorjeni.

Namesto obvoznice bomo dobili razbremenilno cesto, zna kod med nami pojasniti razliko med eno in drugo. Še enkrat ponavljam, umestitev obvozne ceste v prostor, vemo da nobena od predlaganih rešitev ni samo dobra, na samo slaba. Si upamo naši javnosti zagotoviti, da bo izbrana umestitev obvozne ceste v prostor imela tudi na dolgi rok pozitivne učinke ali vsaj take, kot jih pričakujemo v kratkem času. Si upamo garantirati, da bo obremenitev do zaledja, potem ko bo cesta zgrajena, opravičila prednosti razbremenitve centra in v tehničnih rešitvah. Imamo zadosti znanja, smo zadosti informirani, smo dobili vsa potrebna ali vsaj zadostna pojasnila in zagotovila strokovnjakov, ki delajo na tem področju, da za cesto uporabljeni tehnični elementi ceste, ki sledijo najvišjim sodobnim standardom načrtovanja obvoznih cest in njihovemu

umeščanju v ta dragoceni prostor, ki ga imenujemo Bled. Smo dobili garancije, da je objekt, kakršen je načrtovan, usklajen z našimi državnimi dolgoročnimi načrti. Naj spomnim en majčken dvom, da temu ni tako, 40. člen, 3. odstavek našega veljavnega OPN-ja v poglavju koncept prometnega omrežja piše, citiram: «S preureditvijo v štiripasovnico se bo povečala propustnost regionalne ceste RI209 Lesce – Bled od avtocestnega priključka Lesce do Bleda. Regionalne ceste bodo posodobljene z ustreznimi širokimi profili. Med Lescami in Bledom bomo dobili štiripasovnico, da se izognemo zagatam in zastojem pri priključevanju na avtocesto. Vse lepo in prav ampak obvozni cesti pa sta dvopasovnici z možno hitrostjo 70km/uro brez odstavnih pasov. Razumno je pričakovati, da bo kljub večji prometni propustnosti štiripasovnice prihajalo do zagat, zastojev zaradi prometne propustnosti obeh razbremenilnih cest, razen če zgornji citat na razumem tako, da bo po zgraditvi štiripasovnice sicer treba povečati propustnost obeh regionalnih cest. Pori tem ostaja neodgovorjeno vprašanje, kako. Velikokrat je bilo v javnih razpravah omenjeno, da se spremembe še prilagodijo oziroma omilijo posledice načrtovane ceste, optimalni omilitveni ukrepi naj bi bili zvočno odbojni plotovi in vgradnja zvočno bolj optimalnega stavbnega pohištva v bližnje objekte. Le kdaj pa kdaj, povsem neobvezno, pa je omenjala možnost poglobitve ceste, izvedba pol vkopane ceste gradnje galerij mimo naselij, ali celo vkopana varianta ceste na načrtovanem koridorju ali na njegovem delu. Večini se je zdelo kaj takega in še danes se bojim, da je tako, predrago, neracionalno in nerazumno. Seveda stališče kratkoročnih predvsem finančnih učinkov je res tako, če pa na tehtnico postavimo še vrednost prostora, pa je račun najbrž malo drugačen. Mi pa nobene garancije nimamo in je tudi ne bomo imeli, da se bodo tovrstni umilitveni ukrepi v dobro kraja in lokalnih prebivalcev tudi uporabili. Podlage, na katerih temelji projekt obvozne ceste so bile izdelane leta 2009, PGD faza na podlagi takrat veljavnega lokacijskega načrta iz leta 2002 in po javno objavljenih trditvah investitorja rabi dopolnitve novelacije med stanjem in revizijo. Projekt je izdelan kot celota in ne predvideva fazne gradnje. Temeljni akt, na podlagi katerega bi moral biti, pa ni, izdelan projekt po OPPN za JRC sprejet 3. aprila 2012. Tri leta po projektu PGD izdelane v PGD formatu. Osnovni prostorski načrt na katerega naj bi temeljil podrobni prostorski načrt za JRC je bil sprejet še kasneje, 31. aprila 2014, pet let po izdelanem projektu PGD za JRC.

Na glavo obrnjen postopek je najbrž povsem sprejemljiv in ustrezen temelj za odločanje ali je projekt vreden potrditve ali ne. Pri tem, pa lahko mirno pozabimo dejstvo, da projekt, načrtovan v nekem drugem času, na nekih drugih prostorskih osnovah, adaptiran na nove prostorske akte in nove predpise in standarde, brez resnih popravkov, najverjetneje ne more biti ravno dobra popotnica za odločanje.

Z veliko gotovostjo lahko sklepamo, da se bo po zgraditvi obeh obvoznih cest pritisk na prostor ob njih samo povečal.

Če bi gradili obvoznice, tako kot so bile načrtovane, bi že zaradi tehničnih razlogov (omejitev števila lokalnih priključkov na obvozno cesto) vsaj v manjšem delu lahko kontrolirali pritisk na prostor, kar pa se ne bo zgodilo ob gradnji razbremenilne ceste, zanesljivo pa ne, če bo ta cesta zgrajena po terenu in ne bo vsaj pol vkopana ali celo vkopana, ker noben predpis ne omejuje število priključkov na razbremenilno cesto. Dolgoročno lahko pričakujemo, da bo razbremenilna cesta transformirana na še eno ulico več in ponovitev problemov, ki jih imamo zdaj.

Nobena garancija o nasprotnem nam ni bila dana. V resnici take garancije niti zahtevali nismo.

Le malo intelektualnega napora zahteva preverjanje mnenj in stališč nosilcev urejanja prostora, da opazimo, menda povsem naključno, kako površno, če ne še kaj hujšega, je njihovo preverjanje dejstev in izhodišč za presojanje vplivov na okolje. Značilni pokazatelj takega pristopa so razlogi, ki jih navajajo v svojem negativnem mnenju npr. MORS, ZRSVN, ZGS in MKGP, ki eno od variant ocenjuje kot neprimerno in nesprejemljivo, ker:

MORS; citiram: »...varianta na samo strelišče ne posega, poteka pa neposredno ob meji varnostnega pasu... poleg tega je v srednjeročnem obdobju predvidena prenova in ureditev strelišča... Zato je možna sprememba oz. širitev varnostnega pasu strelišča na širše območje in bi imelo lahko vpliv na varnost na načrtovani obvoznici...«

Če prav razumemo, MORS načrtuje prenovu, ki bi lahko? in ne nujno vplivala na obvoznico, zato negativno mnenje. Utemeljitev pa ni. Namesto protokola o uvedbi varovalnih ukrepov, širitev varnostnega pasu.

MKGP; na podlagi mnenja ZGS; citiram: »... Z vidika upravljanja s populacijo divjadi... je varianta nesprejemljiva, saj bi močno posegla v življenjski prostor divjadi oziroma v gozdni prostor, ki predstavlja migracijski koridor za prehajanje divjadi...«

Varianta obvoznice poteka mimo predvidene industrijsko obrtne ceno deloma celo po obstoječih prometnicah, ki jih bo že zaradi načrtovane obrtne cone treba rekonstruirati in usposobiti za dodatno prometno obremenitev. Varianta obvoznice v ničemer ne spreminja umestitvenega koridorja teh cest. Obnova strelišča načrtuje tudi MORS in najverjetneje bo novi ureditvi treba prilagoditi tudi dostopno pot. Za migracijske poti divjadi obstajajo tehnične rešitve, ki sledijo tem potem in zavarujejo divjad pred nevarnostmi prometa. Te rešitve pri obstoječih cestah ni, zato nastaja škoda. Soglasodajalci pa spregledajo, da je del variantne rešitve predviden na stebrih in ta rešitev že sama po sebi preprečuje možnost, da se prehod divjadi v stalnem koridorju prepreči.

ZRSVN; variantna rešitev«..... Poteka preko več naravnih vrednost in v vplivnem območju...kot varianta po OPPN...«

Drži; ampak v natančno te naravne vrednote sega tudi načrtovana industrijska cona kateri bo treba prilagoditi dostopne ceste. Invazivni poseg v prostor, bi se z združitvijo obeh koridorjev, generalno gledano, kvečjemu zmanjšal. Ampak to najbrž ni v interesu vseh udeležencev v tem projektu.

Prisiljeni smo v odločitve, kljub številnim dvomom in nejasnostim in kljub resnim zadržkom glede prostorske umestitve obvozne ceste v prostor in celo, vsaj do neke mere upravičenem dvomu glede tehničnih rešitev. Prepričani se ne ozirate na dolgoročne posledice načrtovane gradnje, ker hočete rešitve tukaj in zdaj in takojšnje kratkoročne koristi, čeprav na dolgi rok močno vprašljive in ob tem pozabljate, da ste bili, skupaj z nami vsemi, več kot enkrat zavedeni, prevarani in nalagani. Seveda zaupate, da bo tokrat drugače, ker vam želje meglijo razum. Bolj previdni iščemo in hočemo bolj vzdržne in manj invazivne rešitve tudi na račun izgubljenega časa in zamujenih priložnostih, saj je bilo izgubljenih priložnosti in zamujenega časa že zdaj preveč, še posebej, če upoštevamo, da nas čas in naše želje silijo v precej slabše rešitve, kot se zdi, da bi lahko bile. In kot si jih Bled zasluži.

Včasih, neredko, je večji pogum reči ne, ko se zdi, da ni izbire, kot sodelovati pri napačnih odločitvah.

Lea Ferjan:

V leto 1955 segajo prvi znani projekti o JRC, pogovori o tem so začeli teči po koncu II. svetovne vojne. Že tedaj se je oblast zavedala, da ni primerno, da cesta poteka ob sami obali jezera mimo stanovanjskih objektov in hotelov. Zdelo se mi je neverjetno, da se obvoznice gradi po celem svetu, na svetovno znanem turističnem Bledu pa so bile ovire dolgo nepremagljive. Morda pogovori z občani, predvsem Mlina, niso bili dovolj temeljiti in razlogi za gradnjo po načrtovani trasi OPPN ne dovolj podkrepjeni z argumenti.

Menim, da so se Občina Bled, pristojno ministrstvo in ostale institucije, svetniki ter CIM v zadnjih mesecih intenzivno posvečali pridobivanju informacij in argumentov za dve oziroma celo več možnih tras.

To ne pomeni, da bo današnja odločitev lažja, saj vsaka odločitev terja žrtve, če gradnja poteka v urbanem okolju. Potrebno je pretehtati vse pluse in minuse variant in sprejeti optimalno odločitev za ljudi, ki živijo ob bodoči trasi JRC, za občane Bleda, za naravne danosti našega kraja, za izboljšanje stanja jezera in nenazadnje za boljši dostop do Bohinja. Verjamem, da bo občina poskrbela za optimalne rešitve in minimalne obremenitve v dobro stanovalcev ob trasi v skladu z možnostmi.

Upam, da se bomo lahko čim prej zapeljali po novi južni razbremenilni cesti.

Boštjan Ploštajner je povedal, da je Bled lep, da ga ima tudi Slovenska turistična organizacija v svojih projektih in spotih, vendar pa ko poslušá kritike nekaterih kolegov svetnikov na račun

politikov in vodstva občine in o tem, kako je saga o blejski obvoznici nek pokazatelj, kaj vse je bilo narejenega narobe in koliko laži in napak je bilo storjenih, je predlagal, da naj se samo zavedajo v kateri občini živijo in to v občini, ki ima ena najbolj strogih varovanih režimov za vmeščanje česar koli v prostor. Dodal je še, da sta Bled in Bohinj bisera slovenskega razvoja, slovenskega turizma govori tudi dejstvo, da je nujno potrebna kolesarska povezava med Bohinjem in Bledom in je občina ne dobi, ker se vleče zato, ker ima občina varnostne režime, ki onemogoča investitorju, državi, gradnjo. Dodal je še, da se že štirideset, petdeset let traja, da se je prišlo do točke, kjer je občina pridobila pozitivna mnenja vseh soglasodajalcev. Povedal je, da se sam absolutno strinja z nameravano traso in dodal, da se pri vsaki gradnji ali projektu najde nekdo, ki ne bo zadovoljen s potekom istega projekta. Povedal je še, da odgovoren za to, kakšen prostorski režim ima Slovenija, odgovornost zato, da državni zbor RS ni pravočasno inkorporiral a..konvencije v zakonodajo, ki ureja gradnjo objektov in sodelovanje civilne družbe pri teh istih gradnjah, to ni odgovornost občinskega sveta in občine Bled, niti ni odgovornost nobenega župana, zdajšnjega ali preteklih, niti ni odgovornost civilne iniciative Mlino in definitivno ni odgovornost uradnikov, ki delajo v občinski upravi Bled in pred tem občine Bled, ker je ta zgodba segala še v Občino Radovljica. Dodal je še, da naj se svetniki zavedajo omejitvev, s katerimi se soočajo in ki se tako rade pozabijo in dodal, da če že obstajajo ideje o tem, da ni poguma, da se ne zna odločiti je predlagal, da tisti svetniki, ki so tako mislijo, da pridejo s konkretnimi predlogi, kako pomagati tudi drugim ljudem na Bledu, kar bi pomenilo, da vsak drug Blejci ali še več, ki si ne more hiše postaviti zaradi tega ker je prostorski režim v prostoru, v katerem živimo, tak kot je. Trasa za to obvoznico je bila sprejeta 1983 in leta 1983 do leta 2020 je dolga doba in trditi, da nekdo ni imel časa pripraviti na to, kaj bo ta poseg v prostor pomenil je najmanj neodgovorno. Postopki so bili potem peljani v letu 2006 okoli lokacijskega dokumenta, leta 2012 izpeljani vsi postopki za OPPN in vedno znova od istih soglasodajalcev enaki odgovori, tako kot sedaj. Preden so svetniki sedeli na sestanku, kjer so se odločali, da se nameni 50.000,00 € zato, da se preveri in prav je, da je bila taka odločitev, so nekateri svetniki jasno povedali, kateri soglasodajalci bodo povedali svoje mnenje, tako kot so ga že podali in zato sam ni imel občutka, da ga je kdorkoli nalagal, niti ni imel občutka, da je kdorkoli v tej občini komurkoli karkoli lagali, kdorkoli pa ima kdo kakšen problem, naj enkrat spiše nek konkreten zakon o umeščanju v prostor, naj zbere pet tisoč podpisov in jih odnese na Šubičevo v Ljubljano in naj vloži zakon, ampak še enkrat dodal, da zakonodaja določa pravila igre in dodal, da bo glasoval za.

Janez Brence je povedal, da bo danes po vsej verjetnosti potrjena trasa, ki je sprejemljiva že od leta 2013 in se ni nič spreminjalo in da bi zelo težko rekli, da je šlo v tem času kaj hudo narobe, razen če mogoče Civilna iniciativa ni bila tako vključena, kot bi lahko bila, so pa bili postopki peljani povsem korektno in prav. Dodal je še, da je prav, da je občina namenila 50.000,00 € za dodatne študije, saj pri vrednosti investicije to ne predstavlja velike vrednosti in da je najbolj pomemben dejavnik možen čas izvedbe in če se ve, da vsaka druga varianta prinese vsaj sedem do let zamude pred samim pričetkom izvedbe, je bil mnenja, da je najbolj modro podpreti tisto varianto, ki jo nekateri svetniki podpirajo že skozi zadnjih deset let. Obrazložil je še primerjalno rešitev med OPPN in Civilno iniciativo in sicer varianta CI je precej neučinkovita, saj veliko nepotrebnih višinskih razlik premaguje tak gradbeni objekt in pomeni, da če je neučinkovit z energetskega vidika vpliva to tudi na okolje in mu to tudi škoduje. Dodal je še, da se mu najbolj pomembna pri vsem zdi časovnica, kar pomeni, da se čimpreje prične z deli, saj neizgradnja JRC pomeni, da se ne more zapreti glavne ceste v Bohinj, ki pa je nujno potrebna za enot temeljito prometno ureditev prometne strategije v Občini Bled, posledično temu je tudi nemogoče urediti kanalizacijsko omrežje, saj je pri izvedbi potrebno zapreti cesto, ki gre mimo TPC in tako stojijo ključni projekti, ki so pomembni za Bled. Na koncu je prosil še državnega svetnika, da pomaga po svoji moči v Državnem svetu, da pomaga pri čimhitrejši izvedbi južne razbremenilne ceste in tudi bivšega župana Kramarja, sedaj svetnika, da pripomore po svojih močeh k čimprejšnji izgradnji južne razbremenilne ceste. Prosil pa je tudi bohinjskega župana, da pomaga, saj bo cesta pomagala tudi Bohinju.

Anton Omerzel je še dodal, da naj se občini Bled in Bohinj zavedata, da je Bled protokolarno mesto in s tem ima Bled boljše izhodišče, da se čimpreje prične z deli.

Franc Sebanc je pozdravil vse prisotne in dodal, da se mu zdi prav, da sta se preverili obe varianti in da je bila zelena luč dana varianti A, to je varianta po OPN in predlagal, da se ta varianta podpre, saj druge variante ni, sam pa predvsem razmišlja o cesti Lesce –Bled, saj bo čas pokazal, da bo država pričela razmišljati, da se že v Lescah prične nova varianta in bodo mogoče prišle prav študije, ki so bile danes narejene s strani Civilne iniciative.

Vernig Srečko je dodal, da so tri točke izjemno pomembne in sicer pomembno je, da se gre zelo nasproti prizadetim prebivalcem Mlina in podprl predlog, ki ga je oblikoval kolega Rejc, potem pozitivni učinki na prebivalstvo Bleda in tistih, ki prihajajo na Bled bodo izjemne širine, ki se ne da zmerit, tudi na okolje in prostor, sam pa trdi, da se danes odpirajo vrata v razvoj širšega območja in to ne samo Bleda in Bohinja, ampak tudi okoliških krajev, Radovljica, Vrba do Jesenic, kar so pokazale prejšnje sezone in se vidi, da je umestitev v prostor in povezave ključnega pomena za nadaljnji razvoj in to predvsem za ljudi in njihovo bodočnost, zato bo sam podprl predloge, ki so predlagani v glasovanje.

Župan se je vsem zahvalil za konstruktivno sodelovanje in dal na glasovanje:

1. PREDLOG SKLEPA:

Občinski svet občine Bled se je seznanil z Idejno zasnovo variantnega poteka južne razbremenilne ceste po predlogu civilne iniciative Mlino (varianta CI-A) ter s preliminarno primerjavo z rešitvijo iz veljavnega OPPN za JRC (varianta OPPN).		
PRISOTNI	ZA	PROTI
14	14	0

Sklep **JE** bil sprejet.

in

2. PREDLOG SKLEPA:

Občinski svet Občine Bled ugotavlja, da je varianta trase po Idejni zasnovi variantnega poteka južne razbremenilne ceste po predlogu civilne iniciative Mlino (varianta CI-A) glede na predhodna mnenja nosilcev urejanja prostora, 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 z 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.		
PRISOTNI	ZA	PROTI
14	13	1

Sklep **JE** bil sprejet.

in

3. PREDLOG SKLEPA:

Občinski svet Občine Bled se zaveda problematike poteka nove ceste mimo naselja Mlino, zato nalaga županu in občinski upravi občine Bled, da skupaj z DRSI pristopi k usklajevanju omilitvenih ukrepov na veljavni trasi, ki jo določa Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za južno razbremenilno cesto na Bledu (R1-209/1089 Bled–Soteska), skladno z ugotovitvami preliminarne primerjave in recenzentov ter z namenom zagotovitve čim manjših vplivov na bivalno okolje. Za izvedbo teh ukrepov bo župan oblikoval delovno skupino in jo predlagal v potrditev na prvi naslednji redni seji Občinskega sveta Občine Bled		
PRISOTNI	ZA	PROTI
14	14	1

Sklep **JE** bil sprejet.

ter

4. PREDLOG SKLEPA:

Občinski svet Občine Bled poziva DRSI, da pospešeno pristopi k realizaciji projekta izgradnje južne razbremenilne ceste in da investicijo izvede v več fazah.		
PRISOTNI	ZA	PROTI
14	14	1

Sklep **JE** bil sprejet.

Župan se je zahvalil vsem, ki so sklepe podprli in dodal, da je bila to najbolj zgodovinska seja v vseh njegovih mandatih.

Jože Sodja je prisotno pozdravil in dodal, da je vesel, da so svetniki podprli sklepe, saj je razbremenilna cesta pomembna tudi za Bohinj in dodal, da bi moralo po njegovem mnenju do sodelovanja med občinama priti že prej, občina je bila nekoliko pasivna, vendar pa se to sedaj popravlja in je vesel, da se je občinski svet odločil, saj se je s tem postavilo državo na kocko in sedaj je na državi, da izpolni tisto, kar je napovedala, da bo izpolnila. Dodal je še, da je nedopustno, da se skozi Bled vijejo dolge kolone in je sramota za državo, da to dopusti, saj Bled in Bohinj iz naslova turizma ogromno prispevata v državno blagajno in še dodal, da je sedaj čas, da občini s skupnimi močmi pritisneta na državo, da izpolni svojo obljubo. Na koncu je še dodal, da je prav, da se je preverila tudi druga varianta in s tem dokazali, da skupaj zmorejo vse.

Bogomir Vnučec je prisotne pozdravil in čestital za nazorno in transparentno predstavitev in konec koncev je tudi Civilna iniciativa imela možnost predstaviti vse svoje pomisleke in predloge. Obljubil je, da se bosta s kolegom Kramarjem maksimalno potrudila, da se bo ta obvoznica oziroma razbremenilna cesta tudi čimpreje realizirala. Dodal je še, da cesta ni pomembna samo za občini Bled in Bohinj, temveč za širšo območje Gorenjske in nenazadnje tudi za celotno Slovenijo.

Seja se je zaključila ob 19,17 uri .

Bled, 31.07.2020

Zapisala:
Vlasta Pretnar, tajnica župana

Župan Občine Bled
Janez Fajfar