**Bled in obvoznici, ki to nista**

Pred nekaj meseci so na Bledu odprli severno razbremenilno cesto oziroma severno blejsko obvoznico, ki naj bi razbremenila avtomobilski promet skozi središče Bleda v smeri gradu, Gorij in Pokljuke, občinsko vodstvo pa v predvolilnem obdobju že obljublja, da bo v naslednjem štiri letnem mandatu, seveda če bo izvoljeno, zgradilo tudi že dolgo načrtovano južno razbremenilno cesto oziroma južno blejsko obvoznico. Kot argument, da naj volivci ponovno izvolijo staro garnituro navajajo, da to oni znajo realizirati (dokaz naj bi zgrajena severna obvoznica), v primeru, če bi se na vrh občine zavihteli novi kadri, pa zaradi obdobja uvajanja tega le-ti ne bi bili sposobni storiti v tako kratkem obdobju.

Argumenti, ki jih blejsko občinsko vodstvo navaja, nimajo realne osnove, saj severna razbremenilna cesta ne razbremeni Bleda prometa, ki je namenjen v Gorje in na Pokljuko pred vstopom v kraj, temveč šele pri krožišču poleg poslovne zgradbe GG, tako da bistveno ne zmanjšuje kolon avtomobilov, ki se v času prometnih »špic« valijo iz smeri Lesc proti Bledu. Torej, ta cesta v praksi nima funkcije severne obvoznice Bleda, temveč služi zgolj reševanju ozkega grla pri hiši na Prešernovi cesti, kar je predvsem upočasnilo promet velikega števila turističnih avtobusov, ki prevažajo turiste na Blejski grad. Cena za rešitev zgolj dela problema, povzročenega s prometom v smeri proti Gorjam, pa je s krajinskega vidika previsoka, saj je pri tem prišlo do uničenja travnikov in kvalitetnih kmetijskih površin.

S stališča varstva okolja je že več desetletij prioriteta politike, kot tudi gradbene stroke, da je potrebno čim prej umakniti promet od blejskega ledeniškega jezera, kot tudi da Bohinj potrebuje boljšo in krajšo povezavo s centralnim delom Slovenije, če se želi gospodarsko in predvsem turistično hitreje razvijati. Če bi bila volja in iskren interes, da pred onesnaževanjem rešijo jezero in krajane Bleda pred prometno zagato, bi občinsko vodstvo to speljalo že pred nekaj desetletji (takrat je bila tudi ena od predlaganih variant severna obvoznica v pravem pomenu te besede, ki bi omogočila tudi odcep proti Bohinju v bližini trase železniške proge Jesenice - Nova Gorica), sedanje pa tudi, saj je imelo za realizacijo tri polne mandate. Leta 2007 je sicer minister za promet g. Božič izjavil, da Bled potrebuje dve razbremenilni cesti, tako severno (proti Pokljuki), kot južno (proti Bohinju). Prednost pri gradnji naj bi imela južna razbremenilna cesta, za katero so po njegovih zagotovilih sredstva že zagotovljena in naj bi se z gradnjo začelo leta 2009. Pa je vse ostalo zgolj pri obljubah volivcem!!

Ni namen, da v prispevku navajamo dokaze o kršitvah pri vodenju postopka in ignoranci argumentov, ki so jih v postopkih vse od prejšnjega stoletja navajali občani Bleda in predvsem domačini z Mlinega. Tako posamezniki, kot različne skupne in društva, so oddali zelo tehtne pripombe k predlaganemu OPPN za Južno razbremenilno cesto, pri tem pa niso dobili ustreznih odgovorov in pojasnil, kaj šele strokovno argumentiranih.

Kvaliteta tega edinstvenega prostora (pri tem se zavedamo, da pri oceni variant obvoznic izbiramo med slabimi in manj slabimi, saj prav vse negativno vplivajo na krajino) zahteva tako od politike in stroke, da izbere najbolj optimalno varianto, pri tem pa mora v proces izbire vključiti najširšo javnost, kot tudi prizadete domačine, povezane z varovanjem okolja, in to v vseh fazah postopka. Krajina in ta poseben prostor je dobrina in last ne le domačinov, temveč tudi vseh Slovencev. Prostor se sam po sebi ne more obraniti velikih apetitov skupin in posameznikov po pozidavi ter pričakovanih dobičkov pri spremembi namembnosti, zato ga morajo varovati osveščeni krajani in stroka, kot tudi politika na državnem in občinskem nivoju. To se usklajeno do danes na tem prostoru žal še ni zgodilo.

V teh desetletjih na tem projektu izpita ni naredila ne slovenska stroka, kot tudi ne lokalna politika, saj ni pravočasno vzpostavila enakopravnega dialoga s krajani, ki živijo na tem območju, stroka pa ni izvedla izdelave večjega števila variant, ki bi morale maksimalno upoštevati enkratnost krajine, z namenom, da z obvoznico čim manj prizadene tako naravo, kot tudi ljudi na tem prostoru. Pri tem je potrebno s strokovnega vidika omeniti še ignoranco do opozoril domačinov glede nejasnega geološkega stanja načrtovanje trase v območju Ilovše (kdo bo odgovarjal, če se bodo na tem terenu, kjer pronica jezero, pojavili pri gradnji tehnični problemi in močno podražili investicijo - nekaj podobnega se je pred leti že pripetilo v bližini z nosilcem za most čez Savo Bohinjko pri Bohinjski Beli).

Krajani Mlina so z namenom zaščite vasi Mlino in Zazer ter upoštevanju naravnih in kulturnih posebnosti predlagali različico, ki je od vasi odmaknjena in poteka južno od hriba Kozarca, mimo nove čistilne naprave in sortirnice ter okoli Obroča po trasi obstoječe makadamske ceste ob Savi Bohinjki.

Načrtovana južna obvoznica Bleda (ki to ni, saj grobo posega neposredno v vasi, ki tvorijo Bled, ne preseka samo Mlinskega polja temveč tudi južni rob Dindola, kjer bo, če se načrt uresniči, promet poleg kemičnega onesnaževanja v ta prostor prinesel tudi hrup, ki se bo odbijal med hriboma Straža in Dobra gora (ne le domačini tudi tuji turisti vedo povedati, da je ta del v zaledju blejskih hotelov še edini obvarovan pred hrupom).

Če že gradimo cesto, ki bo omogočila pot mimo Bleda do Bohinja, naj bo ta čim bolj oddaljena od Blejskega jezera, a če mora iti čez polja, naj se to izvede s pokritim vkopom na celotni trasi ter ob upoštevanju krajanov Mlinega, da se trasa pomakne proč od vasi, na območje, ki je že degradirano s čistilno napravo in sortirnico. Domačini, kot tudi slovenska stroka ne sme dovoliti, da se nepovratno uniči ta enkraten prostor na podoben način kot Betinski klanec, ko smo uničiti sotesko z gozdom in potokom na račun hitre in nepremišljene zgraditve nove dovoznice na Bled za svetovno prvenstvo v veslanju.

Bled s takimi parcialnimi pristopi ne bo rešen prometnih zagat v času sezone, vikendov in praznikov, saj pretočnost pometa v smeri Bleda, Bohinja in Pokljuke ni zagotovljena (če že, bi morali narediti krožišča na Ribensko cesto v času, ko se je podirala Dobnikarjeva hiša) in krožišče na Prešernovo (ko se je gradil nov objekt Union). Za dostop do Gorij in na Pokljuko, bi se morala uporabiti drugačna varianta, ki bi omogočila ločen izvoz iz avtoceste, ne pa z Bleda (krožišče poleg zgradbe GG Bled), zato je upravičeno pričakovati, da se bodo ponovili cestni zamaški iz prejšnjih sezon, ko celo ni bil mogoč izvoz iz avtoceste v smeri proti Bledu.

Izraba prostora na Bledu deluje stihijsko, brez nekih premišljenih in dolgoročnih rešitev, prostor se ne obravnava celovito, temveč parcialno in nepovezano (kot primer tega navajamo le vsebine iz sredstev javnega obveščanja, ki jih za določanje novih površin za parkiranje avtomobilov podaja direktor občinske uprave v obdobju nekaj let). Take parcialne rešitve sicer lahko kratkoročno rešujejo prometne probleme, in so celo všečne določeni skupini občanom, ki so neposredno prizadeti zaradi tekočega ali stacionarnega prometa, a le-te povečini dolgoročno ne rešujejo problem, obratno, v bodočnosti lahko celo blokirajo in onemogočijo bolj optimalne in celovite rešitve.

Bled bi moral čim prej vzpostaviti takšen prometni režim, da bi turisti osebne avtomobile ter avtobuse parkirali izven območja jezerske sklede, npr. ob mostu čez Savo Dolinko, pri tem pa bi bilo potrebno organizirati neprekinjen javen prevoz do jezera z ekološko najmanj spornimi vozili, vlaki na elektriko ipd.(Bled bi bil tako dostopen tudi osebam, ki se oteženo gibljejo, kot tudi invalidom, kar bi dodatno omogočile vkopane tekoče stopnice ali dvigala npr. s platoja Hotela Rikli balance in železniške postaje Bled jezero). Bled zasluži uporabo najmodernejših in najbolj čistih tehnologij za realizacijo dostopa do jezera in njegove neposredne okolice. To pa Bled lahko stori le na ta način, da kot ikona Slovenije in turistični biser s prometnega stališča postane končna destinacija, promet proti Bohinju in proti Pokljuki pa mora biti speljan mimo kraja in proč od jezera.

Že poet Prešeren je prepoznal posebnost tega prostora le kot celoto, torej Bleda z njegovo okolico, sedaj pa to »podobo raja« brez vizije in usklajenega ter dobro premišljenega prostorskega načrtovanja, delimo in razkosavamo ter uničujemo tako po severni strani, v bodoče pa še po južni. Obstaja opravičen strah, da je vodilo takih aktivnosti, ne reševanje jezera in njegove čarobne okolice, temveč nova določitev meja možne pozidave, saj bo zemlja ob takih »mini obvoznicah« manj vredna in razvrednotena oziroma povedano z besedami enega od najstarejših Blejcev, da obvoznici nista nobena prometna rešitev Bleda, temveč je to v prvi vrsti špekulacija s katero bosta tako občina, kot tudi privatni kapital, pridobila večjo finančno korist (več kot očiten dokaz temu je izredno intenzivna pozidava Seliš, tako da padajo stoletne avtohtone jablane z namenom, da se pozida najbolj rodovitna zemlja z mega blagovnicami, samo vprašanje časa je, da se uničijo tudi ledeniške morene v neposredni bližini).

Domačini še vedno upamo, da bo z njimi vzpostavljen demokratični dialog in da bo stroka našla boljšo rešitev za južno razbremenilno cesto in da bo prevladal razum oziroma, da bo po zagotovilu ministrice za infrastrukturo, Alenke Bratušek, rešitev dialog med domačini in stroko in ne nasilna razlastitev zemljišč.

Društvo za varstvo naravne in kulturne dediščine Bleda z okolico

Spoštujmo Bled