



- RAZBREMENILNA CESTA, OBVOZNICA,
- NIČ OD TEGA ALI OBOJE HKRATI IN ŠE KAJ?



NAMESTO UVODA:

- Zgodba, ki jo doživljamo ima več zapletov kot kakšna dobra kriminalka in njen razplet je lahko enako presenetljiv.
- Na nekatera vprašanja, ki so se mi in se mi še zastavljajo ob tem projektu, sem poskušal najti odgovore s pomočjo zakonodaje in predvsem s pomočjo predpisov, ki jih za projektiranje takih in podobnih objektov uporablja stroka, druga, morebiti veliko pomembnejša, ostajajo še vedno bolj ali manj slabo pojasnjena ali celo nepojasnjena. Nekaj pojmov in definicij, ki se v javnosti različno razlagajo in interpretirajo iz mnogoterih vzrokov in razlogov, še največkrat zaradi slabega poznavanja teme in/ali zaradi nekih specifičnih interesov in namenov, sem skušal sebi in vsem, ki niso ravno doma v tej stroki, čim bolj razumljivo razložiti s pomočjo standardov in meril, ki determinirajo in pojasnjujejo posamezne pojme. Seveda pa je še več ostalo nedorečenega, ker bi za pojasnjevanje potrebovali več strokovnega znanja kot ga imamo tisti, ki se malčec po sili razmer in več iz lastne radovednosti ubadamo s to tematiko.

Pogled čez plot:

(Mengeška obvoznica – začetek obvoznice, prvi rondo)



dve semaforizirani križišči



prvi vmesni rondo



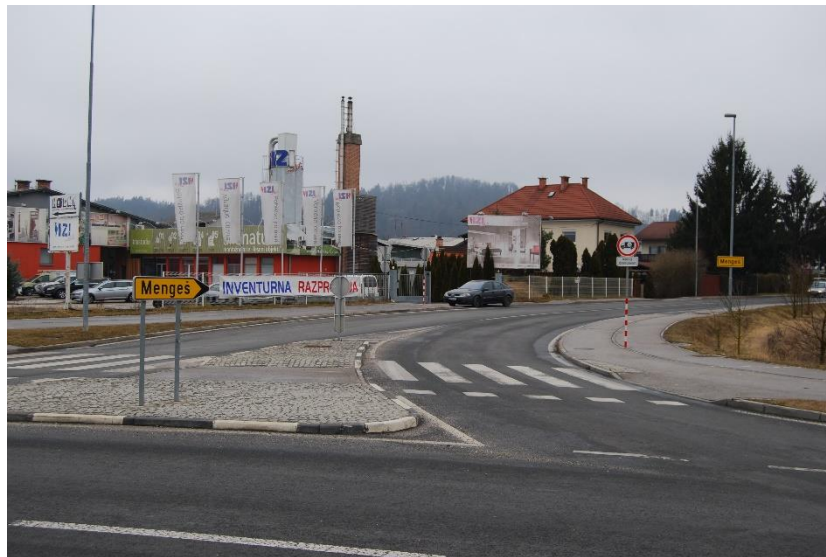
drugi vmesni rondo



tretji rondo



rondo na začetku/koncu obvoznice



A.) OD DRUGOD, PA KLJUB TEMU VREDNO RAZMISLEKA:

- » Increasing traffic congestion in urban areas and growing land values in the US make underground structures increasingly attractive for (high)ways and transit compared to other options. A tunnel can preserve the land above for parks, buildings, homes, and other uses while providing an efficient, cost-effective underground corridor to move people and goods. Unfortunately, only limited national guidelines, standards, or specifications are available for tunnel design, construction, safety inspection, traffic and incident management, maintenance, security, and protection against natural or manmade disasters.«
- »posledica naraščanja in vse večjih prometnih zastojev v urbanih okoljih in vse hitrejšega dvigovanja cen zemljišč je, da postajajo podzemni objekti za gradnjo (avto)cest in tranzita vse bolj atraktivni v primerjavi z drugimi opcijami. S predorom lahko zavarujemo teren nad njim in ga ohranimo (namenimo) za parke, (javne) stavbe, domove in za drugo (javno) uporabo in hkrati zagotovimo učinkovit, cenovno ugoden podzemni koridor za prevoz ljudi in blaga. Na žalost, so ovira pri tem tudi pomanjkljive smernice – (navodila) na državni ravni, (pomanjkljivi) standardi in merila, ki so na voljo za načrtovanje takih objektov, njihovo gradnjo, za inšpekcijski nadzor, obvladovanje nepredvidenih dogodkov (incidentov), za vzdrževanje objektov, za (načrtovanje in izvedbo) varnostnih ukrepov in zaščito pred naravnimi nesrečami in katastrofami, ki jih povzroča človek sam.«

komentar:

- Poročilo oddelka za promet ugotavlja, da državna regulativa čedalje bolj zaostaja za težavami na terenu in da se na vsedržavni ravni (politika) izogiba pripravi predpisov, ki bi, namesto vse manj učinkovitega »prostega trga in podjetniške iniciative«, regulirali urbani prostor, še težje pa se loti ukrepov, ki bi bili namenjeni reševanju dolgoročnih ciljev na račun kratkoročnih.
- Da o javnih in družbenih koristih, o kateri, zaenkrat, bolj razpravljajo akademiki po univerzah kot politika, niti ne govorimo. Politika in uradništvo, še ne zmoreta razumnega načrtovanja prostora v celoti, ne le urbanega, kjer bi se upoštevalo, poleg gradbeno-tehničnih in prometnih, še druge dejavnike, ki znajo biti dolgoročno še veliko pomembnejši od prvih.
- Še zmeraj ni zadostne občutljivosti za vse bolj dragocen prostor, ki ga je vse manj na razpolago in je čedalje bolj degradiran, kar lahko kaže le na to, kako kratkovidni, neodgovorni in lahkomiselni sta lahko politika in uradništvo, ki z izogibanjem, kratkoročno tudi neprijetnim in dragim rešitvam, sedanje težave samo odlaga in jih prelaga na kasnejše rodove.

zagate iz neznanja

- Tudi mi rešujemo zagate, ki so bolj posledica neučinkovitosti in nesposobnosti kot neznanja, tudi mi rešujemo center in najpomembnejši del kraja in njegovo gospodarstvo pred nevzdržnimi zagatami in ne nazadnje, tudi mi, v duhu izgubljenega in zapravljenega časa, tukaj in zdaj iščemo, ne glede na ceno, ki jo bomo morali plačati v prihodnosti (pa tu ne mislim zgolj na stroške gradnje) kratkoročne rešitve, bolj ali manj na račun obrobnih in sosednjih naselij.

B.) IN ZGODBA IZ NAŠIH LOGOV: Iva Hawlina, univ. dipl. ing. tehn. prometa:
(diplomska naloga: Problematika tranzitnega prometa na primeru manjšega slovenskega mesta)

- »..... reševanje tranzita z obvoznicami v utesnjenih pogojih je neprimerno in na daljši rok škodljivo. Pri škofjeloškem prometu so si odločilni dejavniki dosledno natikali plašnice in alternativni predlogi so se odbijali od njih. Na nobeno pobudo za poskus prevrednotenja štirideset let starih pobud o podzemni varianti, ki se je ponovila pred dvajsetimi leti, ni bilo odziva! Edine reakcije so bili omalovaževanje, posmeh in diskvalifikacije...«
- »..... Škofja Loka je morala postati znamenitost v nesposobnosti reševanja prometnih obremenitev (da se je nekaj premaknilo): v teh petdesetih letih smo priča brezplodnim prizadevanjem za reševanje problema. (Šele zdaj) so se resneje začele priprave na reševanje še druge polovice tranzita. Gre za dve obvoznici..... za južno in severno....«
- »... pri izvedbi (projektne) naloge so se porajala mnjenja posameznikov, ki so skušali investitorje in projektante usmeriti na iskanje (sodobnih) rešitev tranzita z vkopom..... Za te pobude se niso zmenili ne občinski in ne državni dejavniki. V nobeni študiji niso bile obravnavane.....«

za sladico še nekaj značilnosti že zgrajene južne Škofjeloške obvoznice
(POLJANSKA OBVOZNICA - priključek na regionalno, odsek po obrobju urbane cone – naselje Suha)



južna škofjeloška ali POLJANSKA OBVOZNICA

(rondo pred predorom, odcep za Puštal)



južna škofjeloška ali POLJANSKA OBVOZNICA

(odcep za Bodovlje in rondo na priključku Poljanske ceste)



C.) IN ŠE UTRINEK IZ STROKOVNE TEORIJE

- »..... Povečanje prometa in širjenje kraja največkrat nista usklajena, pogosto je mestna utesnjenost otežila promet in ravno tako je povečan promet obremenjeval mesto. Tu pride do prelomnice, ko promet ni več zaželen ali celo ni več mogoč v močno obremenjenem mestu s premajhnimi pretočnimi možnostmi. Vse bolj izrazita postane delitev prometa na takega, ki je neposredno potreben mestu in takega, ki mesto samo obremenjuje..... »
- »Planiranje prometa danes ne temelji le na prometnih in gradbeno-tehničnih principih, temveč enakovredno upošteva arhitektonsko-urbanistične, socio-ekonomske, psihološke, ekološke, oblikovne in druge dejavnike.
- (Pogačnik A. Urbanistično planiranje; Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo 1999)

II. KAJ NAM V RESNICI PRODAJAO IN KAJ KUPUJEMO?

- Decembra leta 1969 je takrat pristojni Zavod za urbanizem Bled, (bil je eden redkih strokovnih urbanističnih zavodov v republiki, menda edini poleg Ljubljanskega), pod vodstvom arhitekta Radovana Jemca, domačina z Bleda, **izdelal prvo študijo, ki je v razvojne načrte umestila tudi obvoznico**. Vse do leta 2002 so nam vsi lokalni in državni uradniki obljubljali obvoznico - oziroma obroč okoli Bleda, severno in južno obvozno cesto, ki bi se na daleč izognili poseljenim območjem.
- Leta 2002 pa se je zgodil prelom in takrat so začeli uradniki na vseh ravneh v isti sapi in hkrati govoriti o obvoznicah in razbremenilnih cestah.
- Leta 2012, (dve leti in nekaj mesecev pred sprejetjem OPN) je bil sprejet OPPN za JRC, kjer s govori tako o razbremenilni cesti, kot obvoznici.
- **S sprejetjem OPN** (UGSO 34/14 – 31. 04. 2014, veljaven od 30.09.2014) se je zdelo, da je narejen dokončen prelom z obvoznicama in da bosta, od takrat dalje, predmet javne obravnave in razmisleka le še razbremenilni cesti, kajti OLN obvoznice niti ne omenja več.

imamo jo; razbremenilno cesto

(- ali manj je več, – če verjameš)



imamo jo; razbremenilno cesto
(in priključke – enega za drugim, kolikor si jih srce želi)



imamo jo; razbremenilno cesto

(mi razmišljamo dolgoročno.....)



imamo jo; razbremenilno cesto (..... in ukrepamo kratkoročno.....)



imamo jo; razbremenilno cesto (in naravnost skozi vas k sosedu)



II./A KAJ O TEM PRAVI ZAKONODAJA

- Zdi se, da ne vemo čisto zagotovo, za kaj v resnici gre, ko govorimo o načrtovanih cestah. Iz besed najodgovornejših uradnikov in funkcionarjev ni mogoče, ali je zelo težko razbrati, kaj imajo prav za prav v mislih, ko govorijo enkrat o razbremenilnih cestah in takoj zatem o obvoznicah, zato velja zadevo preveriti še s pomočjo zakonodaje:
- 1. ZAKON O CESTAH (ZCes-1) UL RS 109/10, 48/12, 36/14, 46/15 in 10/18
- obvozna cesta ali obvoznica nadomešča del ceste, ki poteka skozi naselje.
- **regionalna cesta I. reda – R1:** je državna cesta s priključki, ki povezuje pomembnejša lokalna središča.
- **regionalna cesta II. reda – R2:** je državna cesta s priključki, ki povezuje lokalna središča.
- **Regionalna cesta III. reda – R3:** je državna cesta s priključki, ki povezuje lokalna središča in za državo pomembna turistična in obmejna področja.

2. KAJ PRAVI O TEM OBČINSKI PROSTORSKI NAČRT (UGSO 34/14)

- **6. člen – pomen izrazov:** ne pojasni termina »razbremenilna cesta«, niti ne pojasni termina »obvoznica« ali »obvozna cesta«. Prvi termin se v nadaljevanju uporablja, drugi ne (opomba EB).
- **42. člen/3. odstavek; koncept prometnega omrežja:** Osnova cestnega omrežja na Bledu sta **regionalni cesti R1 – 209** (Lesce – Bled – Bohinj) in **R3 – 634** (Bled – Gorje – Lipce).
- **S preureditvijo v štiripasovnico** se bo povečala propustnost regionalne ceste R1-209 (Lesce – Bled) od AC priključka Lesce do Bleda. Regionalne ceste bodo posodobljene z ustrezno širokimi profili.....

3. KAJ ODLOK O OBČINSKEM PODROBNEM PROSTORSKEM NAČRTU ZA SRC (UGSO – 57/16-14)

- **3. člen/vplivi in povezave s sosednjimi območji:**
- Obstoječa cestna povezava med Lescami in Gorjami **R1-209/1088** (Lesce – Bled) in **R3-634/1094 (Gorje – Bled)** poteka po Ljubljanski cesti, preko križišč s Seliško in Ribensko cesto do križišča s Prešernovo cesto.....
- SRC bo predvsem za tranzitni promet razbremenil sedanjo cestno povezavo (Prešernovo cesto) med Ljubljansko cesto in Rečico oz. Gorjami ter v nadaljevanju proti Pokljuki.....
- **Odsek 3: prečkanje potoka Rečica – Rečiška cesta**
- Vozni pas: 2 x 3,00m = 6,00m
- Robni pas: 2 x 0,25m = 0,50m
- Bankina: 1 x 1,00m = 2,00m (napaka: opomba EB)
- Skupaj TPP: 8,50m

KAJ ODLOK O OBČINSKEM PODROBNEM PROSTORSKEM NAČRTU (OPPN) ZA JRC R1-209/1089 Bled- Soteska

6. člen/3. 4. in 5. odstavek:

Vertikali in horizontalni elementi obvoznice so projektirani za **hitrost 70km/h**.

Projektirani prečni prerezi obvoznice znašajo:

- Vozni pas: 2 x 3,25m = 6,50m
- Robni pas: 2 x 0,25m = 0,50m
- Bankina: 2 x 1,25m = 2,50m
- Pločnik na južnem robu: 1 x 2,00m = 2,00m
- Vmesna zelenica severno: 1 x 2,50m = 0,75m
- Pločnik na severnem robu: 1 x 2,50 = 2,50m
- Berma: 2 x 0,50m = 1,00m
- Skupaj NPP: 9,50m
- **Na vkopih je širina koritnice 0,50m in širina berme 0,75m**

dopustna odstopanja

40. člen; poglavje IX. Velikost dopustnih odstopanj od funkcionalnih, oblikovalskih in tehničnih rešitev/dovoljena odstopanja - 1. 2. 3. in 4. odstavek:

- Pri realizaciji prostorskega načrta **so dopustna odstopanja od funkcionalnih, oblikovalskih in tehničnih rešitev** določenih s tem odlokom, če se pri nadaljnjem podrobnejšem preučevanju prometnih, varnostnih, funkcionalnih, tehnoloških, geoloških, hidroloških, geomehanskih in drugih razmer pridobijo tehnične rešitve, ki so **primernejše z oblikovalskega, prometno-tehničnega in okoljevarstvenega vidika.**
- Odstopanja od funkcionalnih, oblikovalskih in tehničnih rešitev iz prejšnjega odstavka **ne smejo poslabšati bivalnih, delovnih, prostorskih in okoljskih razmer na območju prostorskega načrta oziroma na sosednjih območjih ter ne smejo biti v nasprotju z javnimi koristmi.** Z odstopanji morajo soglašati organi in organizacije, iz delovnega področja kamor spadajo ta odstopanja.

VELJA SI ZAPOMNITI:

- Razbremenilne ceste Zakon o cestah ne pozna. Tudi funkcija in karakteristike obvoznice zakon ne predpisuje, čeprav jo omenja kot obvozno cesto, ki nadomešča del ceste skozi naselje.
- Temeljni občinski prostorski akti ne razložijo nedefiniranih pojmov, ki se uporabljajo v njih.
- Terminologija definicij in pojmov je prepuščena poljudni interpretaciji, ki jo omejujejo zgolj podrobne navedbe robnih pogojev, zapisanih v obeh OPPN-jih, iz katerih, s pomočjo strokovnih podlag (Uredba o merilih za kategorizacijo cest, Pravilnik o projektiranju....) vsaj približno lahko ugotovimo njihovo dejansko funkcijo v prostoru.

II./B IN KAJ O TEM STROKA?

1. UREDBA O MERILIH ZA KATEGORIZACIJO JAVNIH CEST (UL RS 49/97, 113/09)

- **Regionalne ceste I. reda s priključki – R1:** povezujejo pomembnejša lokalna središča.
- **Regionalne ceste II. reda s priključki – R2:** povezujejo lokalna središča.
- **Regionalna cesta III. reda s priključki – R3:** povezuje lokalna središča in za državo pomembna turistična (turistične ceste – RT) in obmejna območja, kadar po predpisanih merilih ne dosežejo višje kategorije
- **VELJA SI ZAPOMNITI:**
 - Uredba o merilih za kategorizacijo cest ne omenja niti razbremenilne ceste niti obvoznice.
 - Po zgraditvi državne obvozne ceste mimo naselja se njen odsek skozi naselje prekategorizira v občinsko cesto.
 - Nobena javna cesta višjega ranga se ne sme priključevati na cesto nižje kategorije.

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

5. člen: variante prometnih rešitev:

Za potek nove ali rekonstrukcijo obstoječe ceste je treba izdelati vsaj dve varianti na nivoju Idejne zasnove ali Idejnega projekta,

V prometni študiji je treba prikazati prometno učinkovitost posamezne variantne rešitve,

Za posamezno variantno rešitev je treba po postavkah popisa del izdelati predračun gradbenih in investicijskih stroškov z natančnostjo +/- 30%.

Načrtovane variante se medsebojno primerjajo po gradbeno tehničnih, prometno ekonomskih, in **okoljskih** parametrih, prostorskih in prometno-varnostnih pogojih.

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

3. člen: pomen STROKOVNIH izrazov:

PODPORNE IN OPORNE KONSTRUKCIJE: zagotavljajo stabilnost cestnega telesa ali brežine ob cesti in omogočajo zmanjšanje posega v obcestni prostor,

POKRIT VKOP: je objekt v globokih usekih pravokoten ali obokan, predviden zaradi ohranitve zemljišč, zaščiti pred cestnim hrupom ali zaradi prehoda prostoživečih živali,

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

- **6. člen: prometna funkcija:**

Po prometno-tehnični razvrstitvi delimo ceste na

daljinske ceste – DC; (avtoceste /AC/, hitre ceste /HC/ in glavne ceste /GC/),

na povezovalne ceste – PC; (glavna /GC/ in regionalna /RC/ cesta),

na zbirne ceste – ZC; (regionalna /RC/ in lokalna cesta /LC/), in na **dostopne ceste – DP** (lokalna cesta /LC/ in javna pot /JP/).

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

7. člen: vrste cest:

Avtocesta (AC): namenjena prometu motornih vozil z najvišjo stopnjo varnosti in udobja, z izven-nivojskimi križanji z drugimi prometnicami, s štiri ali več pasovnimi smerno ločenimi vozišči s srednjim ločilnim pasom in obojestranski odstavni pas,

Hitra cesta (HC): namenjena prometu motornih vozil z visoko stopnjo varnosti in udobja pri vožnji z večjo hitrostjo, z izven-nivojskim križanjem z drugimi prometnicami, z dvopasovnim smernim voziščem s srednjim ločilnim pasom in odstavnim pasom, ki se lahko zaradi strukture prometa in nivelete lahko nadomesti z odstavnimi nišami,

Glavna cesta (GC): namenjena vsem vrstam prometa z dvo ali več pasovnim voziščem z nivojskimi ali po potrebi izven-nivojskimi križanji z ostalimi prometnicami in izven-nivojsko križanje z železniško progo,

Regionalna cesta (RC): namenjena za vse vrste prometa, z dvo ali več pasovno vozišče z (zavarovanimi) nivojskimi ali izven-nivojskimi križanji z železniško progo, če je to upravičeno zaradi varnosti cestnega prometa.

Lokalna cesta (LC): namenjena mešanemu prometu z dvo ali več pasovnim voziščem z (zavarovanimi) nivojskimi križišči in izven-nivojsko križanje z železniško progo, če je to upravičeno zaradi varnosti cestnega prometa.

Javna pot (JP): namenjena določeni vrsti prometa z enim ali dvema prometnima pasovoma in zavarovanimi nivojskimi prehodi čez železniško progo.

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05



10. člen: planska doba:

Za projektiranje nove ceste, križišča ali priključka se upošteva prometna obremenitev, napovedana za obdobje 20. let po zaključku gradnje.

12. člen: prepustnost ceste:

Če ni na voljo napovedi obremenitev za konične ure, se za izračun nivoja uslug uporabijo deleži PLDP (povprečni letni dnevni promet):

funkcija ceste	Delež PLDP (povprečnega letnega dnevnega prometa) - %
daljinska cesta	12
povezovalna cesta	10
zbirna cesta	9
dostopna cesta	8

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

15. člen: zahtevnost terena:

vrsta terena	ravninski	gričevnat	hribovit	gorski
relativna višinska razlika na 1000m	do 10m	do 70m	70 – 150m	nad 150m
padec terena v prečni smeri	do 1:10	1:10 – 1:5	1:5 – 1:2	več kot 1:2

Opomba EB: Rondo v Betinu 489,50m, Koritenska cesta 497,50m, Ribenska cesta 500,00m, polje pod Dindolom 491,00m, Megre med Strazo in Dobro goro 492,00m, Mlinsko polje 488,00m, polje pod Kozarco 463,00m, v Grabnu 432,00m, priklop Ilovše 475,00m in Mačkovec 471,00m.

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

16. člen: projektna hitrost:

Projektna hitrost se upošteva pri določitvi geometrijskih elementov osi ceste in prečnega profila, ki omogoča varno vožnjo na mokrem in čistem vozišču in se določi glede na prometno funkcijo, vrsto ceste v odvisnosti od zahtevnosti terena.

Funkcija in vrsta ceste	Ravninski in gričevnat teren (km/h)	Hribovit teren (km/h)	Gorski teren (km/h)
Daljinske ceste DC:			
Avtocesta - AC	130	100	80
Hitra cesta - HC	120	100	70
Glavna cesta - GC	100	80	60
Povezovalne ceste - PC			
Glavna cesta - GC	90	70	60
Regionalna cesta - RC	80	60	50
Zbirna cesta - ZC			
Regionalna cesta - RC	70	50	40
Lokalna cesta - LC	60	50	40
Dostopne ceste			
Lokalna cesta - LC	50	40	prevoznost
Lokalna pot - LP	40	prevoznost	prevoznost

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

17. člen: pečni nagib vozišča:

Asfaltno in cementno-betonsko vozišče izven naselja $I = 2,5\%$ do $7,00\%$, enoten nagib smernega vozišča.

Nevezano peščeno in kamnito (makadam) vozišče $I = 4,00\%$ do $10,00\%$.

Odstavni in dodatni pasovi z enakim prečnim nagibom.

Na nivojskih križiščih in priključnih dodatnih pasovih je dopusten prečni nagib min $1,5\%$ in največ $3,5\%$, za parkirne površine dovoljen min. prečni nagib $0,5\%$.

Nasprotnosmerni prečni nagib do $2,5\%$ v krožnem loku je dopusten za daljinske ceste.

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

21. člen: niveleta osi ceste:

Niveleta je višinski potek osi ali robov vozišča oblikovan s tangentami in vertikalnimi zaokrožitvami z dopustnimi nagibi odvisnimi od vrste ceste in značilnosti terena

vrsta ceste	vrsta terena			
	ravninski	gričevnat	hribovit	gorski
	dopustni nagib nivelete (%)			
avtocesta	6,0	3,0	4,0	5,0
hitra cesta	7,0	3,0	5,0	6,0
glavna cesta	8,0	4,0	6,0	7,0
regionalna cesta	12,0	5,0	8,0	10,0
Lokalna cesta	15,0	6,0	10,0	12,0

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

28. člen: vozni in prehitevalni pas ceste:

Odvisen od funkcije ceste in projektirane hitrosti, enaka po celotnem odseku razen v predoru in območju obstoječe zazidave v naselju. Prehitevalni pas je enak voznemu.

V nivojskem kanaliziranem križišču ali priključku je v naselju širina pasu za levo zavijanje min. 3,00m oziroma 2,75m za ceste z manj kot 5% tovarnega prometa.

Malo prometne ceste za enosmerni ali dvosmerni promet z izogibališči imajo min. 3,50m vozni pas.

projektna hitrost (km/h)	50	60	70	80	90	100	110	120	130
	širina voznega pasu (m)								
funkcija ceste:									
daljinska cesta			3,25	3,25	3,50	3,50	3,50	3,75	3,75
povezovalna cesta		2,75	3,00	3,25	3,50				
zbirna cesta	2,50	2,75	3,00						
dostopna cesta	2,50	2,75							

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

34. člen: robni pas ceste:

Namenjen talni prometni signalizaciji in povečuje prepustnost in prometno varnost. Širina vezana na širino voznega pasu:

Širina voznega pasu (m)	2,50 – 3,25	3,50 – 3,75
Širina robnega pasu (m)	0,25	0,50

35. člen: odstavni pas ceste in odstavne niše:

Širina odstavnega pasu je 2,50m na avtocestah in hitrih cestah s projektno hitrostjo nad 100km/h oziroma **2,00m, če je projektna hitrost pod 100,00km/h. Pred in za premostitvenim objektom ali predorom dolžine nad 200,00m se odstavni pas zaključi z odstavno nišo.** Na hitri cesti brez odstavnih pasov se predvidi odstavne niše na razmaku do 750,00m dolžine min. 40,00m in širine 3,50m.

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

37. člen: bankina: širina bankine je odvisna od širine voznega pasu:

širina voznega pasu	do 2,50m	2,50m do 3,00m	3,25m	3,50m do 3,75m
širina bankine	0,75m	1,00m	1,25m	1,50m

39. člen: tipski prečni profil:

Odvisni od vrste ceste, prometne obremenitve in projektne hitrosti. Sestavljajo prometni in robni in odstavni pasovi, bankina, koritnica z bermo, pločnik s površino za kolesarsko pot, cestni jarek, rob cestnih objektov, prometna signalizacija, oprema in zaščitni objekti ob vozišču.

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

*TPP = tipski prostorski profil

vrsta ceste	projektna hitrost (km/h)	vozni pas (m)	robni pas (m)	širina vozišča (m)	širina srednjega pasu (m)	širina bankine (m)	TPP* (m)
daljinske ceste			PLDP > 15.000 vozil/dan (povprečni letni dnevni promet)				
AC	130	4 x 3,75	2 x 0,50, (2 x 2,50)	2 x 10,50	4,00	2 x 1,00	27,00
AC	110	4 x 3,50	2 x 0,50, (2 x 2,50)	2 x 10,00	4,00	2 x 1,00	26,00
HC	110	4 x 3,50	2 x 0,50, (2 x 2,50)	2 x 10,00	2,00	2 x 1,00	24,00
HC	90	4 x 3,50	2 x 0,50	2 x 8,00	2,00	2 x 1,00	20,00
GC	100	2 x 3,50	2 x 0,50	8,00		2 x 1,50	11,00
GC	80	2 x 3,25	2 x 0,25	7,00		2 x 1,25	9,50
povezovalne ceste			PLDP > 5.000 vozil/dan (povprečni letni dnevni promet)				
GC	90	2 x 3,50	2 x 0,25	7,50		2 x 1,50	10,50
GC	70	2 x 3,00	2 x 0,25	6,50		2 x 1,00	8,50
RC	80	2 x 3,25	2 x 0,25	7,00		2 x 1,25	9,50
RC	60	2 x 2,75	2 x 0,25	6,00		2 x 1,00	8,00

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

*TPP = tipski prostorski profil

vrsta ceste	projektna hitrost (km/h)	vozni pas (m)	robni pas (m)	širina vozišča (m)	širina srednjega pasu (m)	širina bankine (m)	TPP (m)
zbirne ceste			PLDP > 1.500 vozil/dan (povprečni letni dnevni promet)				
RC	70	2 x 3,00		6,00		2 x 1,00	8,00
RC	50	2 x 2,50		5,00		2 x 1,00	7,00
LC	60	2 x 2,75		5,50		2 x 1,00	7,50
LC	40	2 x 2,50		5,00		2 x 0,75	6,50
dostopne ceste			PLDP > 500 vozil/dan (povprečni letni dnevni promet)				
LC	60	2 x 2,75		5,50		2 x 0,75	7,00
LC	40	2 x 2,50		5,00		2 x 0,75	6,50
LP	50	2 x 2,50		5,00		2 x 0,75	6,50
LP	30	2 x 2,00		4,00		2 x 0,75	5,50
malo prometne ceste			PLDP < 500 vozil/dan (povprečni letni dnevni promet)				
MP	50	2 x 2,00		4,00		2 x 0,75	5,50
MP	30	1 x 3,50		3,50		2 x 0,75	5,00

Dimenzije tipskega prečnega profila v naselju se lahko spremenijo zaradi dodatnega pločnika, kolesarske steze, pasu za javni promet ali parkiranje ob vozišču, stranskega ločilnega pasu ali dodatnih elementov cestišča in varstva okolja.

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

44., 45. in 46 člen: nivojsko, krožno in izven-nivojsko križišče:

Kot križanja lahko odstopa od pravega kota **do 15°** zaradi terenskih dejavnikov. **Max vzdolžni nagib nivelete** glavne prometne smeri v območju križanja **ne sme presegati 3,5%.**

Krožno križišče je nivojsko kanalizirano križišče s sredinskim otokom in krožiščem na katerega se priključujejo trije ali več krakov cest z usmerjenim prometom v nasprotni smeri urinega kazalca. **Predvidi se na vseh vrstah cest kjer se križata dve ali več cest z neugodnim kotom križanja osi cest,** zaradi povečanja propustnosti križišča, krajšega čakalnega intervala ali umirjanja hitrosti. Dimenzije sredinskega otoka in širina vozišča določa merodajno tipsko vozilo in konkretna prometna obremenitev. **Vzdolžni nagib** ravnine krožišča je **od 0,5% do 3,0% v smeri nivelete prednostne ceste, na priključnih krakih pa največ 4,0%. Enostranski prečni nagib 2,0% je usmerjen proti zunanjemu robu krožišča.** Krožišča z $V_{proj.} > 40\text{km/h}$ se projektirajo z elementi za ceste s tako hitrostjo.

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

- **Izven-nivojska križanja se predvidijo na daljinskih cestah, na ostalih pa tam, kjer nivojsko križišče ne zagotavlja predvidenega standarda. Projektirajo se za hitrosti od 40km/h do 60km/h. Rampe razcepa za primarne prometne smeri imajo elemente za projektno hitrost min 80km/h, za podrejene prometne smeri pa za projektno hitrost min 60km/h. Rampe izven-nivojskega križanja se nadaljujejo na pospeševalni in zaviralni pas. Dimenzije prečnega profila rampe določajo oblika priključka, prometna obremenitev in projektna hitrost. Enopasovne rampe priključka imajo min 5,00m širok vozni pas, dvosmerna rampa priključka AC ali HC ima ločeni vozišči z ločilnim pasom 1,50m. Največji dopustni nagib nivelete rampe izven-nivojskega razcepa je do 4,0%, rampe priključka pa do 6,0%**

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

53 člen: cestni predori:

Predori so enocevni, dvocevni in večcevni za eno ali dvosmerni, eno, dve ali več pasovni promet. Glede na dolžino jih delimo na kratke do 200,00m, **srednje od 200,00m do 1000,00m** in dolgi nad 1000,00m.

Projektirana hitrost v predoru je odvisna od projektne hitrosti, ki je uporabljena za cesto izven predora in od vrste predora.

Vproj. izven predora (km/h)	Vproj. v predoru (km/h)
večja od 100	100 pri enosmernem dvopasovnem
80 -100	80 pri dvosmernem
do 80	enaka kot je izven predora

Dopustni nagib nivelete v kratkem predoru je do 4,0%, **v srednje dolgem 3,0%**, v dolgem pa 1,5%. Min vzdolžni nagib v predoru je 0,5%.

V kratkem predoru se uporabi enake širine vozišča (enostranski prečni nagi), vključno z odstavnim pasom kot so izven predora, **v srednje dolgem in dolgem pa so širine pogojene s projektno hitrostjo. V predoru se praviloma predvidi obojestranski kontrolni hodnik min širine 0,75m.**

2. PRAVILNIK O PROJEKTIRANJU CEST UL RS 91/05

54 člen: pokrit vkop in galerija:

Elementi osi ceste se določajo s projektno hitrostjo ceste in z zaustavno* pregledno razdaljo pri nespremenjeni širini cestišča. Na obeh straneh vozišča je kontrolni hodnik min. širine 0,75m ali pločnik.

***zaustavna dolžina:** najkrajša povprečna razdalja varnega zaustavljanja motornega vozila na mokrem in čistem vozišču.

VELJA SI ZAPOMNITI:

- Šele Pravilnik o projektiranju cest pomaga pri razumevanju obeh pojmov s tem, da nam da orodje, s katerim ugotovimo, katera klasifikacija ceste, po Merilih za klasifikacijo, izpolnjuje ali ustreza funkciji in vrsti ceste in karakteristikam, ki jih pripisujemo razbremenilni cesti ali obvoznici.
- Z obema pojmomoma z »razbremenilno cesto« in z »obvoznico« si, brez dodatnih pojasnil, ne moremo veliko pomagati tudi zaradi dejstva, ker tako, kot so zapisana, ne predpisujeta niti prostorskih, niti prometno-tehničnih, ne okoljevarstvenih ali kakršnih koli drugih pogojev in meril, ki (naj) jih izpolnjujeta obe cesti.

III. SMO BILI ZAVEDENI ALI CELO PREVARANI?

- Obe, načrtovana cesta (in cesta, ki je že zgrajena), po svojih vozniških karakteristikah ustrezata tako obvoznici kot razbremenilni cesti, saj po svoji funkciji preusmerjata medkrajevni tranzitni osebni in tovorni promet iz mestnega jedra na obrobje mesta in urbana področja razbremenjujeta mimobežnega prometa. Za obe cesti, kakor koli jih že imenujemo, lahko tudi rečemo, da bosta, po navezavah zbirnih lokalnih cest nanju, sprostiti in skrajšali (medkrajevne) potovalne čase tudi lokalnemu prebivalstvu, dokler in če ju bomo znali ustrezno zavarovati s prostorskimi ureditvami.
- Pravno formalno najbrž res ne gre za prevaro.

TEŽAVE SE PONAVLJAJO

Razmislek glede zasnove zgrajene ceste, še bolj pa je to opazno iz zasnove načrtovane ceste, njune lege in umestitve v prostor in namembnosti, kot je zapisana v OPN-ju, našem temeljnem prostorskem aktu pa, z veliko verjetnostjo, obeta že prvi generaciji, ki nas bo nasledila, natančno enake težave s prometom, kot jih imamo mi zdaj. Površinski potek cest, poleg priključevanja najbolj obremenjenih lokalnih (po Merilih in po Pravilniku zbirnih lokalnih cest - LZ), kar je konec koncev tudi v skladu s Celostno prometno strategijo občine Bled (2017), hkrati omogoča in tudi eksplicitno načrtuje tudi navezavo lokalnih cest nižjega ranga (krajevne, mestne ceste – LK in javne poti – JP) na obe razbremenilni cesti (ali/in obvoznici).

z napadom na prostor

- Špekulanti s prostorom so lahko in bodo samo zadovoljni. Obeta se jim dober posel in zaslužek, precej manj pa bodo, kratkoročno, še bolj pa dolgoročno, s situacijo zadovoljni razno razni varuhi prostora in tisti, ki razmišljajo dolgoročno.
- Pravo in veliko (neodgovorjeno) vprašanje pa je, v kolikšni meri so z obema cestama, severno in južno razbremenilno cesto lahko izpolnjena pričakovanja ljudi našega kraja in naše občine, kajti ta so visoka; predstavljali smo si, da bodo z novo obvozno cesto, »enkrat za vselej«, rešene vse prometne zagate tega kraja, kar se pa najbrž, niti po najbolj optimističnih pričakovanjih, ne bo zgodilo.

in manipulacijo

- Ob upoštevanju vseh drugih dejavnikov, ki prav tako vplivajo, negativno ali pozitivno na prostor pa lahko sklepamo, da smo bili na nek način zavedeni, zmanipulirani in ja, tudi prevarani. Hudo prevarani.

IV. ALI TRANZIT (prečkanje, mimohod, mimobežnost) NAREKUJE REŠITVE ALI SO REŠITVE ODRAZ POTREB PREBIVALCEV? KDO JE V MESTU GOSPODAR?

- Danes je cena za poseganje v naravno okolje vse višja in strmo narašča in postaja vse bolj nepremostljiva ovira. In ta trend se samo še stopnjuje.
- Javno mnenje, pa naj bo še tako prevarantsko zapeljano in zmanipulirano, na koncu zmeraj postavi stvari na svoje mesto.
- Tradicionalni in še vedno najpreprostejši, najpogostejši in najcenejši način usmerjanja tranzita je, kljub utesnjenosti prostora, še vedno obvoznica. Edina formula, ki jo lokalni in državni uradniki poznajo in razumejo in so jo sposobni uporabiti za reševanje tranzita, je obvoznica. Praviloma se ignorira vse in vsi parametri, ki nasprotujejo tej rešitvi. V 60. in 70. letih prejšnjega stoletja je bil tak pristop k reševanju prometnih zagat samoumneven, ta samoumnevnost pa se, iz leta v leto in iz desetletja v desetletje, zdi vse manj samoumnevna in pravilna.

JE DRAŽJE RES PREDRAGO?

Veliko manj krat uporabljena rešitev, za investitorje tudi manj popularna in največkrat le izhod v sili, je načrtovanje tranzitnih poti nad in pod zemljo, ki je dolgo časa veljala in v glavah uradnikov še zmeraj velja za (pre)drago, v duhu časa pa postaja, tudi zaradi upoštevanja vrednosti in cene okolja in večje občutljivosti in odzivnosti prebivalstva na rešitve, ki vplivajo na njihovo življenje, vse bolj aktualna. Zato bodo tisti, ki še danes ne znajo, ne zmorejo ali nočejo prepoznati vrednost prostora, v bližnji prihodnosti plačali bistveno višjo ceno, kot bi jo plačali mi, **če bi pri odločanju vklopili poleg znanja še razum.**

MED STRAHOM IN POGUMOM

- **Tranzitni, predvsem to velja za tovorni promet, si de facto prisvaja cestno omrežje in duši lokalni promet.....** in ne more biti rešljiv samo s finančnimi sredstvi. Razlika v načinu reševanja problemov in zagat z mobilnostjo pokaže razliko med urejeno, razvito in civilizirano družbo in družbeno nerazvitim okoljem in ne, kot se običajno sklepa, med bogastvom in siromaštvom. Bogati so bogati prav zato, ker pravočasno in daljnovidno rešujejo svoje probleme in siromaki in nerazviti so to natančno zato, ker namesto reševanja problemov akutne težave samo gasijo in predstavljajo v neopredeljeno prihodnost. Vsa prometna in vsakršna problematika se povsod tam, kjer se zavedajo svoje odgovornosti, rešuje v sozvočju med sredstvi in pogumom.

ČIGAVE REŠITVE?

- Zdi se, da je ključna napaka, ki je bila storjena s tem, da rešitev za naše, lokalne, čeprav ne samo naše probleme išče in narekuje tisti, ki prostor obremenjuje (država, ki je odgovorna za tranzit) in ne tisti, čigar prostor je obremenjen (lokalno prebivalstvo), saj bi prav slednji moral imeti ključno besedo pri umeščanju takega objekta v prostor. Lokalna skupnost in njeni predstavniki v lokalni samoupravi se niso, oziroma so se izjemno pozno, - zaslepljeni od praznih obljub, - začeli zavedati svoje odgovornosti do kraja, ki jim je bil zaupan v upravljanje.

AH, TA NAŠA PRAKSA

- Ne gre zanemariti, da je varovano naravno ali kulturno dobro v gradbeni stroki zavarovano bolj na deklarativni ravni kot dejansko. Praksa stalno išče obvode – in jih tudi najde. Kako naj si drugače razlagamo in opravičimo brezobzirnost umeščanja tako invazivnih objektov v prostor?
- Kljub temu, da je povpraševanje po zazidljivih zemljiščih na Bledu vse večje, ponudba razpoložljivih gradbenih parcel pa vse manjša, se je za obvoznico, oziroma razbremenilno cesto oziroma za državno regionalno cesto III. reda, oziroma za regionalko I. reda, našlo nekaj deset hektarov najboljših kmetijskih zemljišč, namesto, da bi ta ista zemljišča, z umestitvijo ceste pod zemljo z odprtim kopom ali galerijo, ohranili za zanamce. Najbrž bi nam bili hvaležni.

ŠE MALČEK NOSTALGIJE „PO LEPIH, DOBRIH STARIH ČASIH“

- V času samokolnic, lopat in krampov se je v nekaj letih zgradila južna železnica, Grubarjev kanal in po vojni več sto kilometrska avtocesta čez bivšo državo, danes pa ob vsej tehnologiji, znanju in bogastvu v pol stoletja komaj zmoremo umestiti dobrih 3,00km dolgo cesto v prostor po okoljskih standardih zadnjega kvartala prejšnjega stoletja. To vse govori o našem dometu, naših ambicijah in naših kompetencah, kajti tisti, ki projekt rišejo, vse to imajo in še več.
- Dober poduk in pomembno opozorilo bi za nas morala biti izkušnja iz bližnje preteklosti in poduk, ki smo ga dobili ob gradnji cestnih podvozov pod železnico v Ljubljani, kjer smo, namesto, da bi poglobili železnico in jo spravili pod zemljo, kamor tudi sodi, železnici prilagodili cestno infrastrukturo in še dodatno in brez potrebe obremenili promet v mestu. Zaradi neumne, a všečne, zaradi slabo premišljene in strahopetne politične odločitve, imamo nekaj krat večje probleme danes.

JE POTEM SMISELNO ISKATI ALTERNATIVNE REŠITVE, JAVNO IZRAŽANJE MNENJ IN PROTESTIRATI PROTI ODLOČITVAM, KI SE ZDIJO NEPREMIŠLJENE?

Ja, je, pa ne zaradi tega primera, tukaj je bitka najbrž že izgubljena, ampak zaradi preprostega dejstva, da se na ta način osvešča javnost, izoblikuje javno mnenje, poveča vedenje in poznavanje te problematike in dolgoročno zaščiti kraj, družbo in gospodarstvo pred ponavljanjem vedno enakih napak, predvsem pa zato, da postane javnost bistveno bolj kritična do odločitev tistih, ki svojo vlogo v prostoru in času ne odigrajo tako kot bi jo morali in za kar so plačani.

Mi in naša generacija smo svojo priložnost najbrž že zapravili in dobili, kar smo si izgleda zaslužili, naša neizpolnjena naloga pa je, da na to opozorimo generacije, ki prihajajo, da ne bodo ponavljale naših zmot.

IN POGLED V KRISTALNO KROGLO

Ta cesta, najsi je razbremenilna cesta, obvoznica ali tako ali drugače kategorizirana državna cesta je najbrž žalostno dejstvo, kjer jaz, ob njeni otvoritvi ne bom ploskal. Prepričan sem, pa naj mi odgovorni vedno znova ponavljajo, da zaradi veljavnih predpisov kaj takega ni mogoče, da bo ta cesta, tako, kot severna razbremenilna cesta, še pred svojo polnoletnostjo dobila ime po kakšnem lokalnem uglednežu – in postala ulica. Takrat bo spet nastopil čas, ko bomo, ko bodo nove generacije iskale prostor za novo obvoznico. Verjamem, da bodo takrat, tudi na podlagi naših izkušenj **izbrali bolje in izbirali pogumneje** in z večjo občutljivosti do prostora, v katerem so se po igri naključij znašli.

OPTIMIST JE PESIMIST S POMANJKLJIVIMI INFORMACIJAMI.....

- Ja, optimist sem glede tega; optimist, ker zdaj še nemočno dete že kaže znake, da bo zraslo v pokončnega moža, ki bo znal udariti po mizi in zahtevati kar mu gre. O civilnih gibanjih govorim, o združenjih krajanov in občanov, ki se zdaj še nemočni in slabo slišani, vse močnejše upirajo sebičnim interesom vplivnih posameznikov s kapitalom in postajajo korektor uradni politiki in pes čuvaj tistega, kar imenujemo javno dobro.
- To je prava in najpomembnejša vloga civilnih gibanj. Konec koncev je to tudi izvirna naloga kritičnega in aktivnega državljana.

SAMO TISTO, KAR NAM GRE, KAR NAM PRIPADA.....

- Kaj nam danes,- razen izgubljenega časa in zapravljenih priložnosti, - preprečuje, da bi od naših lokalnih voditeljev in od lažnive elite na državni ravni zahtevali, ne prosili, da nas jemljejo resno in izpolnijo obljube, ki so nam jih sami dali, da se obnašajo do kraja tako, kot se za ta kraj spodobi in mu pritiče in mu dajo samo tisto, kar mu že zdavnaj pripada. Dostojno, sodobno, ja, morebiti celo nadstandardno prometno infrastrukturo in možnosti za razvoj. **Konec koncev gre v našem primeru tudi za nadstandardno vrednost in pomen kraja, kar nam priznavajo vsi, celo tisti, ki se z nami in našim krajem nenehno igrajo, da ne rečem zaje*.....!**

za konec pa še igra s statistiko:

statistika uči, da naj bi bilo za kakršne koli (družbene) spremembe dovolj že okoli 7% aktivnih državljanov;

(na videz malo, pa vendar se zdi skoraj nedosegljivo),

ampak ne pozabimo:

da se nič ne spremeni, jih je treba še veliko manj.

NOBENEGA.

VSEM PRAV LEPA HVALA

DOBRO JE VEDETI

1. OZNAČEVANJE JAVNIH CEST (Pravilnik o načinu označevanja javnih cest in o Evidencah o javnih cestah in objektov na njih 1997)

kategorija javne ceste	evidenčna številka javne ceste
Avtocesta - AC	A1 – A9
Hitra cesta - HC	H1 – H9
Glavna cesta I. reda (G1)	1 - 99
Glavna cesta II. reda (G2)	101 - 199
Regionalna cesta I. reda – R1	201 - 399
Regionalna cesta II. reda – R2	401 - 599
Regionalna cesta III. reda – R3	601 – 699*
* turistična cesta - TR	(901 – 999)*
Lokalna cesta – LC**	001xxx – 499xxx**
Glavna mestna cesta – LG	001xxx – 499xxx
Zbirna mestna ali krajevna cesta – LZ	001xxx – 499xxx
Mestna ali krajevna cesta - LK	001xxx – 499xxx
Javna pot – JP	501xxx – 999xxx

2. ZAKON O VARSTVU OKOLJA (UL RS 41/04, ORZVO187 17/06, 20/06)

50. člen: PRESOJA VPLIVOV NA OKOLJE IN NARAVOVARSTVENO SOGLASJE

Pred začetkom izvajanja posega, ki lahko pomembno vpliva na okolje je treba izvesti presojo njegovih vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje ministrstva.

51. člen: PRESOJA VPLIVOV NA OKOLJE

V postopku presoje vplivov na okolje se ugotovi, opiše in oceni dolgoročne, kratkoročne, posredne in neposredne vplive nameravanega posega na človeka, tla, vodo, zrak, biotsko raznovrstnost in naravne vrednote, podnebje in krajino, pa tudi na človekovo nepremično premoženje in kulturno dediščino, ter njihova medsebojna razmerja. Presoja vplivov na okolje se izvede na podlagi Poročila o vplivih (načrtovanega posega) na okolje.

VAROVALKE

54. člen: POROČILO O VPLIVIH NA OKOLJE

Poročilo mora vsebovati zlasti:

opis obstoječega stanja okolja, vključno z obstoječimi obremenitvami

opis načrtovanega posega, vključno s podatki o namenu, kraju in velikosti

opis predvidenih ukrepov za preprečitev, zmanjšanje in, če je to mogoče, odpravo pomembnejših škodljivih vplivov na okolje

podatke, potrebne za ugotovitev in oceno glavnih vplivov načrtovanega posega na okolje, ugotovitev ali oceno glavnih vplivov in njihovo ovrednotenje

pregled najpomembnejših alternativ, ki jih je nosilec posega proučil, z navedbo razlogov za izbrano rešitev, zlasti glede vplivov na okolje

opredelitev območja, na katerem načrtovani poseg povzroča obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje ali premoženje ljudi in

poljudni povzetek poročila, ki je razumljiv javnosti.

TRANSPARENTNOST

- **58. člen: SODELOVANJE JAVNOSTI**

- Ministrstvo mora v postopku javnosti zagotoviti vpogled v vlogo za pridobitev okoljevarstvenega soglasja, poročilo o vplivih na okolje, pisno mnenje o opravljeni reviziji in osnutek odločitve o okoljevarstvenem soglasju ter omogočiti izražanje mnenj in dajanje pripomb.
- Ministrstvo z javnim naznanilom na krajevno običajen način..... obvesti javnost zlasti o:
 - vlogi za izdajo okoljevarstvenega soglasja za nameravan poseg v okolje,
 - dejstvo, da je za načrtovan poseg v okolje potrebna presoja vplivov na okolje,
 - območju, na katerem načrtovani poseg povzroča obremenitve okolja, ki lahko vlivajo na zdravje ali premoženje ljudi,
 - organu, ki bo izdal okoljevarstveno soglasje, posredoval zahtevane podatke o načrtovanem posegu v okolje in sprejemal mnenja in pripombe,
 - kraju, kjer je mogoč vpogled v vlogo, poročilo o vplivih na okolje, pisno mnenje o opravljeni reviziji poročila o vplivih na okolje in osnutek odločitve,
 - načinu dajanj mnenj in pripomb.....

MOP (ministrstvo za okolje in prostor)

61. člen: OKOLJEVARSTVENO SOGLASJE

Ministrstvo odloči o okoljevarstvenem soglasju v 3 mesecih od prejema popolne vloge, pri čemer upošteva tudi mnenja ministrstev in organizacij iz 52. člena/3. odstavka (..... ki so pristojne za posamezne zadeve varstva okolja, varstva ali rabe naravnih dobrin, kulturne dediščine, zdravja ljudi.....) Rok za izdajo odločbe ne teče v času javne razprave.....

Ministrstvo v okoljevarstvenem soglasju določi tudi pogoje, ki jih mora upoštevati nosilec načrtovanega posega, da bi preprečil, zmanjšal ali odstranil škodljive vplive na okolje, ki se določijo na podlagi:

predpisov iz varstva okolja, ohranjanja narave, kulturne dediščine in rabe ali varstva delov okolja, ugotovitev iz poročila o vplivih na okolje, mnenj in pripomb javnosti.....

Ministrstvo v obrazložitvi okoljevarstvenega soglasja tudi navede, kako je pri odločitvi upoštevalo mnenja in pripombe javnosti.....

PRESOJA VPLIVOV NA OKOLJE

67. člen: POSEBNE DOLOČBE ZA PRESOJO VPLIVOV NA OKOLJE ZA OLN

Pred sprejetjem OLN se izvede presoja vplivov na okolje in na tej podlagi pridobi okoljevarstveno soglasje.....

3. TRAJNOSTNO UREJANJE PROMETA NA LOKALNI RAVNI

- končno poročilo 2008;

Sklep zaključnega poročila:

Spisek ukrepov za doseganje trajnostne prometne politike kaže, da se večina (mest oziroma lokalnih skupnosti) zaveda določenih nevarnosti, ki izhajajo iz ne-trajnostnega urejanja prometa in sprejema tudi nekatere ukrepe, ki pa so večinoma organizacijske narave, deloma usmerjeni v izgradnjo osnovne infrastrukture (postajališč, pešpoti, kolesarskih stez....). Najpogostejši so ukrepi, ki skušajo izboljšati ponudbo javnega prometa, zlasti ob prireditvah in tam, kjer je pričakovati najgostejši osebni promet.

Sodobnejši prijemi in instrumenti trajnostne prometne politike so manj izpostavljeni. Zlasti pomen prostorskega planiranja (integralno planiranje) in celotnega strateškega načrtovanja prometa v naseljih, ki bi dolgoročno prispeval k bolj trajnostnemu razvoju, praktično ni. Zdi se, da so vsi ukrepi izrazito kratkoročni in usmerjeni na najbolj kritična območja, kjer je prometna situacija najslabša. Tudi drugi ukrepi, kot so upravljanje z mobilnostjo, ozaveščanje javnosti in drugi, ki ne zahtevajo velikih infrastrukturnih gradenj, še niso uveljavljeni. Zato ostaja trajnostna prometna politika bolj na načelni ravni, oziroma je omejena na izolirane in manj primerne infrastrukturne ukrepe.

4. CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BLED 2017 (vse pohvale: smo med aktivnejšimi - VSAJ NA DEKLARATIVNI RAVNI)

Poglavje 01/vloga celostne prometne strategije/1.1 Izhodišče:

»V Sloveniji se zaradi pomanjkanja prakse in izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa motorizirani promet povečuje, kakovost bivanja se slabša, velika poraba proračunskih sredstev pa ne omogoča pomembnejšega izboljšanja stanja. **Zdajšnji strateški državni in lokalni dokumenti (prostorski, okoljski in razvojni) trajnostni promet sicer obravnavajo, vendar se osredotočajo predvsem na cestno infrastrukturo..... poleg tega postopek sprejemanja odločitev velikokrat ni transparenten. Na nekaterih področjih je mogoče zaznati tudi pomanjkanje usposobljenega kadra«.**

DOKUMENTI IN SVARILA

Dosežki:

»občina je že izdelala nekaj strateških dokumentov.... OPN – 2014, OPPN za ožje središče Bleda – 2015, OPPN Seliše – 2015, Prenova razvojnega programa – 2012, Lokalni energetske koncept – 2010, načrt šolskih poti 2017.....«

in takoj opomba avtorjev:

»Zdajšnji strateški dokumenti ne obravnavajo dovolj podrobno mobilnostnih navad občanov. Ni določenega načina za spremljanje načinov potovanja in njihovih deležev. Za ukrepe, ki so sprejeti na področju vlaganj v prometno infrastrukturo ni definiranih načinov merjenja učinkov sprejetih ukrepov. Brez jasnih meril za vrednotenje preteklih ukrepov je težje začrtati nove smernice in določiti prednostne naloge na področju načrtovanja prometa.«

..... o ciljih:

Vzpostaviti sistemske pogoje za celostno načrtovanje prometa	Zagnati CPS v letu 2017, ga revidirati vsaki 2 leti in prenoviti vsakih 5 let	kaj je povedala revizija v letu 2019? kdo je revident?
Spremeniti načrtovalske prednostne naloge	Do leta 2022 z občinskimi proračuni uravnotežiti sredstva med prometnimi sistemi	
	Od 2017 redna vključenost v regionalne in evropske projekte o trajnostni mobilnosti	Kam smo se že vključili, kakšni so rezultati in dosežki te vključenosti?
	Sprejeti OPN, OPPN in ZN, ki bodo spodbujali trajnostno mobilnost	
Sistematično spremljanje mobilnosti	Potovalnih navad in učinkov naložb ter ukrepov na 2 leti	Kakšni so rezultati za 2019?
	Do 2018 izdelati register nevarnih točk za vse prometne načine	Kje se ga lahko vidi, katere točke so to, kje se nahajajo?
Zagotoviti transparentnost vseh faz celostnega načrtovanja prometa	Od 2017 za vse večje naložbe v ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti in ključnih deležnikov	V katere ključne naložbe je bila vključena javnost od 2017, kje in kdaj?
Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri spreminjanju potovalnih navad	Spodbuditi šole in večje ustvarjalce prometa, da do 2022 sprejmejo in začnejo uporabljati mobilnostne načrte	Smo na polovici roka, kakšen je izplen? Kdo dela na tem, kako daleč so načrti?

..... in o Akcijskem načrtu

Občina se je s sprejetjem strategije tudi zavezala (poglavje 7.4-c), da bo imenovala koordinatorja za trajnostno mobilnost, ki bo usklajeval izvedbo posameznih ukrepov.

V poglavju 7.4-d je zaveza, da bo Občinska uprava za uspešno izvedbo CPS izvajala potrebne koordinacije in redna izobraževanja uprave ter drugih ključnih deležnikov, ki se ukvarjajo s prometom..... predvidoma enkrat letno.

V akcijskem načrtu je tudi zaveza, da bo zagotovljeno financiranje ukrepov v občinskem proračunu in z drugimi viri

Kdo je imenovan na to funkcijo in kdaj, kakšne so njegove strokovne kompetence in reference?

2 leti je od sprejema, predvidoma bi morali biti realizirani vsaj dve izobraževanji, kakšen je rezultat, koliko občinskih uradnikov se je udeležilo predavanja, koliko drugih deležnikov)

Je zagotovljeno? Kateri viri so predvideni kot drugi?