

UDK 911.3:711.2 (497.12-16) = 863

Marjan Debelak ■

REGIONALNI OBJEKTI V RADOVLJIŠKO-BLEJSKEM PROSTORU (Presoja in alternative)

Uvod

Na področju radovljiške občine je predvidena izgradnja več regionalno pomembnih objektov, ki bi, če bi bili zgrajeni po prvotno predvidenih načrtih, bistveno ogrozili in izničili velik del kvalitete tega prostora.

Z namenom, da bi se družbenopolitična skupnost lahko odločala na osnovi ustreznih strokovnih podlog, je Izvršni svet SO Radovljica v letu 1980 sklenil z Urbanističnim inštitutom SRS dogovor o pripravi posebne študije.

Študija, ki je bila izdelana konec leta 1981 v obliki gradiva za razprave, predvsem pa njeni zaključki, predstavljajo pomembno strokovno osnovo pri končni opredelitvi rabe prostora v dolgoročnem družbenem planu občine.

V Radovljiški ravnini, Blejskemu kotu ter dolinah obeh Sav je bila s strokovnimi osnovami, ter tedanjimi planskimi dokumenti predvidena gradnja več regionalno pomembnih objektov:

1. radovljiška vodna akumulacija in hidroelektrarna kot večnamenski vodnogospodarski objekt
2. avtocesta v novem koridorju preko radovljiške ravnine
3. hitra železnica v naslednjem novem koridorju preko ravnine

*Dipl.mag.arh., Urbanistični inštitut SRS, 61000 Ljubljana, Janova 18.

4. daljnovodi z razširitvijo obstoječih in uvajanjem novih koridorjev

5. blejska cestna obvoznica preko Ribenskega polja.

Vsak od teh posegov bi predstavljal na ozkem ravninskem delu med Jelovico in Karavankami velik in boleč poseg v to izredno lepo in občutljivo okolje. V skupnem seštevku, pa bi vsi ti posegi povzročili pravo katastrofo tega dela naše domovine, ki poleg tega, da nudi še vedno zelo kvalitetno bivalno okolje občanom ter ohranja tipične značilnosti kulture in krajine, predstavlja tudi eno najpomembnejših območij za razvoj turističnega gospodarstva. Na področju radovljiškega in ribenskega polja pa ti načrti uničujejo tudi dragocene površine, namenjene kmetijski proizvodnji.

Ker je dejstvo, da je zaradi mnogih razlogov potek avtoceste kratkoročno ter hitre železnice dolgoročno skozi ta prostor nujen; da bo politično podprti razvoj energetske potratne energije v gornjem gorenjskem prostoru zahteval v kratkem izgradnjo novih daljnovodov ter, da je ob pomanjkanju energije vsaka dodatna kWh energije, ki jo pridobimo iz domačih (vodnih) virov dragocena, smo pri oblikovanju končnih predlogov skušali najti rešitve, ki (vsaj popolnoma) ne izključujejo posamezne namene temveč jih le omejijo, oziroma opredelijo tako, da so še v znornem sozvočju s prostorom in prebivalstvom, ki mu je ta prostor domovina.

Delovni postopek

Pri izdelavi študije smo uporabili naslednji delovni postopek:

1. Izbrali smo ekipo strokovnih sodelavcev - specialistov za posamezno problematiko, ki se je obravnavala v okviru študije;
2. Zbrali in preučili smo vse dostopno gradivo (študije, projekte itd.) za planirane posege v obravnavanem prostoru in pridobili ustrezno kartografsko in fotogrametrično gradivo;
3. Opravili smo terenske preglede območij, kjer so bili načrtovani posegi in prostor alternativnih možnosti;
4. Sprotno smo razčistevali strokovna vprašanja s predlagatelji

posameznih posegov v osebnih stikih in s pridobitvijo strokovnih stališč in dodatnih pojasnil v pisni obliki: Elektrogospodarstvo, Vodno gospodarstvo, Elektroprojekt, železniško gospodarstvo, Republiški cestni sklad kot tudi občinske strokovne službe, obseane na zborih in v osebnih razgovorih ter Društvo za varstvo okolja.

Na osnovi analiz in izdelanih predlogov alternativnih možnosti za rešitev posameznih načrtovanih regionalno pomembnih objektov, smo prešli v fazo preverjanja, soočenja in primerjanja alternativnih možnosti na različnih nivojih:

- a) v širših strokovnih krogih
- b) pri nosilcih posameznih nameravanih gradenj
- c) v družbenih in strokovnih krogih občine Radovljica.

Za oceno posameznih predlogov in alternativnih možnosti smo uporabili naslednje glavne kriterije:

1. Izgradnja in funkcija posameznega objekta naj ne bi uničila ali bistveno zmanjšala obstoječe temeljne kvalitete prostora in delovanja obstoječih ali potencialnih visokokvalitetnih dejavnosti (npr. turizem, rekreacija, kmetijstvo, stanovanja ...).
2. Novozgrajeni objekti naj bi čimbolje služili svojemu namenu, predvsem pa kolikor mogoče tudi območju, na katerem se gradijo.
3. Izgradnja in funkcija posameznega objekta naj bi bila v okvirih ekonomske upravičenosti in tehnične izvedljivosti.

Prvi sklop kriterijev (temeljnih kvalitet prostora) je po analitični presoji danosti, razvitosti in razvojnih perspektivah v obravnavanem prostoru toliko pomemben, da ga je potrebno vzeti kot obveznega. Torej predlog, ki dobi po tem kriteriju oceno "nesprejemljiv", ostane s tako oznako tudi v zaključnih ocenah in predlogih.

Ostala kriterija ne posegata v območje absolutne "nesprejemljivosti", zato smo jih podvrgli podrobnejši členitvi in vrednotenju, ki nam je končno omogočil izbor najustreznejše variante.

- Januarja 1982 smo izdelali celotno gradivo presoje z alternativnimi možnostmi in predhodnimi zaključki (predlogi) za razpravo
- Skupščina občine Radovljica je organizirala vrsto razprav o posamezni problematiki in v celoti na svojem izvršnem svetu, na zborih združenega dela, zborih krajevnih skupnosti in družbenopolitičnem zboru kakor tudi na posameznih krajevnih skupnostih, turističnih društvih in Društvu za varstvo okolja
- Omenjene razprave so podprle alternativne predloge delovnega gradiva. Manjše dopolnitve smo upoštevali in vključili v končni predlog.

Povzetek analiz, zaključki in predlogi

Veliki vodni zadrževalnik in HE "Radovljica"

a) Opredelitev v planskih dokumentih v času izdelave študije

Izgradnja HE Radovljica je predvidena v okvirnem planu razvoja energetskih zmogljivosti na območju SR Slovenije za obdobje od leta 1981 do leta 2000, kot večnamenski objekt pa je zadrževalnik opredeljen v "vodnogospodarskih osnovah Slovenije".

Iz dogovora o temeljih družbenega plana Slovenije za obdobje 1981 - 1985 sledi, da se je bilo do leta 1985 potrebno dokončno opredeliti do izgradnje tega objekta. Kot nosilec naloge je zadolžena Zveza vodnih skupnosti Slovenije.

b) Značilnosti ter pomen objekta

Veliki vodni zadrževalnik (akumulacija) "Radovljica" je po prvotnih elektrogospodarskih in vodnogospodarskih načrtih (ki jih do danes še niso menjali), predviden kot večnamenski objekt, katerega osnovni namen je akumuliranje vodnih mas v zgornjem toku Save, s čimer bi nekoliko zadržali visoke (poplavne) vode in nizvodno ob reki nekoliko izboljšali oskrbo s tehnološko in pitno vodo. Ugoden vpliv pričakujejo tudi na plovnost po Savi, na hlajenje nuklearne elektrarne in na "redčenje" onesnaženosti Save.

Nekaj najznačilnejših podatkov:

- Lokacija pregrade je predvidena na Savi ca 500 m pod vtokom Save Bohinjke.
- Predvidena je zemeljska pregrada višine 32 m
 - volumen vode pri max. gladini 90 milj. m³
 - izkoristljiv volumen 74 milj. m³
 - nihanje gladine do 20,0 m.

Akumulacija bi prekrila približno 8 km² površine navzgor od predvidene dolinske zapore in se bi raztezala v dolini Save Dolinke še nekaj nad cestnim mostom Lesce - Bled, po Savi Bohinjki pa do Bohinjske Bele.

Možna instalirana moč naprave je 28 MW z letno proizvodnjo 112,4 GWh. Poleg Radovljice je načrtovana energetska izraba tega dela Save še z več drugimi objekti: HE Lesce, HE Bohinjska Bela I, HE Globoko in HE Podnart, katere naj bi imele značilnosti pretočnih elektrarn z nekoliko nižjimi, a še vedno visokimi pregradami (10 - 30 m) ter manjšim nihanjem gladine, kot bi ga imel zadrževalnik "Radovljica".

c) Vpliv objekta na okolje

Akumulacija HE Radovljica bi prekrila okoli 800 ha površin v največji meri pašnikov, travnikov ter nekaj gozdnih površin. Potopljeni bi bili vsi objekti na spodnjem Lancovem, v Ribnem in nekaterih drugih naseljih do 440 m nadmorske višine (58 domačij s 193 prebivalci).

Poplavljen bi bil eden najlepših jugoslovanskih kampov "Šobec" in prekinjene cestne povezave z desnim bregom Save proti Jelovici, kar bi zahtevalo izgradnjo novih cestnih povezav.

Veliko nihanje gladine (tudi do 20 m!), ki je nujno potrebno, še bi hoteli zadostiti osnovnemu namenu objekta, bi povzročilo odkrivanje velikih zablatenih površin. Te površine bi predstavljalo element, ki bi bistveno poslabšal bivalne kvalitete sredi največjih urbanih aglomeracij (Radovljica, Lesce...) in razvrednotile obstoječi ter onemogočale nadaljnji razvoj turizma na širšem Blejskem prostoru.

Umetno jezero, ki bi bilo po površini kar 6-krat večje kot blejsko, bi povzročilo spremembe mikroklimе predvsem s povečanjem števila meglenih dni in vlažnosti zraka.

Velika akumulacija lahko povzroči večjo potresno ogroženost. Zaradi neugodne sestave tal (področja sivice) bi zaradi vplivov nihanja prihajalo do rušenja ter drsenja nestabilnih obrežnih površin, kar bi povzročalo dodatne nevarnosti in uničevanje delov obstoječih naselij ter prometnic. Novo nastalo umetno jezero zaradi velikega nihanja gladine in njenih posledic, ne bi nudilo ugodnih možnosti za izrabo v turistično rekreacijske namene.

d) Zaključek in predlog usmeritve

HE Radovljica bi s svojim akumulacijskim bazenom izmaličila osrčje gorenjske krajine in uničila najbolj naravno ohranjene površine tega dela zgornje gorenjske krajine. Akumulacijsko jezero bi skupno s posledicami katere bi prinašalo veliko nihanje gladine, poleg tega, da bi potopilo veliko kmetijskih površin, delov naselij, pomembnih turističnih objektov, cestnih povezav in sprememb mikroklimе tudi razvrednotilo prostorske značilnosti radovljiško-blejskega prostora do take mere, da bi bil poleg močno poslabšanih bivalnih pogojev, onemogočen nadaljnji obstoj in razvoj turizma, kot ene izmed zelo pomembnih panog gospodarstva te regije.

Z namenom, da se energetski potencial reke Save vendarle izrabi, bi bila sprejemljivejša izgradnja verige nizkih zajeznih stopenj na Savi Dolinki, ter skupni Savi, ki naj služijo izrabi pretočne energije skupno z že zgrajeno akumulacijsko HE Moste.

Predloga še niso sprejeli nosilci planiranja (Zveza vodnih skupnosti Slovenije in elektrogospodarstvo Slovenije).

A v t o c e s t a

a) Opredelitev v planskih dokumentih v času izdelave študije

Trasa avtoceste Ljubljana-Jesenice je opredeljena v planskih doku-

mentih, prostorsko pa podrobno definirana v urbanistiinem naertu Radovljica - Lesce - Begunje.

b) Opis ter analiza trase

Naertovana trasa bi potekala od rniivca dalje mimo juinega roba vasi Spodnji tok, preko rodovitne ravnice, presekala griš Ledevnica severno od vasi Vrbnje, vodila preko radovljjske plodne ravnine, južno od Nove vasi ter severno od letališa do cestnega prikljeka južno od Hraa. Odtod bi vodila trasa po sredini ravnine, preekala obstojeo magistralno cesto in nekoliko dalje tudi seoznico. Pot nadaljuje po površinah nad Bregom in žirovnico ter severno od hidrocentrale "Moste" kjer bi z viaduktom preekala dolino Save Dolinke. Osnovne slabosti opisane trase, ki so povzročile iskanje novih variant so:

- skoraj na celotnem delu poteka trasa po najboljših kmetijskih površinah in poleg tega, da jih jemlje, povzroči tudi razkosanje preostalih površin ter vnaša onesnaženje v robne obcestne kmetijske kulture,
- v celotnem poteku opisana trasa poteka preko tako imenovanega "Radovljjskega polja", kot fenomena večjega planega prostora na gornjem Gorenjskem, ki kot kontrast ozkim alpskim dolinam ter visokim gorskim gmotam predstavlja izjemno krajinsko vrednost in privlačnost.

c) Iskanje alternativnih variant

V procesu oblikovanja konenega predloga so bile obdelane številne mozne variante poteka trase, v naslednjih skupinah:

- možnost izgradnje necestninske ceste vključujoč sedanjo traso magistralne ceste ali izgradnjo nove v istem koridorju
- gradnjo hitre ceste v juinem koridorju, ki naj bi potekala po dolini Save od Globoke do Most
- gradnja v severnem koridorju po gornjem delu Radovljjskega polja po trasi obstojeee "cesarske" ceste
- gradnja v srednjem koridorju s podvariantami osnovne trase.

Ugotovljeno je bilo, da je gradnja v tako imenovanem južnem koridorju praktično nemogoča zaradi velikega števila potrebnih objektov ter geološke sestave tal. Istočasno pa bi bil to poseg v krajinsko najbolj prvobitno okolje tega območja, ki ga varujemo tudi pred predlogom gradnje akumulacije za HE Radovljica.

Severni koridor bi jemal kvalitetna kmetijska zemljišča, povzročil številne probleme pri prehodu skozi obstoječo zazidavo nad Zapuzami in Novo vasjo. Gradnja v tem koridorju bi povzročila tudi številne probleme zaščite sedanje in bodoče gradnje na področju od Begunj do Žirovnice. Srednji koridor, kamor sodi prvotno načrtovani predlog hitre ceste je v vseh pogledih najobčutljivejši, tam so najboljša kmetijska zemljišča in največje krajinske vrednote.

Na osnovi navedenih in še drugih razlogov je bilo ugotovljeno, da predstavljajo optimalno rešitev variante, ki vključujejo novo avtocesto v koridor obstoječe magistralne ceste.

V fazah usklajevanja interesov je bila v okviru republiške SIS za ceste sprejeta odločitev o tako imenovanem "odprtem" cestninskem sistemu na Gorenjski avtocesti, ki predvideva gradnjo cestninskih postaj le pri Brezjah in na področju med Brnikom in Vodicami. Ob prevozu take cestninske postaje je voznik dolžan plačati cestnino, ves ostali promet pa se odvija necestninsko. Tak sistem omogoča večje število priključkov, ki so bistveno enostavnejše izvedbe, ker ne vključujejo cestninske postaje.

d) Zaključek

Na osnovi navedenih raziskav se je pokazala kot optimalna rešitev varianta, ki poteka v podaljšaku od obstoječe ceste na Črničcu preko Podvina, poteka med sedanjo cesto in vasjo Gorica preko "skakalnice", se v največji možni meri približa trasi sedanje magistralne ceste in poteka med njo in letališčem, prečka sedano magistralno cesto ter se nekoliko pred sedanjim podvozom pod železnico spusti pod železnico in se priključi na še opredeljeno traso pri Žirovnici.

Obstoječa magistralna cesta se v celoti ohrani in prevzame na področju med Lescami in Radovljico, vlogo napajalne obvozne ceste. Tak potek trase ne prinaša nov poseg v krajino na področju Radovljiškega polja, temveč le razširi obstoječi koridor. Trasa ne povzroči drobljenja kmetijskega prostora, z ustrezno protihrupno zaščito in drevesno ter grmovno ozelenitvijo na območju Lesc in Radovljice pa lahko učinkovito ohrani razmeroma oddaljeni severni rob radovljiške in leske poselitve pred hrupom in izpušnimi plini.

Rešitev so sprejeli nosilci planiranja (SIS za ceste SRS) v usklajevalnem postopku.

H i t r a ž e l e z n i c a

a) Opredelitev v planskih dokumentih v času izdelave študije

Hitra železnica je nov element, ki v tedanjih občinskih planskih dokumentih ni bil opredeljen. Nosilec investicije JŽ želi predvsem opredeliti traso poteka hitre železnice ter tako zagotoviti možnost, da v nadaljnjem razvoju železniškega prometa lahko pride do realizacije tega projekta.

b) Opis ter analiza trase:

S strani železniškega gospodarstva ponujena trasa je potekala severno od sedanje magistralne ceste, za naseljem Otok, prečkala Zapuže, preko področja farne Poljše, nadalje je potekala pod naseljenimi območji med Rodinami in žirovnico. Ta trasa bi dodatno razvrednotila prostor, ga presekala, jemala in razdrobila kmetijske površine ter vnesla hrup v številna stanovanjska območja.

c) Iskanje alternativnih variant

Ob iskanju in presoji alternativnih rešitev je bilo ugotovljeno, da hitre železnice zaradi njenih tehničnih zahtev ni možno zgraditi ob obstoječi gorenjski progi, kar bi bilo v mnogih pogledih najboljše.

Isto velja za variante, ki bi potekale v istem koridorju kot avtocesta. Rešitev pa predstavlja združitve trase hitre železnice s koridorjem daljnovoda s tem, da mora biti železnica na področju radovljiškega polja v celoti poglobljena in večji del tudi prekrita.

d) Zaključek

Hitra železnica naj bi potekala preko Radovljiškega polja z naslednjimi značilnostmi:

1. V celotnem ravninskem delu od Širovnice do Otoka je trasa večji del močno poglobljena in prekrita.
2. V osrednjem delu Radovljiške ravnine poteka po severni strani poraščenih morenskih vzpetin za vasi Hraše in Studenčice.
3. V celem poteku preko ravnine izkorišča obstoječi koridor daljnovoda kot krajinsko že prizadeti prostor.
4. V poteku trase od Otoka mimo Brezij in naprej proti Kanju se trasa izogne vsem naseljem in poteka večinoma preko gozdnatih zemljišč.
5. Tehnično postajo je potrebno prostorsko omejiti na področju za Hrašami in Studenčicami, s tem, da kakršnakoli druga namembnost ali širitev na več kot en dodatni vir v vsaki smeri ni dopustna.

Ta predlog je v glavnih potezah že vsklajen z JŽ.

D a l j n o v o d i

- a) Sedanje stanje in opredelitev v planskih dokumentih v času izdelave študije

Za oskrbo Gorenjske z elektroenergijo potekajo od RTP Kranj preko prostora v občini Radovljica trije 110 kV daljnovodi ter 35 kV daljnovodi. S planskimi dokumenti je predvidena izgradnja 4000 kV daljnovoda Kranj - Moste in rekonstrukcija obstoječega 110 kV daljnovoda.

b) Usmeritev in zaključek

Z vidika varstva krajine ter drugih ovir, ki jih prinašajo v prostor visokonapetostni daljnovodi je potrebno najprej nadomeščati obstoječe vode z vodi višje napetosti ter veesistemskimi daljnovodi. Predviden nov 400 kV daljnovod se mora realizirati v obstoječem koridorju (Dobro polje - Moanje). Gradnjo po trasi, ki poteka pri Brezjah, je potrebno opustiti zaradi krajinskih razlogov.

Blejska obvoznica

a) Opredelitev ter opis dosedanjih variantnih rešitev

Blejska obvoznica, katere osnovna cilja sta:

- izločiti promet iz ožjega območja Bleda in
 - dobro služiti tranzitnemu in lokalnemu pomenu
- je eden izmed osnovnih pogojev nadaljnjega turističnega razvoja Bleda.

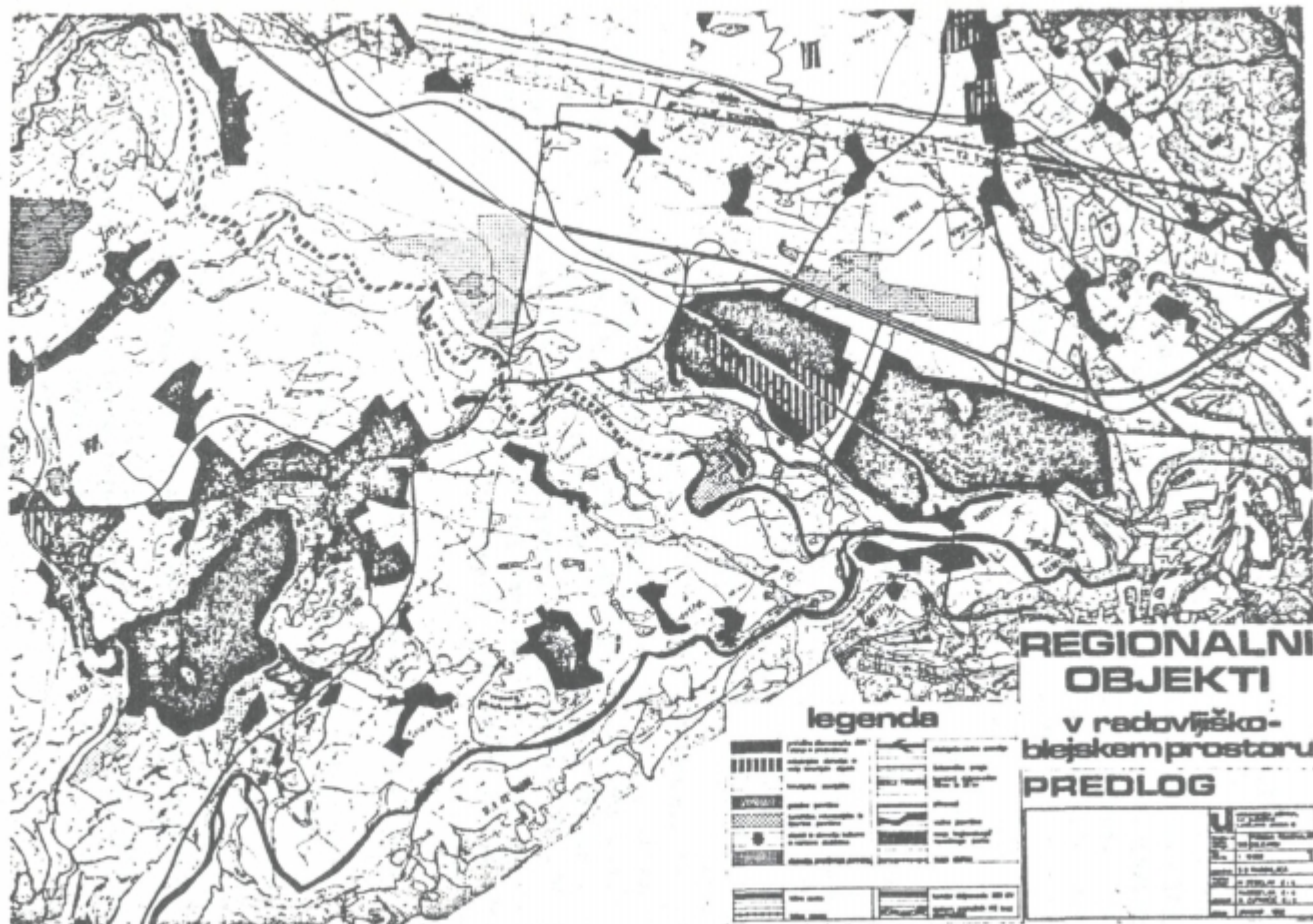
V preteklosti so bile pridobljene številne idejne rešitve v dveh osnovnih potekih t.i. "severna" in "južna" varianta.

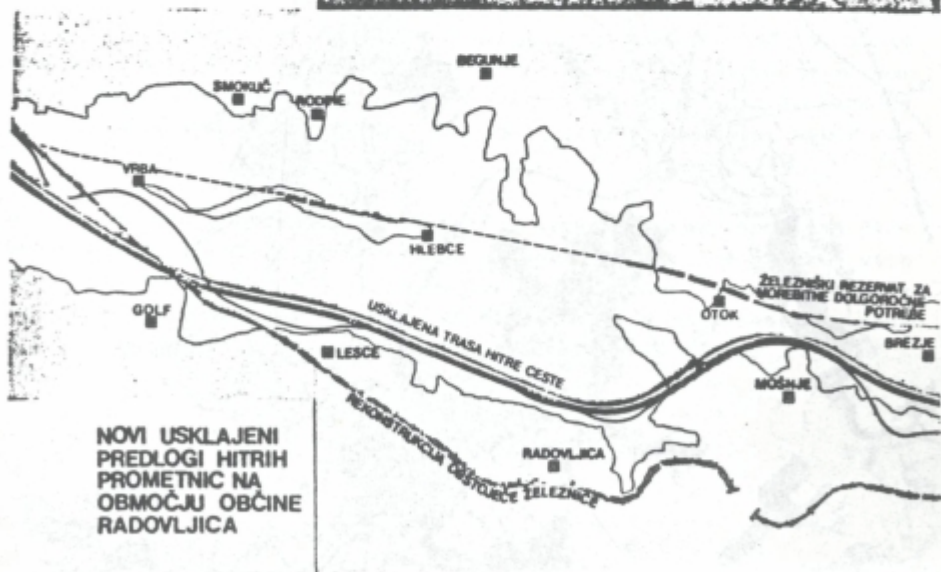
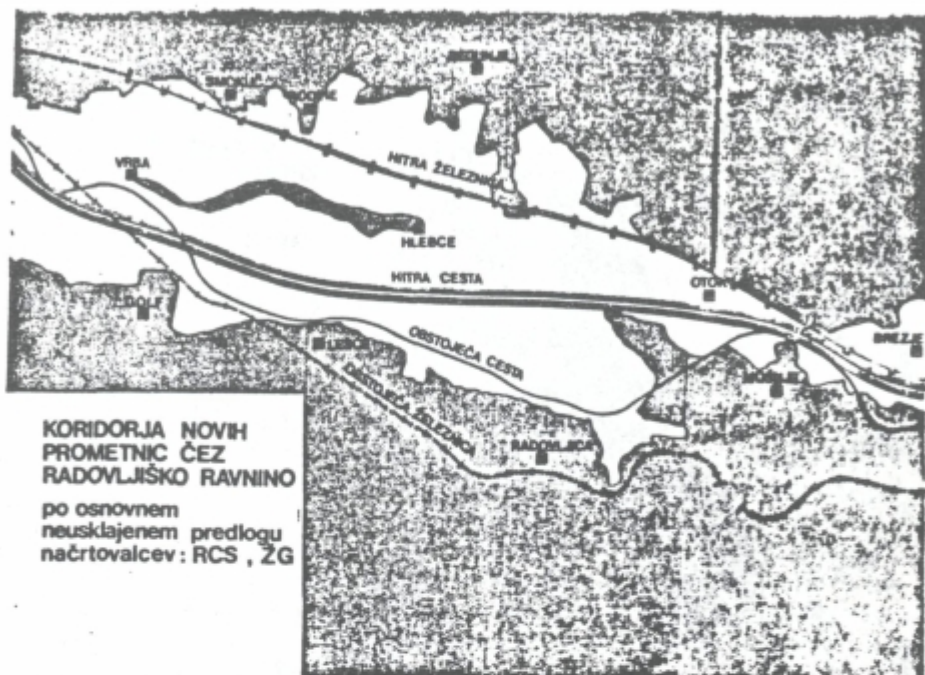
Severne variante so se v analizah pokazale za nesprejemljive, predvsem zaradi poteka trase od Rečice do Velike Zake. Ta del trase bi potekal po notranjem krajinskem prostoru Bleda neposredno nad jezerom. Na osnovi analize treh južnih variant, ter dodatne opredelitve rabe prostora smo kot optimalno ugotovili novo različico južne variante.

Nov predlog trase blejske obvoznice:

- je najkrajša, jemlje najmanj novih površin in je prometno najugodnejša
- jasno ločuje območje naselja od kmetijskih površin in jih tako lahko tudi trajno ščiti
- omogoča dosledno rešitev; sprostitvev ožjega območja Bleda od motornega prometa ter daje nadaljno možnost razvoju turizma.

Dokonane odločitve o posameznih naertovanih in alternativnih objektih bodo sprejete v posameznih fazah sprejemanja dolgoročnega družbenega plana občine Radovljica za obdobje do leta 2000.





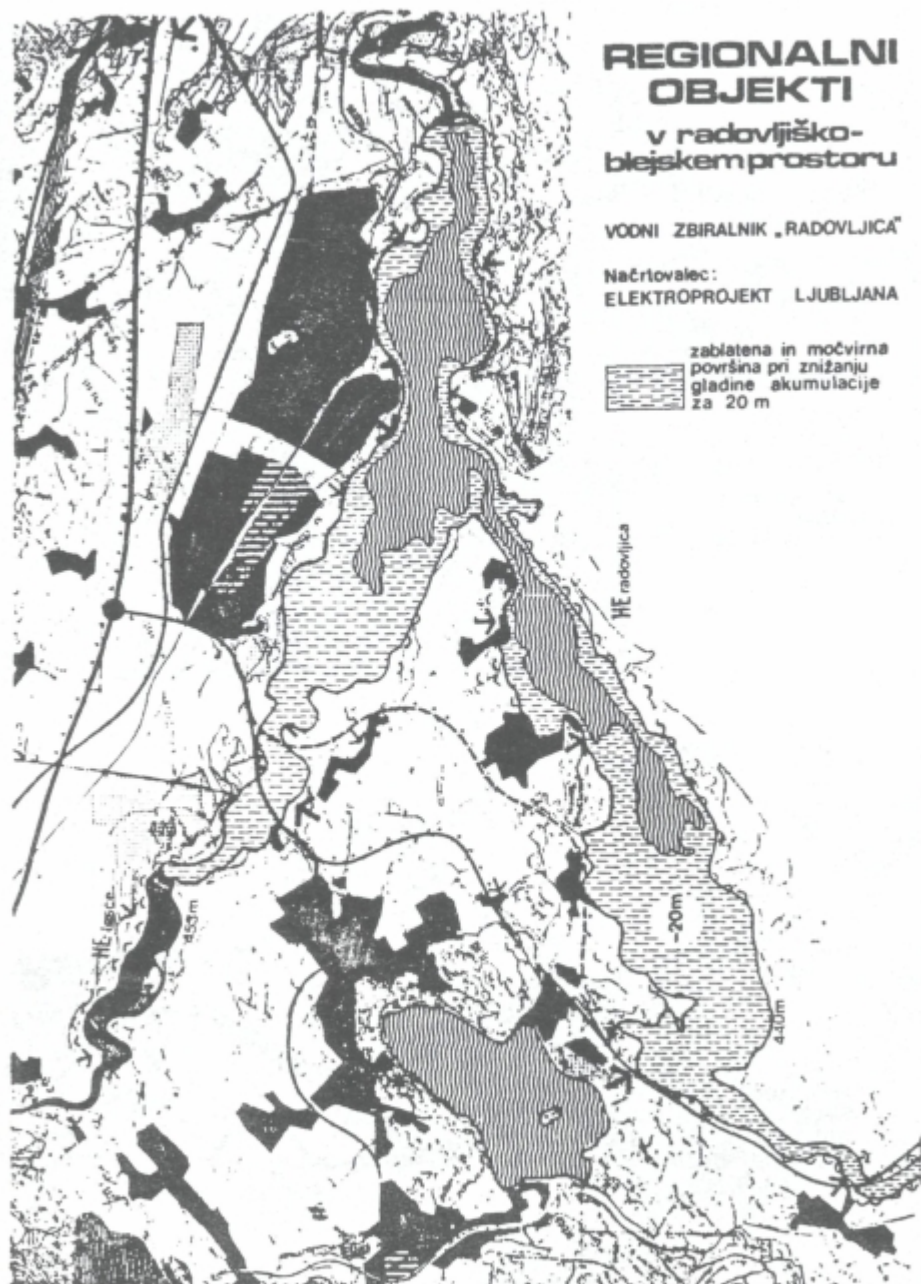
REGIONALNI OBJEKTI

v radovljško-
blejskem prostoru

VOJNI ZBIRALNIK „RADOVLJICA“

Načrtovalec:
ELEKTROPROJEKT LJUBLJANA

zablatena in močvirna
površina pri znižanju
gladine akumulacije
za 20 m



M. Debelak

REGIONAL CONSTRUCTION PROJECTS IN THE RADOVLJICA-BLED AREA

Summary

The commune of Radovljica has realized that the issue of the suitability (or unsuitability) of building particular regionally important projects on its territory can be debated more fruitfully if it calls on independent specialist expertise about the proposed projects.

Thus the Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia produced a study critically evaluating a proposal, with concentration on fundamental spatial, sociodemographic, and social-economic aspects, and at the same time presented appropriate alternative solutions. In this way the question of the construction of a large reservoir at the confluence of both Sava Rivers at Radovljica was dealt with, and the conclusion was reached that the idea is totally unacceptable and that a series of small power stations would be more acceptable.

In an analysis of highway, high-speed railway, power line, and Bled bypass projects, we determined the incompatibility of these with many other fundamental interests of this space, systematically searched for alternatives, and on the basis of a comparative evaluation expertly determined the most appropriate solution.