



LOCUS

NAROČNIK

MESTNA OBČINA KRANJ

Slovenski trg 1 | 4000 KRANJ

STALIŠČA DO POBUD, PODANIH NA DOPOLNJEN OSNUTEK OPPN AVTOBUSNI TERMINAL V KRANJU

PROSTORSKI NAČRTOVALEC

LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o.

Prvomajska 118 | 5250 SOLKAN

Solkan, maj 2016



LOCUS



1 RAZGRNITEV DOPOLNJENEGA OSNUTKA OPPN AVTOBUSNI TERMINAL V KRANJU

JAVNA RAZGRNITEV: trajanje od 4. decembra 2015 do 8. januarja 2016, Mestna občina Kranj

V času javne razgrnitve je prispelo 9 pripomb in predlogov, na katere je v nadaljevanju zavzeto stališče ali podana podrobnejša obrazložitev.

Med temi je bila pripomba Komisije za varno kolesarjenje obravnavana tudi individualno na sestanku in na vse pripombe dobila že obsežno ustno obrazložitev.

JAVNA OBRAVNAVA: 17. decembra 2015, Mestna občina Kranj

Na javni obravnavi so bile podane pripombe in predlogi, ki so bili kasneje podani tudi kot pisne pripombe. Stališča nanje so podana v nadaljevanju.



2 STALIŠČA DO PRIPOMB, PODANIH NA JAVNI RAZGRNITVI OPPN AVTOBUSNI TERMINAL V KRANJU

1.

Povzetek pripomb:

- a) Ali je res, da je KS Zlato polje dala soglasje za postavitve AT na lokacijo ob Kidričevi cesti?
- b) Ali imamo prebivalci možnost vplivanja na tak načrt?
- c) Ali povečan promet zaradi avtobusnega terminala na Kidričevi ne bo poslabšal stanja na fasadah Kidričeve ceste 34, 36 in 38?
- d) Ali je KS videla okoljsko poročilo?

Stališča in obrazložitve:

a - b) Pripomba ni predmet postopka sprejemanja OPPN. Lokacija AT Kranj je bila določena z OPN (občinskim prostorskim načrtom) po zakonsko predpisanem postopku (Zakon o prostorskem načrtovanju, Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odl. US in 14/15 – ZUUJFO). OPN avtobusni terminal umešča v urejevalno enoto KR Z 4 (Kranj zlato polje). Sam postopek sprejemanja prostorskih aktov je predpisan z zgoraj navedenim Zakonom o prostorskem načrtovanju. Soglasja oziroma mnenja v postopku skladno z zakonom podajajo le nosilci urejanja prostora. Usklajevanju z javnostjo je namenjena javna razgrnitev in javna obravnava, kjer ima javnost možnost podati pripombe in predloge. Občina je vse pripombe in predloge proučila in do njih zavzela stališče. Stališča do pripomb so javno objavljena.

c) S predlagano prometno ureditvijo se zaradi delne prerazporeditve prometnih tokov, prometne obremenitve na območju navedenih objektov minimalno povečajo glede na prometne obremenitve na tem območju iz leta 2007. Promet na tem območju je namreč v zadnjih letih upadel za cca 10-15 % (vir. Podatki avtomatskih števecv DRSI).

Zaradi prestavitve avtobusnega terminala, se bo res nekoliko povečal avtobusni promet na območju navedenih objektov ob Kidričevi cesti (za cca 30 avtobusov na dan), vendar je potrebno poudariti, da je s tem aktom predvidena rekonstrukcija celotne Kidričeve ceste, tako rekonstrukcija križišč, ki izboljšujejo pretočnost in prometno varnost, kot prenova voziščne konstrukcije. Potrebno je tudi poudariti, da se bo s prestavitvijo avtobusnega terminala, znatno zmanjšalo število opravljenih kilometrov avtobusov na širšem območju (npr. na Koroški cesti avtobusni promet povsem odpade,...), zaradi umestitve garažne hiše pa zmanjšalo število 'praznih voženj' (iskanje parkirišča na širšem območju). Zaradi vsega navedenega se nivoji hrupa, izpušne emisije in drugi vplivi zmanjšujejo, optimizacija ureditve križišč pa omogoča tudi večjo pretočnost in varnost udeležencev v prometu.

d) Okoljsko poročilo je bilo razgrnjeno skupaj z OPPN AT Kranj.

2.

Povzetek pripombe:

- a) Ali je občina vprašala ljudi oziroma pridobila soglasje KS za gradnjo AT Kranj na Zlatem polju?
- b) Pobudnica opozarja na slabo stanje Kidričeve ceste, preobremenjenost s prometom, vplive na okolje.

Stališča in obrazložite:



- a) Pripomba ni predmet postopka sprejemanja OPPN. Lokacija AT Kranj je bila določena z OPN (občinskim prostorskim načrtom) po zakonsko predpisanem postopku (Zakon o prostorskem načrtovanju, Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odl. US in 14/15 – ZUUJFO). OPN avtobusni terminal umešča v urejevalno enoto KR Z 4 (Kranj zlato polje). Sam postopek sprejemanja prostorskih aktov je predpisan z zgoraj navedenim Zakonom o prostorskem načrtovanju. Soglasja oziroma mnenja v postopku skladno z zakonom podajajo le nosilci urejanja prostora. Usklajevanju z javnostjo je namenjena javna razgrnitev in javna obravnava, kjer ima javnost možnost podati pripombe in predloge. Občina je vse pripombe in predloge proučila in do njih zavzela stališče. Stališča do pripomb so javno objavljena.
- b) OPPN, ki je v izdelavi, je namenjen predvsem izboljšanju stanja na obravnavanem območju. Ena od temeljnih vsebin je tudi celotna rekonstrukcija Kidričeve ceste. S predlagano prometno ureditvijo se zaradi delne prerazporeditve prometnih tokov, prometne obremenitve na širšem obravnavanem območju minimalno povečajo glede na prometne obremenitve na tem območju iz leta 2007. Promet na tem območju je namreč v zadnjih letih upadel za cca 10-15 % (vir. Podatki avtomatskih števecv DRSI). Z izgradnjo garažne hiše pa se bo znatno zmanjšalo število t.i. praznih potovanj, ki se trenutno vršijo na območju blokov ob iskanju prostih parkirnih mest. Optimizacija ureditve križišč omogoča večjo pretočnost prometa in posledično manjše vplive na okolje. Zaradi navedenega in zaradi manjšega števila prevoženih kilometrov avtobusov se nivoji hrupa, izpušne emisije in drugi vplivi zmanjšujejo. Ob tem se z aktom vzpostavljajo tudi osnovni pogoji za razvoj trajnejše mobilnosti (ureditev organiziranega in kontroliranega parkiranja z navezavami na kolesarski, peš in javni potniški promet) in s tem dvig kvalitete bivanjskega okolja. Šele s spremembami potovalnih navad ljudi pa bomo dosegli upad števila motornih vozil in s tem posledično še izrazitejšo izboljšavo kvalitete bivanjskega okolja.

3.

Povzetek pripombe:

- a) Izločitev gradnje novega AT terminala na tem območju je predlagana zaradi:
- I. bistveno poslabšanje prometne pretočnosti Kidričeve do Oldhamske,
 - II. bistveno povečanje obremenitve s hrupom in onesnaženosti zraka,
 - III. zmanjšanje prodajnih vrednosti nepremičnin,
 - IV. povečanje zbiranja marginalnih skupin,
 - V. uničenje zelene površine na območju.
- b) Izločitev gradnje cestne povezave med Levstikovo in Nazorjevo je predlagana zaradi:
- I. prometni zamaški na Bleiweisovi zaradi novega semaforiziranega križišča,
 - II. prometno bolj obremenjena Gosposvetska in Levstikova,
 - III. prometni zamaški Gosposvetska – Kidričeva,
 - IV. onemogočen hiter izvoz na Kidričevo.
- c) Vključitev ureditve območja mirujočega prometa na širšem območju Kidričeve in Gosposvetske ceste.
- d) Obnovev zelenega pasu med Gosposvetsko 9 in 11.

Stališča in obrazložitve:

- a) Lokacija avtobusnega terminala ni predmet izdelave OPPN. Lokacija je bila določena v OPN (občinskem podrobnem načrtu), sprejetem leta 2014 (Uradni list RS, št. 74/2014). Razgrnjen akt ne odloča več o tem, kje se bo gradil avtobusni terminal, ampak o tem, kako se bo gradil. Kljub temu v nadaljevanju podajamo pojasnila na pomisleke o ustreznosti lokacije:



- I. Z rekonstrukcijo Kidričeve (rekonstrukcija križišč, optimizacija krmilnih programov semaforških naprav,...) in ureditvijo cestne mreže na širšem območju se bodo zamude vozil na celotni mreži zmanjšale in tako izboljšal nivo uslug. Poleg tega bo znatno izboljšana prometna varnost.
 - II. S predlagano prometno ureditvijo se zaradi delne prerazporeditve prometnih tokov prometne obremenitve na vplivnem območju minimalno povečajo, minimalno se poveča promet avtobusov na delu Kidričeve ceste (med Bleiweisovo in križiščem Zlato Polje). Zaradi manjšega števila prevoženih kilometrov avtobusov in zaradi zmanjšanja 'praznih' voženj zaradi iskanja parkirnih mest (parkiranje se usmeri v parkirno hišo) se nivoji hrupa, izpušne emisije in drugi vplivi na širšem območju zmanjšujejo. Tudi optimizacija ureditve križišč omogoča večjo pretočnost in posledično manjše izpuste in druge obremenitve. Hkrati se z aktom vzpostavljajo osnovni pogoji za razvoj principov trajnostne mobilnosti (ureditev organiziranega in kontroliranega parkiranja z navezavami na kolesarski, peš in javni potniški promet), kar bo pripomoglo k spremembi potovalnih navad ljudi in s tem zmanjševanju vplivov na okolje. Šele s spremembami potovalnih navad ljudi bomo dosegli upad števila motornih vozil in s tem posledično občutno izboljšavo kvalitete bivanjskega okolja.
 - III. Izboljšanje bivalnega in delovnega okolja, čemur je OPPN namenjen, se nikdar ni odrazilo v zmanjšanju vrednosti nepremičnin. S predlagano novo ureditvijo bo mesto pridobilo kvalitetne vsebine v prostoru, ki bodo vrednost nepremičnin na Kidričevi in Gosposvetski povečale.
 - IV. Ureditev celotnega parterja območja zdravstvene dejavnosti in opuščene toplarne ima za enega od glavnih ciljev prav ureditev na način, da ne privablja marginalnih skupin. To dosežemo z bolj transparentnimi, odprtimi in več površinami za pešce in kolesarje, z umikom parkirišč, z oblikovanjem kvalitetnih trgov, z ureditvijo dostopnosti za gibalno ovirane osebe, z umestitvijo ustrezne osvetljave in podobno. S tem se poveča privlačnost prostora za številne obiskovalce, kar pa je običajno točno tisti moment, ki marginalne skupine odvrta od lokacije. Vse navedene vsebine OPPN obravnava in rešuje. Pomislek, da sodobni avtobusni terminal privlači marginalne skupine bolj od današnjega neurejenega stanja, je odvečen. Problem se dodatno regulira z določitvijo dovoljenih dejavnosti in dovoljenim obsegom neke dejavnosti. Pri odnosu do marginalnih skupin pa se je treba zavedati, da jih z urbanistično arhitekturnimi ureditvami lahko iz nekega prostora odženemo, vendar pojava, ki je del naše družbe, s tem ne rešimo. Marginalizacijo določenih skupin začnemo odpravljati s strpnim in ozaveščenim odnosom celotne družbe do drugačnih.
 - V. Površina, na katero se umešča AT, je bila za namen centralnih dejavnosti opredeljena že z nadrejenim aktom – OPN. Na tem območju ni bila predvidena zelena površina, temveč je območje že ves čas namenjeno zazidavi. Obravnavamo torej nezazidano stavbno zemljišče in ne načrtovane zelene površine.
- b) Pripomba ni predmet OPPN, saj je povezovalna cesta med Nazorjevo in Levstikovo bila določena po predpisanem postopku že z OPN (občinskim prostorskim načrtom). OPPN samo predpiše, kako se bo izvedla. Zaradi načrtovane prometne povezave Gosposvetska – Levstikova bo omogočena direktna povezava do zdravstvenega kareja in stanovanjske soseske tudi z južne strani, kar bo razbremenilo Kidričevo cesto dela obstoječih vozil.



- I. Na Bleiweisovi cesti je predvidena ureditev semaforiziranega križišča na stiku z novo povezavo (Nazorjeva - Levstikova), kjer se omogoča tudi varno prečkanje pešcev in kolesarjev, rekonstrukcija križišča s Kidričevo in semaforizacija izvoza iz avtobusnega terminala na vzhodni strani terminala, s čimer je urejeno tudi varno prečkanje Bleiweisove ceste za šolarje, ki iz vzhodne strani prihajajo v OŠ Franceta Prešerna. Predlagane ureditve nudijo zadovoljive nivoje uslug in zamude vozil znotraj zakonsko določenih mej tudi v planski dobi.
 - II. Z ureditvijo parkirnih mest na območju avtobusnega terminala, se bo zmanjšalo povpraševanje po parkirnih mestih na območju blokovskega naselja (vzpostavitev ostrejšega režima za nestanovalce). S tega razloga ni mogoče pričakovati povečanja števila potovanj znotraj stanovanjskega območja.
 - III. – IV. S semaforizacijo križišča Gosposvetska – Kidričevo se bodo zamude vozil zmanjšale – omogočeno bo varno vključevanje vozil z Gosposvetske. Omogočeno bo zavijanje levo iz stranske in glavne prometne smeri. Semaforji bodo medsebojno usklajeni. Na semaforiziranem križišču bo omogočeno varno prečkanje pešcev in kolesarjev. Semaforizacija omogoča vzpostavitev sistema za intervencijski vklop zelene faze za vozila na nujni vožnji, ki bodo zapuščala ali prihajala na urgenco, kar bo omogočalo hitrejši reakcijski čas reševalcev.
- c) OPPN je dokument, ki ima že z OPN (nadrejeni akt) jasno določeno mejo. OPPN kot pravni akt nima moči urejanja izven z OPN določenih meja. Vendar pa OPPN vedno nastane na podlagi širše nastavljenih strokovnih podlag. V primeru OPPN AT Kranj so bile izdelane strokovne podlage za področje prometa (prometna študija iz vidika varnosti in pretočnosti), prav tako je izdelana študija mirujočega prometa s predlogi ukrepov za celo mesto. Prav zaradi poznavanja problematike mirujočega prometa znotraj OPPN in širše, je nastala rešitev umestitve garažne hiše pod AT. Ta omogoča, da se parkiranje na območju ustrezno regulira in nadzoruje, kar posledično prinese manj parkiranja na parterju območja, več zelenih površin, manj hrupa in drugih obremenitev okolja, omogoča pa tudi prvi korak pri bolj ozavešeni uporabi sredstev mobilnosti, k trajnostni mobilnosti. Rešitev lahko izredno dvigne kvaliteto bivanja v obravnavanem okolju in širše.
- d) Obnovitev zelenega pasu je z OPPN načrtovana. OPPN lahko tudi fazno pogojuje, da se zelene površine (zasaditev drevoreda) izvedejo pred določeno fazo, recimo pred izgradnjo parkirišč v Ue8.

4.

Povzetek pripombe:

- a) Vpliv dogajanja na AT Kranj na koncentracijo otrok pri učenju naj se zmanjša tako, da se med šolo in AT uredi vizualno neprepustna kaskadna klančina do višine nadstreškov peronov z ustrezno ozelenitvijo. Klančina se lahko izvede tudi kot amfiteater s funkcijo letne učilnice. Klančina naj sega od Bleiweisove do krožišča.
- b) Na zahodnem delu AT ob podhodi naj se ne umešča klopi in drugih elementov, ki spodbujajo zadrževanje nepoklicanih oseb v okolici šole.
- c) V okolici šole naj se ne daje soglasij za gostinsko ali igralniško dejavnost, razen lokala na sami avtobusni postaji.
- d) Ustrezno naj se uredi parkirišče šole.
- e) Podhode naj se ustrezno uredi s klančinami in dvigali za potrebe hendikepiranih.
- f) Podhod naj se podaljša še pod Kidričevo cesto.
- g) Podhodi naj bodo široki in udobni.
- h) Za vodenje dostopov do objektov naj se postavi usmerjevalne table.



- i) Poiskati je potrebno lokacije za deponijo snega.

Stališča in obrazložitve:

- a) Predlog se nanaša na robno območje OPPN. Predlog se smiselno upošteva. Omogoči se postavitvev takšne prostorske ločnice, ki ne omogoča vizualnega spremljanja dogajanja na avtobusnem postajališču, hkrati pa omogoča krajinsko ureditev, ki izboljšuje stanje zelenice ob šoli tako iz vidika oblikovanja kot funkcionalnosti, kar se upošteva pri izdelavi projekta ureditve zelenih šolskih površin.
- b) Čeprav postavitve urbane opreme z OPPN ni lokacijsko določena, se za to območje predpiše, da se klopi ne umešča. Lokacija ob pet-krakem krožišču zaradi prometne obremenjenosti ni privlačna in ustreza za postavitve klopi oziroma vzpostavitev takih ureditev, ki bi spodbujali zadrževanje pešcev.
- c) V objektu Severna vrata se ne dovoljuje gostinske dejavnosti. Igralniška dejavnost na območju OPPN ni dovoljena.
- d) Parkirišče šole leži izven območja OPPN, vendar pa rešitve znotraj OPPN vplivajo tudi na problematiko parkiranja ob šoli. Z načrtovanjem avtobusnega terminala in znotraj tega postajališča za šolski avtobus, se omogoči prenehanje sedaj nevarne vzratne vožnje avtobusa s šolskega parkirišča. Poleg tega je garažna hiša pod načrtovanim avtobusnim terminalom namenjena tudi zaposlenim in obiskovalcem osnovne šole.
- e) Pripomba se upošteva. Vse oblike premagovanja višinskih razlik morajo biti prilagojene uporabnikom z omejeno gibljivostjo.
- f) Zaradi velike frekvence pešcev in kolesarjev na tem območju se uredi udobno semaforizirano prečkanje Kidričeve na nivoju terena, kar je za pešce varno, prijaznejše in bolj enostavno. Kljub izvedbi podhoda bi najverjetneje veliko število pešcev še vedno prečkalo Kidričevo na nivoju ceste, kar je rešitev poskusila preprečiti.
- g) Pripomba se upošteva. Tekst se vnese v odlok.
- h) Postavitve neprometne signalizacije sicer ni predmet OPPN, vendar pa se bo obstoječi usmerjevalni sistem nadgradil takoj, ko bodo načrtovane gradnje izvedene.
- i) Sneg se z javnih površin odvaža skladno z obstoječo prakso.

5.

Povzetek pripombe:

- a) Stolpiči ob Bleiweisovi so odveč, saj je stanovanj že dovolj. Stavba naj bo poslovna, nižja, v pritličju pa avtobusna postaja, saj je načrtovana premajhna.
- b) Pritličje naj bo namenjeno lokalnim trgovinam, turističnemu info centru,...
- c) Predlagam uvoz avtobusov iz Bleiweisove ceste direktno na terminal.
- d) Lokacija terminala naj se pomakne severneje, za osnovno šolo, saj je lokacija večja in omogoča rast terminala. Obstoječa lokacija naj se nameni razvoju zdravstvene dejavnosti.

Stališča in obrazložitve:

- a) Stolpiči so namenjeni pretežno zdravstveni in poslovni dejavnosti, stanovanjem pa v majhnem obsegu predvsem kot nadometna stanovanja za stanovanjski blok, ki se ruši. Velikost avtobusnega terminala je preverjena tako iz prometnega kot iz vsebinskega vidika (s koncesionarjem) in zadošča potrebam.
- b) Objekt Severna vrata je primarno namenjen zdravstveni, poslovni in trgovski dejavnosti, kar že omogoča tudi umestitev predlaganih vsebin.



- c) Na Bleiweisovo je načrtovan direktn izvoz avtobusov, ki povezujejo kraje severno od Kranja. Uvoz za vse avtobuse pa bo možen le preko krožnega križišča.
- d) Načrtovanje novega multimodalnega vozlišča ob zunanjem cestnem obroču na severnem obrobju mesta (Zlato polje), kjer se povezujejo vsi pomembnejši prometni koridorji na območju občine, ostaja del strateškega dela OPN Mestne občine Kranj. Ta dokument na to točko še vedno umešča tudi avtobusni terminal. Vendar pa isti OPN v izvedbenem delu določi tudi lokacijo avtobusnega terminala, ki jo danes obravnavamo, saj je ta izvedljiva v realni planski dobi.

6.

Povzetek pripombe:

Lokacija AT ni ustrezna, ker:

- a) se poveča hrupna obremenitev stanovalcev,
- b) se bistveno poveča onesnaženost zraka,
- c) se zmanjšajo zelene površine,
- d) osnovni šoli se poveča okoljska obremenitev,
- e) rondo ne bo rešil povečane prometne obremenitve,
- f) dolgoročno je predvidena umestitev AT na železniški postaji,
- g) ob obstoječi avtobusni postaji je razpadajoča vila z vrtom, kjer se lahko uredi postajališča,
- h) garažne hiše na tem območju ne potrebujemo, saj je plačljivih parkirišč dovolj.

Stališča in obrazložitev:

Lokacija avtobusnega terminala ni predmet izdelave OPPN. Lokacija je bila določena v OPN (občinskem podrobnem načrtu), sprejetem leta 2014 (Uradni list RS, št. 74/2014). Razgrnjen akt ne odloča več o tem, kje se bo gradil avtobusni terminal, ampak o tem, kako se bo gradil. Kljub temu v nadaljevanju podajamo pojasnila na pomisleke o ustreznosti lokacije:

- a) Objekt Kidričeva 33 ni bil predmet študije hrupa, saj leži izven območja OPPN in posledično računskega območja. Na podlagi rezultatov študije hrupa (Strokovna podlaga za OPPN – študija obremenitev s hrupom OPPN »Celovita prostorska ureditev območja zdravstvenega doma v Kranju«, Provia d.o.o., 2014, dopolnitev januar 2015) je kljub temu mogoče trditi, da omenjeni objekt zaradi novih vsebin v prostoru ne bo preobremenjen.
- b) Onesnaženost zraka se zaradi prometa, vezanega na nov terminal, ne bo povečevala. Prometne obremenitve avtobusov in vozil se bodo le minimalno povečale. Zmanjšalo pa se bo število prevoženih kilometrov avtobusov ter število 'praznih' voženj zaradi iskanja parkirišč med stanovanjskimi bloki. Promet, vezan na uporabo garažne hiše, se namreč odvija že danes, le da je razpršen na ves okoliš. Tudi z izboljšanjem pretočnosti prometa (zmanjšanja zastojev) se zmanjšujejo emisije v ozračje zaradi prometa. Iz tega razloga se bo s celovito prometno ureditvijo širšega prostora okoli AT stanje glede emisij v ozračje zaradi prometa izboljšalo in ne poslabšalo. Glej tudi odgovor na pripombo 2.b.
- c) Površina, na katero se umešča AT, je bila za namen centralnih dejavnosti opredeljena že z nadrejenim aktom – OPN. Na tem območju ni bila predvidena zelena površina, temveč je območje že ves čas namenjeno zazidavi. Obravnavamo torej nezazidano stavbno zemljišče in ne načrtovane zelene površine.
- d) Kot okoljska obremenitev je verjetno mišljen povečan hrup. Iz tega razloga je predvidena protihrupna ograja nasproti šole, ki bo preprečevala prekomerno širjenje hrupa v smer proti šoli. Tovrstni ukrep izhaja iz dokumenta Strokovna podlaga za OPPN – študija obremenitev s hrupom



OPPN »Celovita prostorska ureditev območja zdravstvenega doma v Kranju«, (Provia d.o.o., 2014, dopolnitev januar 2015). V nobenem primeru se obremenitev okolice s hrup v širšem prostoru zaradi izvedbe AT ne bo preseгла s predpisom dovoljenih vrednosti. Glede obremenitev zraka – glej odgovor 6.b.

- e) Krožno križišče pri OŠ Franceta Prešerna je najbolj optimalna rešitev za prometne tokove v obravnavnem križišču. Najbolj obremenjena prometna smer (Kidričeva cesta) poteka skozi to križišče v pravokotnem zavoju, medtem ko so ostali kraki bistveno manj obremenjeni. Pri takšni razporeditvi prometnih tokov, zagotavlja krožno križišče v predlagani obliki najboljše nivoje uslug z najmanj zastoji v križišču.
- f) Načrtovanje novega multimodalnega vozlišča ob zunanjem cestnem obroču na severnem obrobju mesta (Zlato polje), kjer se povezujejo vsi pomembnejši prometni koridorji na območju občine, ostaja del strateškega dela OPN Mestne občine Kranj. Ta dokument na to točko še vedno umešča tudi avtobusni terminal. Vendar pa isti OPN v izvedbenem delu določi tudi lokacijo avtobusnega terminala, ki jo danes obravnavamo, saj je ta izvedljiva v realni planski dobi. Dopolnjena pobuda novega državnega prostorskega načrta za gradnjo železniške proge Ljubljana – Kranj - Jesenice ne poteka več čez Zlato polje. Glede na izhodišča, ki jih bo postavilo načrtovanje železniške proge, pa se bo verjetno v bodoče usklajeval tudi dolgoročni del OPN.
- g) Stanovalci predlagajo alternativno rešitev umestitve postajališča in sicer, da avtobusno postajališče ostaja na obstoječi lokaciji, potrebe po širitvi pa naj nadomešča na območju Vilske četrti ob Vrtni ulici, konkretno na območju vile Bleiweisova 9. Predlagano območje je danes res opuščeno, vendar je zaščiteno kot kulturna dediščina, tako zaradi stavbne kot vrtno dediščine. Na takšnem območju ni mogoče graditi avtobusnega terminala. Prav zaradi kvalitete okoliškega prostora obstoječe postaje je potrebno previdno razmisliti tudi o sanaciji te lokacije. Širitev postaje na to območje je nesprejemljiva.
- h) Umestitev večje garažne hiše pod avtobusni terminal omogoča, da se parkiranje na območju ustrezno regulira in nadzoruje, kar posledično prinese manj parkiranja na parterju območja, več zelenih površin, manj hrupa in drugih obremenitev okolja, omogoča pa tudi prvi korak pri bolj ozaveščeni uporabi sredstev mobilnosti, k trajnostni mobilnosti. Rešitev lahko izredno dvigne kvaliteto bivanja v obravnavanem okolju in širše. Bistven element, ki pripomore k izboljšavi stanja, pa je vedno učinkovit nadzor.
Umestitev garažne hiše ponuja prvi korak k spremembi potovalnih navad. Možnost da obiskovalci, zaposleni, šolarji in stanovalci lahko nadomestijo vožnjo z avtom s hojo, JPP ali vožnjo s kolesom, nam nudi izhodišče za transformacijo sedaj z avtomobilom preobremenjenega načina življenja v ljudem prijaznejše okolje.

7.

Povzetek pripombe:

Avtobusni terminal bi preveč vplival na kvaliteto zraka v bližini šole. Terminal naj se širi na območje opuščene vrta. Na lokaciji predvidenega terminala naj ostaneta kolesarnica in podzemna garaža.

Stališče in obrazložitev:

Lokacija avtobusnega terminala ni predmet izdelave OPPN. Lokacija je bila določena v OPN (občinskem podrobnem načrtu), sprejetem leta 2014 (Uradni list RS, št. 74/2014). Razgrnjen akt ne odloča več o tem, kje se bo gradil avtobusni terminal, ampak o tem, kako se bo gradil.

S predlagano prometno ureditvijo se zaradi delne prerazporeditve prometnih tokov prometne obremenitve na širšem vplivnem območju sicer minimalno povečajo. Promet avtobusov se na delu Kidričeve ceste (med Bleiweisovo in križiščem Zlato Polje) minimalno poveča, vendar pa se v seštevku



zmanjša število prevoženih kilometrov na območju obravnave. Zaradi manjšega števila prevoženih kilometrov se nivoji hrupa in izpušne emisije zmanjšujejo. Enake posledice ima optimizacija ureditev križišč, ki omogoči večjo pretočnost. Z aktom se hkrati vzpostavljajo tudi osnovni pogoji za razvoj principov trajnostne mobilnosti (ureditev organiziranega in kontroliranega parkiranja z navezavami na kolesarski, peš in javni potniški promet). Šele s spremembami potovalnih navad ljudi pa bomo dosegli upad števila motornih vozil in s tem posledično občutno izboljšavo kvalitete bivanjskega okolja.

8.

Povzetek pripombe:

Pripomba se nanaša na režim parkiranja na območju avtobusnega terminala, izhajajoč iz predhodnih dogovorov med občino in župnijo.

Stališče in obrazložitev:

OPPN določa pogoje za gradnjo. OPPN ne določa, kdo in pod kakšnim režimom lahko parkira na območju. Pripombodajalec se lahko o sistemu usmerjanja z neprometno signalizacijo dogovarja z občino izven postopka OPPN.

9.

Povzetek pripombe:

Na odseku Kidričeve in Bleiweisove do LC 186621 je vodenje kolesarjev in pešcev neprimerno. Predlagajo da

- a) se izvede izven nivojsko vodenje pešcev in kolesarjev v smeri AT terminal – Gosposvetska,
- b) se izvede izven nivojsko vodenje pešcev in kolesarjev v območju krožišča v smeri šolski okoliš – Bleiweisova,
- c) proučiti velja možnost vodenja kolesarjev od predvidenega rondoja severno od AT terminala po predvideni zeleni površini do Bleiweisove ceste.

Stališče in obrazložitev:

- a) Za mestno območje je načeloma najbolj primerno vodenje pešcev in kolesarjev nivojsko preko prehodov za pešce in kolesarje, kar je za pešca in kolesarja varno, udobno in doživljajsko prijetnejše od podhoda. Podhodi podaljšujejo poti pešcev in kolesarjev, zaradi česar se jim ciljni uporabniki mnogokrat ognejo in nekontrolirano prečkajo cestišče. Tudi s tem razlogom je predvidena ureditev križišča Kidričeve in Gosposvetske kot semaforiziranega križišča, ki predstavlja varno prečkanje najranljivejših udeležencev v prometu.
- b) Na kraku avtobusnega terminala je zaradi varnosti šolarjev in drugih nemotoriziranih udeležencev prometa načrtovano izven nivojsko vodenje, ki omogoča dostop na avtobusni terminal brez križanj s potmi avtobusov. Prehoda zaradi krožišča ni mogoče semaforizirati in na tak način omogočiti potrebno varnost udeležencev. Prav tako pa je potrebno omogočiti ustrezno pretočnost krožišča. Nivojsko prečkanje v pešcev in kolesarjev na tem mestu bi povzročalo zastoje prometa skozi krožišče, saj avtobusi ne bi mogli tekoče izvažati iz njega. Na preostalih krakih se pešce in kolesarje vodi nivojsko, kar je bolj prijazno, saj ni potrebe po premagovanju višinskih razlik, na ta način pa tudi ni bojzani, da bi prihajalo do nedovoljenih prečkanj izven označenih prehodov.
- c) Zaledna peš in kolesarska povezava severno od avtobusnega terminala ni predmet obravnavanega akta, a je bila iz prometnega vidika preučena in vključena v prometno zasnovo obravnavanega območja. Povezava omogoča krajšo in udobnejšo, od prometa ločeno povezavo med delom mesta



LOCUS

severno in vzhodno od Bleiweisove in šolskim območjem. Povezava se bo iz ostalih vidikov proučila in obdelala v projektu, katerega predmet bo zunanja ureditev Osnovne šole France Prešeren.