



Številka: 35008-2/2022-2550

Datum: 12. 1. 2026

Zadeva: **Državni prostorski načrt za avtocestni priključek Kranj
sever**

Zveza: **Stališča do pripomb in predlogov z javne razgrnitve študije
variant (utemeljitev rešitve) / predinvesticijske zasnove in dr
žavnega prostorskega načrta, ki je potekala od 30. julija do
12. septembra 2025**

Gradivo, ki je bilo javno razgrnjeno:

- Študija variant (utemeljitev rešitve) / predinvesticijske zasnove za avtocestni priključek Kranj sever, ki jo je pod številko naloge 23017 izdelalo podjetje LINEAL d.o.o. in ZUM d.o.o. v mesecu maj 2024, dopolnjeno po potrditvi na KIOP oktober 2024,
- Okoljsko poročilo za avtocestni priključek Kranj sever, ki ga je pod številko naloge 1497-24 OP izdelalo podjetje Aquarius d.o.o. v mesecu december 2024 za fazo ŠV, dop. marec 2025 za fazo DPN, dop. po mnenjih NUP junij 2025,
- predlog državnega prostorskega načrta za avtocestni priključek Kranj sever, ki sta ga pod številko naloge 22017 izdelali podjetji LINEAL d.o.o. in ZUM d.o.o. v mesecu junij 2025.

Javna razgrnitev in javna obravnava:

Gradivo je bilo **javno razgrnjeno od 30. julija 2025 do 12. septembra 2025:**

- na Ministrstvu za naravne vire in prostor, Direktoratu za prostor in graditev, Dunajska cesta 47, Ljubljana,
- na spletnih straneh Ministrstva za naravne vire in prostor in Ministrstva za infrastrukturo,
- na sedežu Mestne občine Kranj, Slovenski trg 1, Kranj.

V času trajanja javne razgrnitve je potekala **javna obravnava** dne 3. septembra 2025 s pričetkom ob 16.30. uri na sedežu Mestne občine Kranj, v sejni sobi 15, Slovenski trg 1, Kranj.

Postopek v povezavi z javno razgrnitvijo:

V času javne razgrnitve in na javni obravnavi je zainteresirana javnost lahko podala pripombe in predloge na razgrnjeno gradivo. Prisotni so na javni obravnavi zastavljali vprašanja v zvezi z rešitvami, na katere so prejeli odgovore in podali pripombe (pripombe podane na javni obravnavi so vključene tudi v predmetna stališča do pripomb).

Kratice:

DPN	državni prostorski načrt za avtocestni priključek Kranj sever
ŠV (UR) / PIZ	Študija (utemeljitev rešitve) / predinvesticijska zasnova za avtocestni priključek Kranj sever
AC	avtocesta
MNVP	Ministrstvo za naravne vire in prostor
DRSI	Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo
DARS	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d. d.
ZUreP-3	Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3) (Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP, 23/24, 109/24, 25/25 – odl. US, 75/25)
OLN Br1 – Britof jug	Odlok o Občinskem lokacijskem načrtu Br 1 – Britof jug (Uradni list RS, št. 85/10, 64/17)

Pripomba 1:

(Telekom Slovenije d. d., pisno (dopis št. 19710202Imlakarm20250820.1-PPG, z dne 20. 8. 2025))

Iz Analize smernic za pripravo DPN AC priključek Kranj sever izhaja, da pripravljavec k izdaji smernic ni pozval družbe TELEKOM SLOVENIJE, d.d., v nasprotju s tem pa je pozval k izdaji smernic infrastrukturna operaterja Plinovodi d.o.o. in Elektro Gorenjska d.d., zato v postopku priprave do sedaj ni bilo mogoče tvorno sodelovati pri načrtovanju ureditev.

Smernice s področja letalskega prometa k načrtovanju prostorskih ureditev Državnega prostorskega načrta za avtocestni priključek Kranj sever številka 350-39/2022-5 z dne 20.6.2022 določajo, da se obravnavano ureditveno območje nahaja v vplivnem območju letališča, in da tako posega v območje nadzorovane rabe letališča Jožeta Pučnika Ljubljana. Za območje DPN AC priključek Kranj sever velja, da je nad njim določena omejitvena ravnina letališča, in sicer na nadmorski višini 433 m. Določeno je se, da novi predmeti ali podaljški obstoječih predmetov ne smejo segati nad vodoravno ter vzletno omejitveno ravnino, razen če so zakriti z drugimi, enako visokimi ali višjimi nepremičnimi predmeti.

Bazna postaja Britof (KBRITO), je bila zgrajena na podlagi gradbenega dovoljenja številka 351-09-71/2004-VCNML z dne 18. 4. 2005, ki ga je za gradnjo bazne postaje z antenskim stolpom višine 31 m, na parceli številka 877, katastrska občina 2105 Britof, izdalo Ministrstvo za okolje in prostor. To je za bazno postajo izdalo tudi uporabno dovoljenje 35106-48/2005 VC z dne 20. 3. 2006 in popravek 35106-48/2005 VC 2 dne 22. 3. 2006.

Za potrebe izdaje uporabnega dovoljenja je geodet d. o. o. izdelal geodetski načrt dejanskega stanja številka 159/2005 z dne 26. 9. 2005, ki prikazuje, da je nadmorska višina vrha 31 m visokega antenskega stolpa 438,87 m.

Glede na to, da nadmorska višina antenskega stolpa delujoče bazne postaje presega omejitveno ravnino letališča na nadmorski višini 433 m in glede na to, da operater želi uporabnikom zagotoviti čim kvalitetnejše storitve, TELEKOM SLOVENIJE, d.d. ne bi mogel sprejeti 6 m nižjega antenskega stolpa na predstavljeni lokaciji.

V opredelitvah do smernic, ki jih je izdalo Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za letalski in pomorski promet za pripravo DPN AC priključek Kranj sever, pripravljavec navaja, daje zaradi AC priključka Kranj sever treba predstaviti bazno postajo družbe Telekom, ki bi lahko segala nad 433 m n.v., za kar pa se bo v nadaljnjih fazah priprave projektne dokumentacije pridobilo ustrezno soglasje in predvideti ustrezni ukrepi v skladu s predpisi. V smislu določila navedenega v smernicah, da novi predmeti ali podaljški obstoječih predmetov ne smejo segati nad vodoravno ter vzletno omejitveno ravnino, razen če so zakriti z drugimi, enako visokimi ali višjimi nepremičnimi predmeti, je pomembno omeniti, da daljnovodni steber na koordinatah D96/T M E1452928, N2123728, oddaljen 500 m od bazne postaje, v smeri proti letališču, sega do nadmorske višine 444,03 m.

V primeru, da pripravljavec DPN AC priključek Kranj sever ne bi mogel pridobiti gradbenega dovoljenja za prestavljeno bazno postajo z antenskim stolpom, ki bi segal vsaj do enake nadmorske višine kot sega antenski stolp sedanje bazne postaje, oziroma ki bi segal do nadmorske višine prej omenjenega daljnovodnega stebra družba TELEKOM SLOVENIJE, d.d. predlaga, da ponovno prouči priložen dokument AC priključek Kranj sever, Analiza variant 2 bazno postajo Britof (KBRITO) in predlog z dne 22.9.2023, po katerem bazne postaje ne bi bilo potrebno prestaviti.

Priloga:

– Analiza variant 2 bazno postajo Britof (KBRITO) in predlog z dne 22. 9. 2023.

Povzetek priloge:

V prilogi Telekom Slovenije d.d. navaja zakonske določbe v zvezi s kritjem stroškov, postopek sklenitve sporazuma in vsebino sporazuma ter podaja ocenjeno vrednost predstavitev. Izpostavlja problematiko predstavitev vezano na sprejemljivost med krajani.

Predlagajo drugačno oz. novo rešitev za AC priključek Kranj sever (poimenovali so jo Varianta 2C), za kateri menijo, da je prav tako ustrezna z vidika prometne varnosti in bi bila najustreznejša z vidika ohranjanja narave, splošnega družbenega vidika, kot tudi z ekonomskega vidika.

Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva.

MNVP je z vlogo za mnenje (dopis št. 35008-2/2022-2550 z dne 28. 7. 2025) zaprosil vse državne nosilce urejanja prostora za podajo mnenja k ŠV (UR) / PIZ in okoljskega poročila ter mnenja k predlogu DPN. Nosilci urejanja prostora v postopku priprave državnih prostorskih aktov so v skladu z ZUreP-3, ne glede na druge zakone, le ministrstva, ki skrbijo za enotno zastopanje vseh resornih javnih interesov. Na posebno prošnjo Ministrstva za okolje, podnebje in energijo je MNVP vlogo za podajo smernic in nato tudi mnenja posredoval v vednost tudi družbi Plinovodi d.o.o. in Elektro Gorenjska d. d. ter še nekaterim. Ker ministrstvo za digitalno preobrazbo, v katerega področje spadajo tudi telekomunikacije, takšne prošnje ni podalo, vam vloga za mnenje ni bila posredovana v vednost. Ministrstvo za digitalno preobrazbo je dne 15. 9. 2025 podalo svoje mnenje številka 350-47/2023-3150-5, v katerem je zapisalo, da na javno razgrnjeno gradivo z vidika svoje pristojnosti nima pripomb ter da se z njihovo vsebino strinja.

V strokovnih podlagah za AC priključek Kranj sever je predvideno, da se obstoječi stolp operaterja Telekom odstrani, vse antene in oprema iz obstoječega stolpa operaterja Telekom pa se prestavijo na obstoječi stolp operaterja Telemach Slovenije d. o. o. (parcelna številka 877, k.o. Britof), ki že ima predhodno soglasje od Agencije za civilno letalstvo št. 351-213/2024/2/0512 z dne 19. 4. 2024. V predmetnem soglasju je določena max

višina stolpa na koti 445,5 m nadmorske višine. Odločitev o prestavitvi anten iz obstoječega antenskega stolpa operaterja Telekom na obstoječi antenski stolp operaterja Telemach je sprejeta na podlagi usmeritev za racionalne rešitve, brez podvajanja infrastrukture. Ministrstvo za digitalno preobrazbo je kot nosilec urejanja prostora podalo smernice (št. 350-47/2023-3150-2 z dne 21. 9. 2023) za področje načrtovanja javnih komunikacijskih omrežij in pripadajoče infrastrukture in temeljijo na veljavnem Zakonu o elektronskih komunikacijah (ZEKom-2). ZEKom-2 med drugim določa, da morajo biti komunikacijska omrežja in pripadajoča infrastruktura, razen tam, kjer dejanske in tehnične možnosti tega ne dopuščajo, grajeni trajnostno vzdržno in tako, da zaradi varstva okolja in omejevanja nepotrebnih posegov v prostor, javnega zdravja in javne varnosti omogočajo njihovo skupno uporabo. Bazna postaja se prestavi oz. se zaradi AC priključka Kranj odstrani obstoječa in je znotraj priključka predvidena nova. V skladu ZEKom-2 je možna skupna uporaba, kar predstavlja najbolj primerno (okoljsko) in najbolj racionalno (prostorsko) rešitev brez podvajanja infrastrukture.

Iz strokovnega mnenja o ustreznosti in izvedljivosti izbrane variante načrtovanega AC priključka Kranj-sever (UM, FGPA, št. el. STR-05-2021-MR, maj 2021, dop. januar 2022), kot izhodišče izhaja, da je bilo zaradi kratke razdalje med obstoječim priključkom Kranj vzhod in načrtovanim Kranj sever treba skrbeti za jasno definirane prometne rešitve, ki preprečujejo prekrivanje vplivnih območij obeh priključkov in zagotavljajo prometno varnost. Posledično so vse ostale alternativne rešitve, vključno z zamikom izvoza proti AC priključku Kranj vzhod, preblizu in v praksi neizvedljive brez negativnih posledic za prometno varnost in pretočnost. Dolžina obstoječega izvoznega kraka AC Kranj Vzhod iz smeri Ljubljane je cca. 280 m. AC priključek Kranj sever iz smeri Ljubljane bo imel izvozno rampo dolžine 250 m. Vaš predlog bi to izvozno rampo skrajšal na cca. 180 m.

Pripomba 2:

(občanka, pisno dne 5. 8. 2025)

Pripombe podaja kot lastnica zemljišč s parcelnimi številkami 1944, 1945 in 1946 in solastnica zemljišč 1941, 1948, 1939 k.o. Britof.

Priloženi dokumenti:

- potrdilo o namenski rabi priloženi že v prvi pripombi 2. 6. 2022
- računi vlaganj v OPPN priloženi že v prvi pripombi 2. 6. 2022
- nova – problemska karta

Podajam ponovno pripombo k predlagani rešitvi trase priključka Kranj sever, ki nesorazmerno vpliva na moje zazidljive nepremičnine, vključene v območje OPPN Br1 – Britof jug in s tem nepopravljivo posega v pravico do zasebne lastnine in varnega bivalnega okolja.

1. Zazidljivost zemljišč – pravno in investicijsko potrjena

Zemljišča imajo potrjeno namensko rabo »stavbna zemljišča – območje stanovanj«, kar je razvidno iz uradnih potrdil (priloga 1). Lastniki smo v preteklosti aktivno investirali v razvoj območja: s plačilom lokacijskega načrta, izvedbo pogodbeno komasacije ter kritjem notarskih, davčnih in zemljiškoknjižnih stroškov (priloga 2). Investicija v skupni višini več kot 8.700 EUR izkazuje utemeljen interes lastnikov in realno zazidljivost zemljišč.

2. Poseg z brežino in protihrupno ograjo v zazidljivo parcelo 1944 (dejanska razlastitev)

Predlagani avtocestni priključek bo umeščen v vkopu, vendar bo brežina (poševni izkop) segla na parcelo 1944, k.o. Britof, ki je zazidljiva. Na vrhu te brežine, znotraj moje parcele, je predvidena postavitve 4,5 m visoke protihrupne ograje. Ograja bo umeščena na jugozahodni strani, kar pomeni neposreden vpliv na lokacijo vrta in stanovanjske hiše. S tem bo:

- onemogočena gradnja na delu parcele,
- ustvarjena trajna senca in vizualna zaprtost,
- povečana izpostavljenost hrupu in onesnaženju,
- zemljišče zožano – razvrednoteno.

3. Pravna presoja – dejanska razlastitev in zmanjšanje zazidljive vrednosti

Poseg s poševnim izkopom in protihrupno ograjo na zemljišče št. 1944, pomeni poseg na stavbno zemljišče, ki ima po veljavnem OPN namensko rabo »S – območja stanovanj«, kar pomeni, da predstavlja zazidljivo nepremičnino. Čeprav na zemljišču zaradi obstoječega plinovoda že veljajo določene omejitve glede gradnje, pa ta nova trasa dodatno onemogoča vsako smiselno rabo zemljišča – celo za vrt, zelenico, rekreativne ali parkirne površine, kar je bilo do sedaj mogoče in v skladu z namensko rabo. S tem je zemljišče funkcionalno in vrednostno razvrednoteno, kar pomeni dejansko razlastitev brez ustrezne pravne podlage in poštene odškodnine, kar je v nasprotju z:

- 33. členom Ustave RS (pravica do zasebne lastnine),
- 69. členom (razlastitev le v javnem interesu s pravičnim nadomestilom),
- in praksi Evropskega sodišča za človekove pravice.

4. Zahteve

- da se protihrupna ograja in brežina umestita izven območja zazidljivih parcel,
- v primeru ohranitve trase se celotna parcela obravnava kot dejansko razlaščenca,
- izplačilo poštene odškodnine po tržni zazidljivi vrednosti,
- nadomestitev zemljišča z enakovredno zazidljivo parcelo,
- vključitev kot stranka v vseh nadaljnjih postopkih (gradbeno dovoljenje, razlastitve ipd.).

5. Pravna opozorila glede posega v zazidljivo zemljišče

V času vključitve mojih zemljišč v OPPN Br1 – Britof jug in izvedbe pogodbenih postopkov (komasacija, priprava dokumentacije), vključno s finančnimi vlaganji, ni bilo znano, da bo državni prostorski načrt umeščal cestno infrastrukturo v obmo

če teh zazidljivih parcel. Vlaganja smo izvajali v dobri veri, skladno z določili prostorskih aktov Kranj.

Sedanji poseg pomeni:

- Spremembo pogojev gradnje,
- Znižanje vrednosti zemljišča,
- Onemogočeno normalno izrabo zazidljive parcele (št. 1944, k.o. Britof),
- Nepopravljive posledice za bivanjsko in okoljske kakovost.

Opozarjam, da bi takšen poseg – izveden brez upoštevanja vlaganj in pravnega statusa zemljišč – pomenil kršitev:

- 33. Člena Ustave RS (pravica do zasebne lastnine),
- 67. Člena Ustave RS (lastnina ima socialno funkcijo, omejitve morajo biti sorazmerne),
- 1. Člena Protokola št. 1 Evropske konvencije o človekovih pravicah (varstvo zasebne lastnine),
- 73. Člena Zakona o urejanju prostora (ZUreP-3) – načelo sorazmernosti in najmanjšega posega,
- 92. Člena ZUreP-3 – obveznost pravične odškodnine za razlaščene oziroma prizadete lastnike,
- 104. Člena ZUreP-3 – odškodnina se določa po tržni vrednosti zemljišča glede na dejansko uporabo in pravni status zemljišča, ne le po namenski rabi.

Zaradi navedenega zahtevam:

- Da se poseg ustrezno prilagodi (umaknitev protihrupne ograje in brežine),
- Da se v primeru ohranitve trase obravnava celotna parcela št. 1944 kot dejanska razlaščena,
- Da se določi poštena odškodnina v skladu z dejansko zazidljivo vrednostjo zemljišča in vloženimi sredstvi v prostorske postopke.

Poleg tega opozarjam, da bo zaradi neposredne bližine cestne infrastrukture in lege protihrupne ograje škodljiv vpliv (hrup, onesnaženje, senca) prisoten tudi na preostalih parcelah (št. 1945, 1946, 1948, 1939 in 1941, k.o. Britof), čeprav neposredno vanje ni predviden poseg. Protihrupna ograja ne more v celoti preprečiti vplivov, zato pričakujem tudi te parcele ustrezno ocenite glede vplivov in rezervirate sredstva kot nadomestilo za razvrednotenje.

Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva. V nadaljevanju podajamo obrazložitev.

I. Splošna pojasnila

I. a – posegi na navedena zemljišča:

Z načrtovanimi ureditvami za AC priključek Kranj sever se posega v pasu 10 m v območje OLN Br1 – Britof jug, in sicer v zemljišča s parcelnimi številkami: 1935, 1940, 1944, 1949, 1953 in 1970, vse k. o. Britof. Na zemljišču a s parcelnimi številkami 1935, 1940, 1944, 1949 se posega v pasu do 6 m

zaradi ureditve priključne rampe AC priključka Kranj sever (ki na tangiranem odseku poteka v vkopu) in zaradi ureditve protihrupne ograje. Ostale površine so predvidene kot zelene površine za zasaditev linijskih gruč dreves in grmovnic z namenom obsaditve protihrupnih ograj (zmanjšanje vidne izpostavljenosti, zmanjšanje vizualnega vpliva na območja stanovanj). Ureditve so načrtovane na navedenih zemljiščih, ki so v okviru OLN Br1 – Britof jug načrtovane kot zelene površine, kjer že poteka ali je v njih načrtovan potek vodov gospodarske javne infrastrukture. Zasnova načrtovanih ureditev z OLN Br1 – Britof jug se tako v osnovi ne spreminja. Opredeljeno je območje DPN, ki obsega površine na katerih je načrtovan AC priključek Kranj sever, površine potrebne za prilagoditev obstoječih ureditev in površine potrebne v času gradnje. Uredba o DPN določa, da v območju DPN preneha veljati Odlok o Občinskem lokacijskem načrtu Br 1 – Britof jug (Uradni list RS, št. 85/10, 64/17).

I. b – Splošno pojasnilo glede postopka pridobivanja nepremičnin za gradnjo na nepremičninah, ki so zajete v območju DPN:

1. Postopek odkupa nepremičnin potrebnih za dosego javne koristi ureja Zakon o urejanju prostora; ZUreP-3 (Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP, 23/24, 109/24 in 25/25 – odl. US), ki v oddelku »Razlastitev in omejitev lastninske pravice« v členih od 202. do 225. ureja tako postopek sporazumevanja, odškodnino kot tudi postopek razlastitve. V 327. členu je določeno ocenjevanje vrednosti nepremičnin in škod na njih, ki se uporablja dokler država ne bo sprejela metodologije ocenjevanja. Specialni predpis na področju odkupa nepremičnin je Zakon o ureditvi določenih vprašanj v zvezi z graditvijo avtocestnega omrežja v Republiki Sloveniji (ZUDVGA; Uradni list RS, št. 35/95 in 80/10 – ZUPUDPP).

2. Lastnik nepremičnine se z dejstvom, da bo moral svojo nepremičnino prodati za potrebe zagotavljanja javne koristi, seznani že v postopku sprejemanja prostorskega akta, ki ga ima možnost spremljati in v njem tudi aktivno sodelovati. V postopku sprejemanja prostorskih aktov se lastniki nepremičnin lahko vključujejo kot javnost. To velja za vse lastnike nepremičnin, tudi za lastnike stanovanjskih objektov, ki predstavljajo njihov dom oz. lastnike poslovnih objektov, v katerih opravljajo gospodarsko dejavnost, ki zanje predstavlja vir preživetja. Podajanje informacij v zvezi z odkupi nepremičnin v tej fazi postopka je splošno in pavšalno in se ne osredotoča na posamezne lastnike objektov.

3. Ko je prostorski akt sprejet in pravnomočen, investitor prične z aktivnostmi, med katere spada tudi pridobivanje nepremičnin.

4. Prva aktivnost investitorja je izbor izvajalcev: geodetov, cenilcev in odkupovalca nepremičnin.

5. Investitor pred napotitvijo izvajalcev na teren, pripravi dokument, v katerem so predstavljene osnovne informacije o investiciji, časovnici do pridobitve gradbenega dovoljenja oz. gradnje, postopkih, ki bodo sledili,

opisom osnovnih pravic, ki jih imajo lastniki zemljišč v posameznih fazah ter navede kontaktne podatke, kjer lahko lastniki prejmejo podrobnejše informacije glede investicije. Navedeni dokument se posreduje lokalnim skupnostim z namenom, da ga javno objavijo ali pa se pošlje kar neposredno lastnikom tangiranih zemljišč.

6. Vzporedno se izvaja parcelacija zemljišč.

7. V nadaljevanju cenilci (kmetijski, gozdni in stavbni) izdelajo cenilna poročila.

8. Izvajalci geodetskih storitev in cenilci so lastnike dolžni obvestiti, da bodo na zemljiščih izvajali meritve oz. opravljali ogleda zaradi izdelave cenilnih poročil, in jih povabiti k sodelovanju, vendar pa se lastniki temu vabilu niso dolžni odzvati.

9. Po uveljavitvi uredbe o DPN bo investitor izvedel prenos lege gradbene parcele na teren in določil meje parcel v naravi. Vsi lastniki, katerih zemljišča bodo potrebna za izgradnjo načrtovanih ureditev, bodo po izvedeni parcelaciji zemljišča seznanjeni s poukom o pravicah, ki jih imajo v postopku določanja odškodnine, cenitvijo njihovega zemljišča, prejeli bodo tudi predlog pogodbe. Odškodnine bodo določene v skladu z ZUreP-3, ki določa, da lastniku za nepremičnino pripada odškodnina ali enakovredna nadomestna nepremičnina. Odškodnina za zemljišče obsega vrednost nepremičnine glede na dejansko rabo in stroške, povezane z razlastitvijo in jo ugotovi cenilec, ki poleg metodologije in strokovnih standardov upošteva dejansko rabo zemljišča, površino, boniteto zemljišča ter namembnost zemljišča pred uveljavitvijo prostorskega akta. V primeru, da je predmet odkupa stanovanjska hiša ali drug objekt, se odškodnini doda vrednost, ki zagotavlja nadomestni objekt v enaki velikosti, funkciji ali kvaliteti gradnje skladno z veljavnimi standardi in predpisi ter jo ugotovi sodni cenilec. Če se stanovanjski objekt odkupi, se v okviru razpoložljivih sredstev odškodnine na prostem trgu pridobi nadomestna nepremičnina ali se rešuje primer z nadomestno gradnjo, pri čemer nudi pomoč lastniku pogodbeni izvajalec del ali investitor.

V okviru postopka odkupov zemljišč za potrebe gradnje gospodarske javne infrastrukture lahko, v skladu z 218. členom ZUreP-3 lastnik stavbe ali dela stavbe, ki ga uporablja kot stanovanje, zahteva od razlastitvenega upravičenca, da mu zagotovi lastninsko pravico na enakovredni stavbi oz. delu stavbe. Smiselno se te določbe uporabljajo tudi za nepremičnine, ki predstavljajo osnovna sredstva za opravljanje poklicne ali kmetijske dejavnosti oškodovanca. Investitor tudi v primerih, ko niso podani pogoji za primarnost nadomestila v naravi, skuša zagotoviti dodelitev nadomestne nepremičnine, pri čemer vključi v postopek dodelitve lokalno skupnost oz. Sklad kmetijskih zemljišč in gozdov RS, saj Direkcija RS za infrastrukturo (če je ta investitor) zemljišč, razen tistih, ki v naravi predstavljajo državno cesto, nima v upravljanju.

Ravno tako ima lastnik zemljišča v skladu z 212. členom ZUreP-3 pravico, da, v kolikor bi z odkupom oz. razlastitvijo dela njegovih nepremičnin zanj izgubila gospodarski pomen tudi lastninska pravica na ostalem delu njegovih nepremičnin, zahteva, da investitor oz. razlastitveni upravičenec prevzame v last tudi te nepremičnine.

Odškodnina za zemljišče je določena individualno s strani sodno zapriseženih cenilcev skladno s 327. členom ZUreP-3, pri čemer uporabljajo strokovne standarde za področje ocenjevanja nepremičnin, poleg slednjih se upošteva tudi namembnost zemljišča pred uveljavitvijo prostorskega akta, ki je podlaga za razlastitev (DPN, OPN, OPPN), kakor tudi dejansko stanje nepremičnine.

10. Izvajalec odkupov na podlagi cenilnih poročil pripravi ponudbo. Ponudba se vroči skupaj s spremnim dopisom, v katerem je obrazložen postopek sklepanja pogodbe. V spremnem dopisu se stranki določi 30 dnevni rok, v katerem naj vrne podpisano pogodbo. Sestavni deli ponudbe so: spremni dopis, osnutek pogodbe v 4 izvodih, cenitve in po potrebi obrazec napovedi za odmero davka na promet nepremičnin, ter morebitna druga dokumentacija, ki je relevantna za posamezen primer. Ponudba za odkup se vroča osebno v skladu z zakonom, ki ureja splošni upravni postopek, pri čemer se uporabljajo tudi določbe o odklonitvi sprejema.

11. Če lastnik ponudbo sprejme in investitorju vrne podpisano pogodbo, se postopek zaključi z overjeno pogodbo in izplačilom odškodnine lastniku. Overjena pogodba je dokazilo o pravici graditi.

12. V primerih, ko stranka v 30 dnevnem postavljenem roku za sprejem ponudbe odgovori oz. posreduje pripombe na ponudbo (209 čl. ZUreP-3), se preveri njihova utemeljenost. V primeru pripomb na tehnične rešitve oz. na zahtevo stranke po natančnejši predstavitvi posega na njegovih nepremičninah (dostopi, natančna meja posega v naravi...), se za dodatna pojasnila in presojo morebitnih pripomb lastnika, zaprosi projektanta.

Če je na izdelano cenitev podana pritožba, ki se ne nanaša zgolj na višino izračunane odškodnine, temveč na predmet ocenjevanja mora biti ugovor oz. pritožba konkretizirana in obrazložena. V takšnih primerih se ugovor oz. pritožba posreduje cenilcu v izjasnitev, le-ta pa izda strokovno mnenje ali dopolnitev cenitve.

Lastnik nepremičnine ima v skladu z 212. členom ZUreP-3 pravico, da zahteva, če bi z odkupom oz. razlastitvijo dela njegovih nepremičnin zanj izgubila gospodarski pomen tudi lastninska pravica na ostalem delu njegovih nepremičnin, da investitor oz. razlastitveni upravičenec prevzame v last tudi te nepremičnine. Izgubo gospodarskega pomena na preostanku nepremičnin mora potrditi tudi cenilec oz. izvedenec ustrezne stroke.

V primeru zahtev za zagotovitev nadomestnih nepremičnin se sproži postopek poizvedovanj, največkrat pri Skladu kmetijskih zemljišč in gozdov

RS. Glede nadomestitve stanovanjskih in/ali poslovnih objektov investitor lastniku izplača finančno odškodnino, saj po navadi z nadomestnimi nepremičninami ne razpolaga.

Po prejemu stališč, odgovorov in predlogov novih rešitev, se pripravi nova ponudba. V primeru ugotovitev, da strankine pripombe niso utemeljene ali ji ni mogoče zagotoviti nadomestnih nepremičnin, se stranko o tem obvesti in pozove k podpisu pogodbe, ki ji je bila posredovana s prvo ponudbo. Če stranka vztraja pri svojih zahtevah, se nadaljuje postopek z razlastitvijo.

13. Nepremičnina se lahko razlasti le v javno korist, če je za dosego javne koristi nujno potrebna in je javna korist razlastitvenega namena v sorazmerju s posegom v zasebno lastnino. Šteje se, da je javna korist izkazana, če:

- so te nepremičnine vključene v DPN, državni prostorski ureditveni načrt, OPN, OPPN ali prostorski izvedbeni akt, in če so ti akti pripravljeni tako natančno, da je te nepremičnine mogoče grafično prikazati v katastru nepremičnin;**
- ali če vlada ali občinski svet glede na svojo pristojnost načrtovanja za konkretno nepremičnino sprejme sklep, s katerim ugotovi, da je gradnja objekta na teh nepremičninah nujno potrebna in v javno korist.**

14. Razlastitvene postopke vodijo upravne enote, če je razlastitvena upravičenka država, jo v razlastitvenem postopku zastopa državno odvetništvo RS. V postopku razlastitve upravni organ odloča zgolj o odvzemu in/ali omejitvi lastninske pravice, ne pa o višini in ustreznosti odškodnine. V kolikor sta stranki sporazumni pa odločba o razlastitvi lahko vsebuje tudi sporazum o odškodnini za odvzete nepremičnine.

15. Po pravnomočnosti odločbe o razlastitvi upravni organ pozove razlastitvenega upravičenca in razlaščenca, naj skleneta sporazum o odškodnini. Če stranki v dveh mesecih po pozivu sporazuma ne skleneta, lahko razlastitveni upravičenec ali razlaščenec vloži predlog za odmero odškodnine oziroma določitev nadomestila v nepravdnem postopku na pristojnem sodišču.

I. c – pojasnilo v zvezi z oceno vplivov in rezerviranja sredstev kot nadomestilo za razvrednotenje:

V primeru, da lastnikom med gradnjo, ali po njej nastane škoda, se ta povrne ob upoštevanju splošnih predpostavk odškodninskega prava, in sicer: škodno ravnanje mora biti nedopustno oz. protipravno, nastati mora nedopustna in pravno priznana škoda, obstajati mora vzročna zveza med nedopustnim ravnanjem in nastalo škodo ter podana mora biti odgovornost povzročitelja škode. Za škodo, ki še ni nastala (se samo domneva) se odškodnina vnaprej ne more izplačati, saj se šele, ko škoda nastane lahko ugotovi njen obseg in višino odškodnine zanjo.

Zakonske podlage za oceno manjvrednosti nepremičnin in izplačilo odš kodnine zaradi bližine ceste ni. V kolikor posamezen lastnik meni, da je njegova nepremičnina zaradi nove infrastrukture izgubila na vrednosti, bi moral manjvrednost dokazati v sodnem postopku. Samo dejstvo nove ceste oz. nove infrastrukture ne pomeni samodejno manjvrednosti nepremi činin v bližini, učinek je lahko ravno nasproten.

II. odgovori po podanih pripombah:

1. Podana je ugotovitev. Glejte splošna pojasnila pod točko I. v zvezi s posegi na navedena zemljišča, postopka pridobivanja nepremičnin za gradnjo na nepremičninah, ki so zajete v območju DPN in v zvezi z oceno vplivov in rezerviranja sredstev kot nadomestilo za razvrednotenje.

2. Na delu parcele 1944, k. o. Britof je z veljavnim OLN Br1 – Britof jug predvidena ureditev zelenice, poleg obstoječega prenosnega plinovoda, ki poteka čez navedeno parcelo, je načrtovana gradnja vodovoda in fekalne kanalizacije. Druga gradnja na tej parceli ni predvidena. Načrtovani stanovanjski objekti, zaradi načrtovanih ureditev z DPN za AC priključek Kranj sever ne bodo trajno v senci. V največji možni meri bo z načrtovano zasaditvijo zmanjšana vidna izpostavljenost in vizualni vpliv na območja stanovanj. Načrtovane protihrupne ograje bodo zagotavljale ustrezno protihrupno zaščito, poslabšanje stanja iz vidika hrupa po pretečeni planski dobi ni predvideno. V okviru postopka državnega prostorskega načrtovanja oz. postopka celovite presoje vplivov na okolje, je bilo izdelano okoljsko poročilo (Okoljsko poročilo za avtocestni priključek Kranj sever, Faza: DPN, Aquarius d. o. o., št. n.: 1497-24-OP, junij 2025). V okviru okoljskega poročila, sta bila v okviru varovanja zdravja ljudi obravnavana tudi kakovost zraka in obremenitev s hrupom. Ugotovljeno je, da so v obstoječem stanju mejne vrednosti za vir hrupa presežene za noč pri 4 stavbah. Za načrtovane prostorske ureditve zaradi gradnje AC priključka Kranj sever pa so opredeljeni ukrepi: protihrupne ograje, uporaba absorpcijske zgornje plasti vozišča, dodatne pasivne protihrupne zaščite, omejitve v času gradnje. Vpliv na okoljski cilj zmanjšanje obremenitve okolja s hrupom zaradi cestnega prometa je ocenjen z oceno C (nebistven vpliv zaradi izvedbe navedenih omilitvenih ukrepov). Z izvedbo protihrupnih ukrepov na območju OLN Br1 – Britof jug zaradi AC priključka Kranj sever obremenitve s hrupom ne bodo presežene. Protihrupne ograje ob regionalni cesti, ki so načrtovane zaradi gradnje stanovanjskih objektov in zaradi preprečitev prekomernih obremenitev s hrupom zaradi prometa na regionalni cesti, so načrtovane že v sklopu Občinskega lokacijskega načrta Br 1 – Britof jug (Uradni list RS, št. 85/10, 64/17), v katerem je navedeno, da je izvedba protihrupne bariere obveznost investitorja, ki zagotavlja komunalno opremo območja.

V okviru opredelitev vplivov na kakovost zraka je bilo ugotovljeno, da se bodo skupne emisije onesnaževal (NO_x, HOS, PM₁₀, SO₂, benzen) razen ogljikovega monoksida (ki se bodo zmanjšale) z novogradnjo glede na primerjalno omrežje količinsko nebistveno povečale: v letu 2030 med 0,3% in 0,8, v letu 2045 pa med 0,5% in 1,3%. Vpliv AC priključka Kranj sever je

na okoljski cilj zmanjšanje emisij onesnaževal ocenjen kot nebistven, saj se bodo emisije onesnaževal na širšem prometnem v primerjavi s primerjalnim omrežjem nebistveno povečale. Skupni vpliv plana na kakovost zraka je zaradi pričakovanih povečanih vplivov v času gradnje ocenjen z oceno C (nebistven z upoštevanjem omilitvenih ukrepov podanih za čas gradnje kot npr.: zmanjševanje emisij prahu).

Glejte tudi splošna pojasnila pod točko I. v zvezi s posegi na navedena zemljišča, postopka pridobivanja nepremičnin za gradnjo na nepremičninah, ki so zajete v območju DPN in v zvezi z oceno vplivov in rezerviranja sredstev kot nadomestilo za razvrednotenje.

3. Navedeno zemljišče (št. parcele 1944, k. o. Britof) v širini 8 metrov (izven območja DPN) bo možno uporabljati na enak način kot do sedaj ob upoštevanju pogojev upravljavcev gospodarske javne infrastrukture, ki poteka in bo potekala po navedeni parceli. Glede na določila OLN Br1 – Britof jug na navedeni parceli parkiranje ni predvideno.

Glejte tudi pojasnila pod točko I. v zvezi s posegi na navedena zemljišča, postopka pridobivanja nepremičnin za gradnjo na nepremičninah, ki so zajete v območju DPN in v zvezi z oceno vplivov in rezerviranja sredstev kot nadomestilo za razvrednotenje.

4. AC priključek Kranj sever je načrtovan v skladu z veljavnimi predpisi s področja projektiranja cest. Protihrupne ograje in brežine ni moč v celoti umestiti izven območja OLN Br1 – Britof jug. V naslednjih fazah projektne dokumentacije se lahko preveri dodatno optimizacijo izvedbe odvodnje s ciljem čim večjega odmika protihrupnih ograj od načrtovanih objektov v okviru OLN Br1 – Britof jug.

Glejte tudi pojasnila pod točko I. v zvezi s postopkom pridobivanja nepremičnin za gradnjo na nepremičninah, ki so zajete v območju DPN in v zvezi z oceno vplivov in rezerviranja sredstev kot nadomestilo za razvrednotenje.

5. V zvezi z novimi gradnjami in njihovim vplivom na posamično nepremičnino, je Ustavno sodišče (št. odločbe U-I-315/97z z dne 16. 3. 2000) zavzelo stališče, da vsaka nova gradnja pomeni poslabšanje bivalnih razmer, vendar to samo po sebi še ne predstavlja kršitve pravice do zdravega življenjskega okolja. Ustavno sodišče je sprejelo stališče, da se pravica do zdravega okolja varuje s standardi, ki veljajo za gradnjo objektov, in s standardi oziroma normami, ki zagotavljajo, da ne pride do takšnih vplivov na okolje, ki bi bili tako prekomerni, da bi ogrožali zdravje ljudi. Z načrtovanimi ureditvami v okviru DPN za AC priključek Kranj sever ne bo prišlo do čezmernih obremenitev okolja, ki bi presegle predpisane mejne vrednosti ali okvire dovoljenih posegov v okolje.

Glejte tudi splošna pojasnila pod točko I. v zvezi s posegi na navedena zemljišča, postopka pridobivanja nepremičnin za gradnjo na nepremičninah,

ki so zajete v območju DPN in v zvezi z oceno vplivov in rezerviranja sredstev kot nadomestilo za razvrednotenje.

Pripomba 3:

(občan, pisno dne 1. 8. 2025)

1. Trenutni predlog lokacije priključka je za prebivalce Britofa nesprejemljiv, saj bo povzročil povečanje hrupne obremenitve in onesnaženosti zraka v območju, kjer se bodo hiše nahajale še bližje zelo prometni cesti. Obstoječi gozdni pas na tem območju trenutno delno blaži vplive hrupa in onesnaženosti ter tako zagotavlja določeno zaščito prebivalcem, ki živimo v neposredni bližini ceste. Zaradi tega ocenjujemo, da je nujna izvedba strokovne študije o predvidenem povečanju hrupa in onesnaženosti zraka ter njihovih vplivih na prebivalce, ki jih bo gradnja priključka prizadela. Predlagamo, da se priključek izvede na nasprotni strani ceste, kjer bo od naselja oddaljen in bo imel manjši vpliv na okolje in kakovost življenja prebivalcev. V primeru, da bo priključek kljub našim pomislekom zgrajen na predlagani lokaciji, bomo izvedli meritve hrupa. Če bodo presežene dopustne vrednosti, bomo uveljavljali odgovornost in zahtevali ustrezno odškodnino, saj vas s tem pisnim obvestilom že vnaprej opozarjamo na morebitne posledice. Prav tako pričakujemo, da bodo v prihodnosti predpisane še e strožje zahteve glede hrupa, saj ima ta neposreden vpliv na zdravje in kakovost življenja prebivalcev.

2. Prometna problematika na cesti Jelar–Stenovec

Predlog podajava kot prebivalca ceste Jelar–Stenovec, saj se vsakodnevno soočamo z resnimi prometnimi težavami, ki bistveno vplivajo na našo varnost in kakovost bivanja.

- povečan prometni pritisk

Cesta Jelar–Stenovec je izpostavljena izjemno povečanemu prometnemu pritisku. Na eni strani jo omejuje bližina obvoznice, na drugi strani pa poslovne dejavnosti (npr. Honda Žibert, Moto Wombergar, Nissan Močnik, Arvaj, Hobotnica ter nova poslovna cona Britof – Oljarica). Tudi Google Maps predlaga uporabo naše ulice kot najhitrejšo povezavo do teh podjetij, kar dodatno obremenjuje lokalno infrastrukturo.

- nevaren in nelegalen priključek na regionalno cesto

Uvoz in izvoz na regionalno cesto je izjemno nevaren. Gre za odsek z omejitvijo hitrosti 90 km/h, a zaradi ravnine ceste pogosto beležimo hitrosti tudi preko 130 km/h, kljub jasni signalizaciji obvezne smeri. Trenutna prometna ureditev ne omogoča varnega vključevanja na glavno cesto, saj ni zagotovljen ne odstavni pas, ne zavijalni pas, niti fizično ločen otoček za umirjanje prometa.

- predlogi za nujne izboljšave

Na podlagi ugotovljenih razmer in v luči zagotavljanja večje prometne varnosti predlagava naslednje nujne ukrepe: zaporo ulice.

Zaradi nemogočega dvosmernega prometa po ulici in predvidenega priključka obstaja velika verjetnost, da bo naša ulica postala bližnjica za voznike, ki želijo priti do Kranja. Prav tako, v primeru zastojev pred Mercator centrom, lahko pričakujemo povečan promet mimo naših stanovanjskih objektov.

Predlagava še znižanje omejitve hitrosti na predmetnem odseku regionalne ceste na največ 70 km/h, ali ureditev varnega priključka z zavijalnim pasom, prometnim otokom in ustrezno prometno signalizacijo.

Izvedba protihrupne zaščite je nujna za zagotavljanje ustreznih bivalnih pogojev.

Glede na to, da na tem območju ni urejenega varnega prehoda čez cesto, ponovno predlagava (kot že pred časom naslovljeno na Mestno občino Kranj) izgradnjo podvoza, ki bi omogočal varno prečkanje ceste za pešce in kolesarje ter varen dostop na sprehajalne poti, katere je Mestna občina Kranj v okviru lanskega participativnega proračuna uredila za namen rekreacije (sicer brez urejenih točk za počitek - klopi, ker za le-te ni uspela pridobiti zemljišč oz. soglasij lastnikov). V obstoječih razmerah prečkanje ceste zahteva izjemno previdnost in pogosto celo hiter tek, kar jasno kaže na neustrezne pogoje za varno prečkanje.

- varnostna tveganja in odgovornost

Na tem območju smo že zabeležili več prometnih nesreč, vključno s prometno nesrečo s smrtnim izidom na sosednjem izvozu pred dvema letoma. Prometne nesreče niso naključni dogodki, temveč neposredna posledica objektivno nevarnih prometnih pogojev. Več kot je dejavnikov tveganja, večja je verjetnost za nastanek nesreče.

Naša ulica še vedno nima ustrezno urejenih ukrepov za umirjanje prometa, kljub večkratnim pozivom prebivalcev. Prometna signalizacija, ki označuje območje omejitve hitrosti na 30 km/h, se izkazuje kot neučinkovita, saj voznikov ne upočasni v zadostni meri. Po trenutno razpoložljivih informacijah naj bi bili ukrepi, kot so ležeči policaji, morda še v fazi vzpostavitve, vendar do danes še niso bili izvedeni.

3. Obstoječa zvočna zaščita ob Jezerski cesti močno dotrajana in neustrezna. Trenutna ureditev prebivalcev ne varuje pred povečanimi ravni hrupa, ki so še posebej moteče v nočnem času. Menimo, da so prebivalci na tem območju zaradi tega izpostavljeni nesprejemljivim obremenitvam, ki negativno vplivajo na kakovost bivanja in zdravje.

Zato predlagamo:

- celovito obnovo in izboljšanje zvočne zaščite ob Jezerski cesti,
- uvedbo omejitve hitrosti na avtocesti med 20.00 in 6.00 uro na 100 km/h.

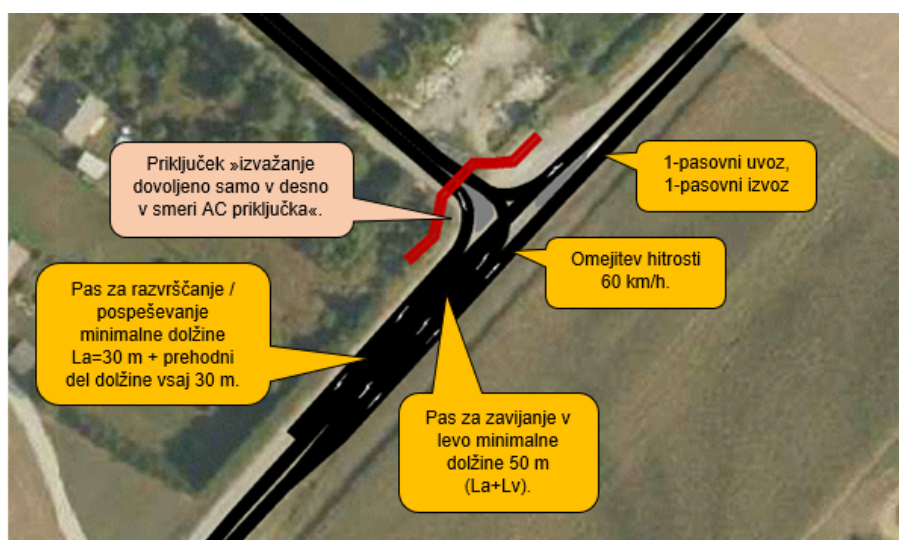
Verjamemo, da bi s temi ukrepi bistveno zmanjšali hrupno obremenitev in izboljšali ali bivalne pogoje prebivalcev.

Stališče/odgovor:

Pripomba je delno upoštevana.

V vplivnem območju obdelave je načrtovana gradnja stanovanjskih stavb v skladu z OLN Br1 – Britof jug. Ker gre za zaprto območje brez možnosti dostopa do zalednih predelov naselja Britof, bo kot tako generiralo razmeroma nizke prometne obremenitve. Na sliki v nadaljevanju je prikazana lokacija novo predlaganega priključka do OLN Br1 – Britof jug ter predlagana rešitev ureditve priključka. Predlagana rešitev izhaja iz dodatne analize križišča/priključka do OLN Br1 - Britof jug, ki je bila izdelana naknadno na osnovi prejetih smernic DRSI za načrtovanje Državnega prostorskega načrta za avtocestni priključek Kranj sever (št. dopisa 37167-1389/2022-6 (1501) z dne 7. 6. 2022). Dodatna kapacitetna analiza priključka je, v osnovno prometno študijo 1683-PRS, dodana kot priloga 8 (Študija variant / predinvesticijska zasnova in državni prostorski načrt za avtocestni priključek Kranj sever, Prometna študija 1683-PRS (Lineal d. o. o., št. pr. 1683, maj 2024, po recenziji februar 2025)).

Predlog rešitve priključka je pogojen z izgradnjo AC priključka Kranj sever, kar pomeni, da je pred izgradnjo priključka v promet potrebno najprej predati AC priključek Kranj sever (zaradi možnosti zagotavljanja t. i. »U zavojev« na osi stanovanjsko območje OLN Britof jug – AC priključek Kranj sever – Visoko).



S predlagano prometno ureditvijo samega priključka cestnega omrežja iz OLN Br1 – Britof jug na regionalno cesto in v luči zmanjševanja števila priključkov na tem odseku regionalne ceste se bodo izboljšali prometno varnostni vidiki vseh prometnih udeležencev. Čez drugi krak (krak OLN Br1 – Britof jug) se predvideva prehod za kolesarje (opsijsko tudi za pešce). Čez tretji krak (krak Visoko) se lahko zagotovi dodatni prehod za pešce s čimer bo

zagotovljena dostopnost do sprehajalnih poti na nasprotni strani regionalne ceste. Potrebo po umestitvi dodatnega prehoda za pešce je potrebno uskladiti z upravljavcem regionalnega cestnega omrežja (DRSI).

Opisana prometna problematika ceste Jelar-Stenovec in podani predlogi naslavlja več deležnikov (npr. DRSI, Mestna občina Kranj, ...) in zadevajo širšo problematiko, ki je bila v možni meri vključena in obravnavana v postopku priprave DPN ter se v delu odraža v predlaganih rešitvah.

Izdelana je bila študija obremenitve s hrupom in predlog protihrupnih ukrepov (Provia d. o. o., št. n.: PR652-STU-H, maj 2024, dop. februar 2025), na podlagi katere je v sklopu izgradnje predvidenega AC priključka Kranj sever načrtovana izgradnja novih protihrupnih ograj ter nadvišanje in zamenjava obstoječih protihrupnih ograj. Poslabšanja stanja z vidika hrupa po pretečeni planski dobi izračun hrupa ni izkazal.

Iz strokovnega mnenja o ustreznosti in izvedljivosti izbrane variante načrtovanega AC priključka Kranj-sever (UM, FGPA, št. el. STR-05-2021-MR, maj 2021, dop. januar 2022), kot izhodišče izhaja, da je bilo zaradi kratke razdalje med obstoječim priključkom Kranj vzhod in načrtovanim Kranj sever treba skrbeti za jasno definirane prometne rešitve, ki preprečujejo prekrivanje vplivnih območij obeh priključkov in zagotavljajo prometno varnost. Posledično so vse ostale alternativne rešitve, vključno z zamikom izvoza proti AC priključku Kranj vzhod, preblizu in v praksi neizvedljive brez negativnih posledic za prometno varnost in pretočnost. Zaradi neizvedljivosti drugačne oblike AC priključka Kranj sever le te niso bile obravnavane z vidika obremenitve s hrupom.

V okoljskem poročilu (Okoljsko poročilo za avtocestni priključek Kranj sever, Faza: DPN, Aquarius d. o. o., št. n.: 1497-24-OP, junij 2025) je bilo v okviru opredelitev vplivov na kakovost zraka ugotovljeno, da se bodo skupne emisije onesnaževal (NO_x, HOS, PM₁₀, SO₂, benzen), razen ogljikovega monoksida (ki se bodo zmanjšale), z novogradnjo glede na primerjalno omrežje količinsko ne bistveno povečale: v letu 2030 med 0,3% in 0,8, v letu 2045 pa med 0,5% in 1,3%. Vpliv AC priključka Kranj sever je na okoljski cilj zmanjšanje emisij onesnaževal ocenjen kot ne bisten, saj se bodo emisije onesnaževal na širšem prometnem v primerjavi s primerjalnim omrežjem ne bistveno povečale. Skupni vpliv plana na kakovost zraka je zaradi pričakovanih povečanih vplivov v času gradnje ocenjen z oceno C (ne bisten z upoštevanjem omilitvenih ukrepov podanih za čas gradnje kot npr.: zmanjševanje emisij prahu).

Znotraj območja DPN bodo kolesarji in pešci vodeni po pločniku, v okviru krožišč pa bodo tudi prehodi. Na območju krožišč bo tudi omejitev hitrosti. Ureditve na cestnem omrežju izven DPN so v pristojnosti upravljalcev teh cest.

Pripomba 4:

(Občina Preddvor, pisno dne 31. 7. 2025)

Podajajo pobudo za postavitve označevalne table, ki bi opozarjala na turistično znamenitost grad ter jezero Črnava ter ob tem jasno označevala dostop do občine Preddvor iz avtocestnega priključka Kranj sever.

Predlagana umestitev označbe ob omejenem izvozu ima dvojni namen:

- uporabnikom avtocestnega omrežja želimo ponuditi boljšo orientacijo in spodbudo za obisk naše občine ter njene kulturne in naravne dediščine,
- obenem pa bi s tem prispevali k preusmeritvi prometa z obstoječih preobremenjenih relacij (prek sosednjih vasi) na ta najbližji in prometno primernejši izvoz, kar bi razbremenilo lokalno okolje in povečalo prometno varnost.

Zavedamo se, da je umeščanje tovrstnih tabel urejeno z jasnimi predpisi, zato smo pripravljene pobudo uskladiti z vsemi tehničnimi, vsebinskimi in lokacijskimi pogoji pristojnih služb.

Vljudno vas prosimo za obravnavo naše pobude ter morebitna dodatna pojasnila glede nadaljnjih postopkov.

Stališče/odgovor:

DPN je izdelan na podlagi strokovnih podlag, ki med drugim obsegajo tudi tehnične rešitve prostorske ureditve na nivoju idejnih zasnov, kar ne obsega načrtovanje prometne signalizacije, zato to ni predmet DPN in je predmet nadaljnjih faz projektiranja. Za postavitve table, ki bi opozarjala na turistično znamenitost, je treba podati vlogo za postavitve turistične signalizacije upravljavcu te ceste.

Pripomba 5:

(NANOVO, Zavod za razvoj prostorske kulture, pisno dne 22. 8. 2025)

Zavod NaNovo sestavljamo arhitekti in prostorski načrtovalci in ima status delovanja v javnem interesu na področju prostora. Podpiramo prizadevanja za posodobitev in izboljšanje avtocestne mreže; izvedba novega avtocestnega priključka Kranj/Jezersko bo nedvomno prispevala k temu cilju.

Vendar verjamemo, da je hkrati z ozko usmerjenimi tehničnimi rešitvami smiselno uvajati tudi ukrepe, ki celovito naslavlajo kakovost prometne mreže in »storitve« mobilnosti prebivalcev v državi. En izmed takih ukrepov oz. ciljev je tudi povečanje števila potnikov v posamezno vozilo. To (torej manjše število osebnih vozil na enako število prepeljanih potnikov) bistveno zmanjša obremenjevanje cestne mreže, porabe energentov, onesnaževanje zraka in okolja ter tudi porabe prostora za parkiranje na destinaciji. To lahko dosežemo (vzpodbujamo) tako, da ob nekaterih avtocestnih izvozih umeščamo P&R parkirišča, ki omogočajo združevanje potnikov iz večih vozil v eno vozilo, ki potem nadaljuje pot.

V nadaljevanju podajamo naše predloge / pripombe z vidika prostorske stroke, kateri pripadamo.

Predlagamo, da se na območju gozdička južno od avtoceste uredi P&R parkirišče, ki bi omogočilo združevanje poti uporabnikov z manjšim številom vozil po avtocesti naprej do destinacije (služba) ali v obratni smeri (večinoma rekreacija – pohodništvo). S tem bi učinkovito (torej z majhno investicijo) zmanjšali pritisk na cestno omrežje ter okolje.

Smiselnost take ureditve na območju Kranja že dokazuje sedanja takšna divja raba prostora na območju izvoza Kranj zahod.

Predlagamo, da se parkirišče uredi kot gozdno parkirišče, z manjšo gostoto in ob ohranitvi pretežnega fonda dreves v predlaganem območju. S tem se vsaj delno ohranijo nekatere funkcije gozda. Parkirišče se izvede v makadamski utrditvi z obsežnimi polji ohranjenih tal, ki omogočajo odvodnjavanje in zračenje za drevesa, ki ostanejo.

Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva.

Navedena priporočila, bi v primeru vključitve v predmetni postopek državnega prostorskega načrtovanja, pomenila ponovitev postopka, z izdelavo dopolnjene pobude, pridobivanja dopolnitve smernic, izdelave strokovnih podlag, študije variant / predinvesticijske zasnove (ŠV / PIZ) in DPN. Ureditev ne bi bilo moč vključiti, saj za tovrstne ureditve ni znanega upravljavca, investitorja in tudi ne virov sredstev za financiranje, ki morajo biti znani pri pripravi ŠV / PIZ. Urejanje mobilnostnih točk z različnimi tipi vozlišč se mora celovito in konkretno proučiti.

Pripomba 6:

(občan, pisno dne 30. 8. 2025)

Izhod iz AC bi se moral začeti pred izvozom za Preddvor in se v kotu 90 stopinj priključiti na to cesto. Tudi uvoz iz KR v smer LJ bi se moral pod kotom 90 stopinj usmeriti proti LJ. Narisana varianta s koti 180 stopinj je DAVLJENJE prometa.

Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva.

Izbor načina priključka AC Kranj sever na obstoječe cestno omrežje po načinu t. i. polovične pol deteljice temelji na podrobni strokovni analizi možnih rešitev. Obstoječi priključek AC Kranj vzhod oziroma njegova bližina omejuje izbiro oblike ter lokacijo novega AC priključka Kranj sever, vsi drugi načini izvedbe, kot so: diamantni priključek (diamond interchange), polna deteljica (full cloverleaf), trobenta (trumpet interchange), turbinski

priključek (turbine interchange), krožno križišče s priključkom na avtocesto (roundabout interchange), križišče z dvojnimi prečnimi preusmerjanjem prometa (DDI - diverging diamond interchange), niso izvedljivi. Umeščanje katere koli od teh variant bi povzročilo zgoščen promet, slabše pogoje za prometno varnost, večje obremenitve infrastrukture in posledično tudi povečane vplive na okolje. Dodatno iz strokovne podlage Idejna rešitev ureditve severnega priključka na AC v Kranju v dveh variantah – vključno s primerjavo variant po različnih kriterijih (Provia d.o.o., št. pr. PR499, maj 2020) izhaja, da je po vseh analiziranih kriterijih najbolj ugodna varianta 2, to je simetrična poldeteljica z umestitvijo obeh pentelj na zahodno stran regionalne ceste. Ta varianta zagotavlja optimalno ravnovesje med prometno funkcionalnostjo, varnostjo in vplivi na okolje.

Pripomba 7:

(odvetnik v imenu občana, z dne 10. 9. 2025, pisno)

1. Glede na to, da je predvideno, da bo krak izvoza na levi strani, gledano iz smeri Kranj – Jesenice, zaobjel in presekao gozd, ki je v lasti moje stranke in je izjemno pomemben za samo gospodarjenje in obstoj kmetije, želim pojasniti, kaj bo z gozdom znotraj tega kraka do avtoceste, katerega je moja stranka do sedaj kot del dejavnosti kmetije uporabljala? Glede na to, da gre za naravno gozdno celoto, pričakujem pojasnilo, ali je nameravan odkup celotnega tega dela gozdnega zemljišča in kakšne so možnosti, da bi to zemljišče nadomestili oz. zamenjali z drugim ustreznim zemljiščem, enakovredne kvalitete ter v bližini?

2. Kaj bo s prometnim režimom in kako bo urejen dostop iz Jezerske ceste na državno cesto Kranj – Jezersko in kako bo omogočeno prečkanje le-te? Že sedaj je vključevanje in prečkanje ceste nemogoče glede na hitrost prometa in glede na trenutno urejeno signalizacijo. Z umestitvijo predvidenega avtocestnega priključka, bo promet še povečan, vključevanje lokalnega prebivalstva na predmetno cesto pa bistveno bolj oteženo ter onemogočeno. Glede na to, da je moja stranka kmet, ki se ukvarja z živinorejo in ima pretežni del zemljišč na vzhodnem delu ceste Britof – Jezersko, mora dnevno prehajati/prečkati to cesto, pri čemer je, kot je bilo že navedeno, prehod/prečkanje že sedaj skorajda onemogočeno. Z umestitvijo predlaganega priključka se bo promet še bistveno bolj povečal in možnost vključevanja in prehoda čez cesto na drugo stran, bo za mojo stranko praktično nemogoča.

3. Na javni razgrnitvi je bilo izpostavljeno, da nova ureditev upošteva celotno ureditev prometnega režima področja Občine Kranj, pri čemer je ta ureditev povezana tudi z izgradnjo severne obvoznice, ki se je na javni razgrnitvi izpostavila kot nujna in potrebna. Glede na to, da je bilo v preteklosti govora o dveh variantah (dve različni trasi), vas vljudno prosim, da nam pojasnite katera varianta je upoštevana in katera je kot taka sprejeta.

Stališče/odgovor:

Podana so vprašanja.

1. Lastnik nepremičnine ima skladno z 212. členom ZUreP-3 pravico, da zahteva, če bi z odkupom oz. razlastitvijo dela njegovih nepremičnin zanj izgubila gospodarski pomen tudi lastninska pravica na ostalem delu njegovih nepremičnin, da investitor oz. razlastitveni upravičenec prevzame v last tudi te nepremičnine. Izgubo gospodarskega pomena na preostanku nepremičnin mora potrditi tudi cenilec oz. izvedenec ustrezne stroke. V primeru zahtev za zagotovitev nadomestnih nepremičnin se sproži postopek poizvedovanj, največkrat pri Skladu kmetijskih zemljišč in gozdov RS. Če lastnik namesto odškodnine želi enakovredno nadomestno kmetijsko zemljišče, se le to lahko pridobi na prostem trgu ali ob sodelovanju Sklada kmetijskih zemljišč, če ima le ta na razpolago zemljišča, ki niso v zakupu oziroma obstaja možnost predčasnega prenehanja zakupne pogodbe. Glejte tudi stališča na Pripombo 1 v okviru splošnih pojasnil pod točko I. v zvezi s postopki pridobivanja nepremičnin za gradnjo na nepremičninah, ki so zajete v območju DPN, in v zvezi z oceno vplivov in rezerviranja sredstev kot nadomestilo za razvrednotenje.

2. Dostopi do kmetijskih zemljišč in do makadamskih cest (Jezerska cesta) preko regionalne ceste R1-210 niso bili analizirani, saj gre v skladu s Pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste za t. i. individualne priključke namenjene le dostopu posameznih uporabnikov do stavbnih, kmetijskih in gozdnih površin in do največ štirih stanovanjskih enot. Smatramo, da je z vidika visokih prometnih obremenitev med Primskovim in bodočim AC priključkom Kranj sever in z naslova zagotavljanja višjega nivoja prometne varnosti potrebno slediti cilju zmanjšanja števila dostopov do okoliških kmetijskih zemljišč ter makadamske poti znotraj kmetijskih območij združevati oziroma jih navezati eno na drugo, tako, da bi na odseku regionalne ceste bil zgolj en priključek do kmetijskih zemljišč, preko katerega bi se vršili dostopi za kmetijsko mehanizacijo. Strinjamo se, da je dostope za kmetijsko mehanizacijo treba zagotavljati preko regionalne ceste R1-210, v kolikor ni alternativnih dostopnih poti do okoliških kmetijskih zemljišč. Menimo, da bi izvennivojsko vodenje prometa kmetijske mehanizacije do kmetijskih površin ali uvedba prometno odvisne semaforizacije zgolj na stranski prometni smeri izboljšala vključevanje kmetijske mehanizacije na regionalno cesto. Navedeni dostopi do kmetijskih zemljišč niso predmet DPN, bo pa rešitve treba iskati in usklajevati z upravljavcem regionalnega cestnega omrežja (DRSI).

Ostali prebivalci (vozniki osebnih vozil), ki prebivajo okrog Jezerske ceste, imajo že danes zagotovljeno osnovno dostopnost do državnega in občinskega cestnega omrežja preko Ceste Staneta Žagarja, Ulice Mirka Vadnova, Šuceve ulice, ipd. Na območju priključevanja makadamske ceste iz smeri Jezerske ceste mimo Hoferja in avtohiš se v prihodnosti načrtuje izgradnja severne obvozne ceste, ki bo še dodatno razbremenila prometni pritisk znotraj Kranja in omogočila dodatno alternativno pot v primeru vožnj v smeri AC priključkov.

3. Severna obvoznica Kranja je opredeljena na strateškem nivoju v okviru strateškega prostorskega načrta Mestne občine Kranj (Odlok o strateškem

prostorskem načrtu Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 74/14)) na izvedbenem pa z ustrezno namensko rabo prostora v izvedbenem prostorskem načrtu Mestne občine Kranj) Odlok o izvedbenem prostorskem načrtu Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 74/14, 9/16, 63/16-obv. razl., 20/17, 20/17- NPB1, 42/17, 63/17, 1/18-obv. razl., 23/18, 41/18, 76/19, 69/20, - NPB2, 168/20-obv. razl., 184/20, 10/21-obv. razl., 35/22-obv. razl., 17/23)) ter je zanj predvidena priprava občinskega podrobnega prostorskega načrta. Severna obvoznica poteka ob robu pozidave mesta Kranj. Grafični vpogled je možen na spletni strani Mestne občine Kranj na povezavi: <https://prostor.kranj.si/javne-objave-in-razgrnitve/javne-objave-prostorskih-aktov/objava/9999/9999>. Za natančnejše informacije se obrnite na Mestno občino Kranj.

Pripomba 8:

(občanka, pisno dne 9. 9. 2025)

AC Priključek Kranj sever je za prebivalce Britofa nesprejemljiv, še zlasti za nas, kateri živimo v neposredni bližini načrtovanega priključka. Problem kateri nas bi z izgradnjo le-tega in v takšni obliki prizadel je v tem, da se bo znatno povečal hrup in zajezi onesnaženje, je v predstavljeni varianti predviden za posek, kar za nas pomeni dodatno – dvojno količino onesnaženja ter povečanja hrupa. Pogojno sprejemljiva bi bila varianta, da se AC priključek (priključek na severni strani v smeri proti Predvoru), ki sedaj zajeda v naselje Britof umesti na drugo stran regionalne ceste R1-210/1107.

V nadaljevanju smo stanovalci ob ulici Jelar-Stenovca do Arvaja zaskrbljeni zaradi varnosti, saj se je promet po novi preplastitvi le-te znatno povečal. Ni se pa povečal samo promet, zvišala se je tudi hitrost prometa, do nesprejemljivega. Bivanje ob ulici se je glede na kakovosti in varnosti zaradi tega bistveno poslabšalo.

Vozniki, dostava,... uporabljajo navedeno pot, katera je najgostejše poseljenemu delu široka le 2,5 m, za dostavo do hitrorastoče industrijske cone Britof Oljarica. Pri čemer ne upoštevajo prometne signalizacije in dobesedno drvi, vozijo po poti brezvestno, brez občutka, da so zapeljali na vaško pot. Celo google map jim to pot ponudi kot najkrajšo.

Poudarjamo, da je navedena pot nedovoljena, t.i. na črno priključena na regionalno cesto R1-210/1107 (glej prilogo). Krajevna skupnost na vprašanje, kdo je dal pobudo za to molči. Navedena pot ne bi smela biti priključena na regionalno cesto, predvsem v luči varnosti cestnega prometa, saj se še dobro spominjamo dogodka izpred dveh let, ko sta na tem odseku ugasnili dve mladi življenju, ravno zaradi vključevanja iz vaške poti na regionalno cesto. Glede na navedeno predlagamo, da se ta pot zapre.

Na tem delu predlagamo, da se zgradi podhod, kateri nam bo omogočil varen dostop do sprehajalnih poti, katere je uredil MO Kranj v okviru participativnega proračuna. Varen dostop do navedenih sprehajalnih poti je sedaj nemogoč, saj

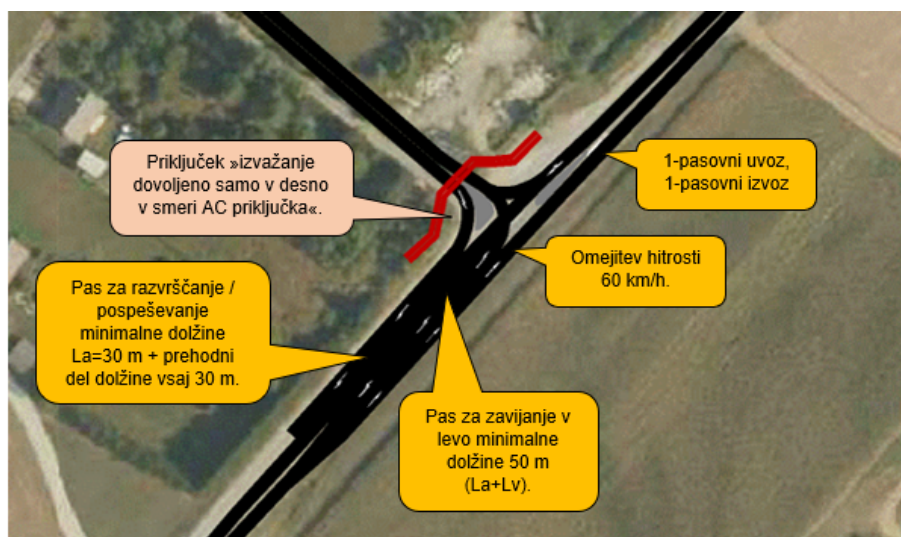
prečkamo regionalno cesto. Podhod bi znatno prispeval k varnosti vseh udeležencev v prometu, tako pešcev, kolesarjev in nenazadnje voznikov vseh vrst motornih vozil, ki se vozijo po tej cesti.

Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva.

V vplivnem območju obdelave je načrtovana gradnja stanovanjskih stavb v skladu z OLN Br1 – Britof jug. Ker gre za zaprto območje brez možnosti dostopa do zalednih predelov naselja Britof, bo kot tako generiralo razmeroma nizke prometne obremenitve. Na sliki v nadaljevanju je prikazana lokacija novo predlaganega priključka do OLN Br1 – Britof jug ter predlagana rešitev ureditve priključka. Dodatna analiza križišča/priključka do OLN Br1 - Britof jug je bila izdelana naknadno na osnovi prejetih Smernic za načrtovanje Državnega prostorskega načrta za avtocestni priključek Kranj sever (št. dopisa 37167-1389/2022-6 (1501) z dne 7. 06. 2022) in na podlagi izvedenih koordinacij z naročnikom. Dodatna kapacitetna analiza priključka je v osnovno prometno študijo 1683-PRS, dodana kot priloga 8 (Študija variant / predinvesticijska zasnova in državni prostorski načrt za avtocestni priključek Kranj sever, Prometna študija 1683-PRS (Lineal d. o. o., št. pr. 1683, maj 2024, po recenziji februar 2025)).

Predlog rešitve priključka je pogojen z izgradnjo AC priključka Kranj sever, kar pomeni, da je pred izgradnjo priključka v promet potrebno najprej predati AC priključek Kranj sever (zaradi možnosti zagotavljanja t. i. »U zavojev« na osi stanovanjsko območje OLN Britof jug – AC priključek Kranj sever – Visoko).



S predlagano prometno ureditvijo samega priključka cestnega omrežja iz OLN Br1 – Britof jug na regionalno cesto in v luči zmanjševanja števila

priključkov na tem odseku regionalne ceste se bodo izboljšali prometno varnostni vidiki vseh prometnih udeležencev. Čez drugi krak (krak OLN Britof jug) se predvideva prehod za kolesarje (opsijsko tudi za pešce). Čez tretji krak (krak Visoko) se lahko zagotovi dodatni prehod za pešce s čimer bo zagotovljena dostopnost do sprehajalnih poti na nasprotni strani regionalne ceste. Potrebo po umestitvi dodatnega prehoda za pešce je treba uskladiti z upravljavcem regionalnega cestnega omrežja (DRSI).

Poudarjamo, da navedena problematika ceste Jelar Stenovec naslavlja širšo problematiko, ki zadeva (tudi) druge deležnike (DRSI, Mestno občino Kranj). Ta problematika je bila v veliki meri vključena/obravnavana tudi v postopku priprave DPN in se odraža tudi v predlaganih rešitvah.

Pripomba 9:

(Združenje ROVO, z dne 11. 9. 2025, pisno)

Spodaj podpisani prebivalci južnega dela Britofa, združeni v Civilni iniciativi "AC Kranj Sever", ponavljamo svoje odločno nasprotovanje predlagani lokaciji avtocestnega priključka Kranj Sever, kot je prikazano v trenutnem predlogu državnega prostorskega načrta. Moramo izraziti razočaranje, da naši predhodno oddani komentarji in predlogi niso bili upoštevani.

Naši glavni pomisleki so naslednji:

- povečana obremenitev prebivalcev: predlagana lokacija postavlja priključek preblizu našemu stanovanjskemu območju, ki je že prekomerno obremenjeno s hrupom in onesnaženjem. Obstoječe protihrupne ovire so neustrezne, kot priznava celo vase okoljsko poročilo.
- Ogrožanje načrtovane stanovanjske gradnje: gradnja je načrtovana na parcelah (1935-1970 k.o. Britof), ki so namenjene stanovanjski gradnji, kar bi izpostavilo številne prihodnje prebivalce škodljivim emisijam z avtocestnega izvoza.
- Uničenje gozda: načrt predvideva popolno uničenje gozda na obeh straneh avtoceste (parcele 875, 876 in 877 k.o. Britof in 1155, 1196 k.o. Primskovo). Ta gozd trenutno zagotavlja ključno zaščito pred hrupom in služi kot življenjski prostor za divje živali. Je tudi zadnji gozd, kjer se lahko varno igrajo otroci v naši skupnosti.
- Razvrednotenje nepremičnine: predlagani priključek bo negativno vplival na našo kakovost življenja, povečal onesnaženost zraka in hrupa ter zmanjšal vrednost nepremičnin.

Čeprav podpiramo prizadevanja za izboljšanje prometnega toka v Kranju, menimo, da niso bile izčrpane vse možne rešitve in da trenutni predlog predstavlja agresiven in nesprejemljiv poseg v naše bivalno okolje.

Zato predlagamo naslednje alternativne rešitve:

1. Izgradnja štiripasovnice s krožiščem v bližini Mercator centra in avtocestnega izvoza Kranj Vzhod, skupaj z dodatnim krožiščem.

2. Izgradnja dveh krožišč na avtocestnem izvozu Kranj Zahod, kar bi bistveno izboljšalo prometni tok.

Te alternative bi zmanjšale zastoje na dostopnih cestah do Kranja z učinkovitejšim preusmerjanjem prometa z avtoceste in na avtocesto preko obstoječih priključkov Kranj Vzhod in Zahod. Te alternativne rešitve se izognejo potrebi po tako obsežnem posegu v stanovanjska območja.

Pozivamo vse stranke, vpletene projekt avtocestnega priključka AC Kranj Sever, da ponovno preučijo trenutni načrt. Prosimo, da upoštevate vpliv na prizadete prebivalce in sodelujete z nami pri ustvarjanju bolj zdravega in zaželenega življenjskega okolja, ki bo služilo interesom vseh prebivalcev Mestne občine Kranj.

Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva.

V skladu z dogovori med Ministrstvom za infrastrukturo in Mestno občino Kranj je bilo aprila 2020 s strani Ministrstva za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet, DARS naročeno, da prioriteto začne s prostorskim načrtovanjem AC priključka Kranj sever. DARS d. d. je naročil celovito študijo (Prometna študija z makroskopskim prometnim modelom, prometno-ekonomskim vrednotenjem in oceno učinka na varnost v prometu obravnavanih ukrepov na širšem območju Kranja, izdelavo tehničnih rešitev z oceno stroškov investicije ter prostorske in okoljske preveritve teh rešitev, (Lineal, d. o. o., št. pr.: 1587, marec 2021)). Iz rezultatov celovite študije izhaja, da je umestitev AC priključka Kranj sever izvedljiva in upravičena, tako s tehničnega kot s prometno - varnostnega vidika ter da so koristi izkazane v vsakem primeru (scenariju). Novembra 2022 je Vlada Republike Slovenije sprejela Sklep o izvedbi državnega prostorskega načrtovanja za avtocestni priključek Kranj sever (sklep št.: 35000-6/2022/4 z dne 24. 11. 2022). Predmetna oblika AC priključka Kranj sever je edina izvedljiva z vidika zahtevane oddaljenosti od sosednjih AC priključkov za varno vodenje prometa (signalizacija).

Med Mercator centrom in vzhodnim krožnim križiščem v sklopu AC priključka Kranj vzhod, torej na odseku glavne ceste G2-104 med Šenčurjem in Primskovim, se je skozi izdelano kapacitetno analizo križišč, Kapacitetna analiza 3 križišč (Primskovo, Hrastje in Šenčur) v sklopu vzhodne vpadnice G2-104 mesta Kranj, upoštevajoč izgradnjo AC priključka Kranj sever, Lineal d.o.o., št. projekta 1587/1, december 2021, novelacija avgust 2022 in Kapacitetna analiza križišč na načrtovanih odsekih ureditve štiripasovnic (R1-210/1108, Primskovo - Labore, od km 0.000 - km 1.600 in G2-104/1136, Kranj - Sp. Brnik, od km 0.000 – km 3.150) – generacija prometnih obremenitev OPN in OPPN PC Hrastje v občini Kranj in OPN 7 v občini Šenčur, Lineal d.o.o., št. projekta 1587/1, maj 2023, izkazala sledeča potreba po nadgradnjah (predmet drugih projektov):

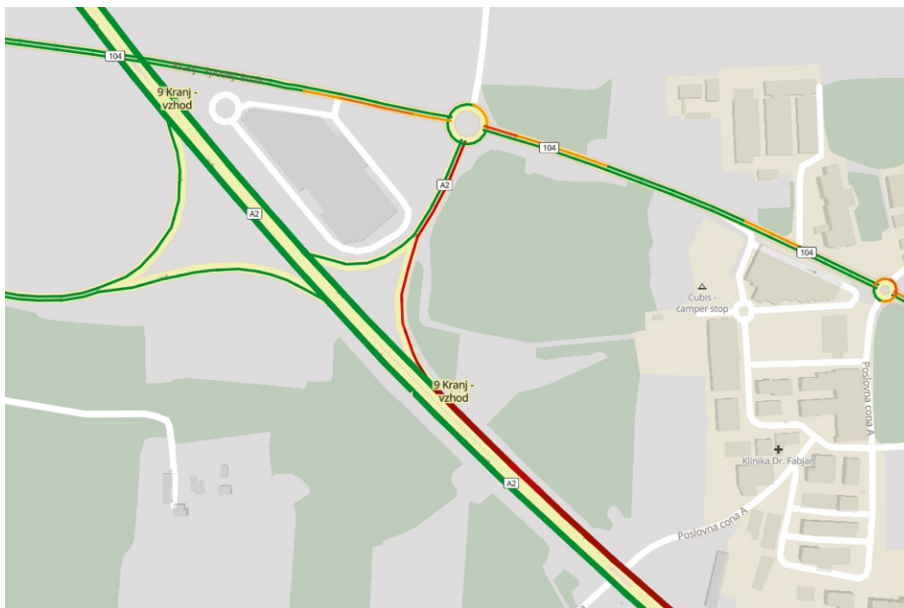
– Na osi Šenčur – Primskovo je potrebna 4-pasovnica.

- Krožno križišče na vzhodni strani AC priključka Kranj vzhod se predvidi kot nivojsko dvopasovno štirikrako krožno križišče s spiralnim potekom krožnega vozišča zunanega premera minimalno $D=60$ m ter vodenje kraka iz smeri AC Ljubljana proti Kranju izpod nivoja terena.
- Krožno križišče na zahodni strani AC priključka Kranj vzhod se predvidi kot nivojsko enopasovno štirikrako krožno križišče zunanega premera minimalno $D=80$ m z dodatnimi mimobežnimi pasovi na krakih iz smeri Kranja in Hrastja z izvennivojskim vodenjem glavne prometne smeri Kranj – Šenčur (3-pasovnica izpod nivoja terena, nadalje 4-pasovnica v smeri obeh sosednjih križišč).
- Nov priključek do poslovno proizvodne cone OPPN ŠE-44, v smeri Hrastja (s pasom za zavijanje v levo).
- Krožno križišče Primskovo se uredi kot dvonivojsko krožno križišče s spiralnim potekom krožnega vozišča (dve krožni križišči, kjer je eno nad drugo).

Poudarjamo, da pri zgoraj navedenih potrebnih ukrepih ne gre za alternativne rešitve, ampak za dodatno potrebne rešitve, s katerimi se bo zagotovila ustrezna pretočnost prometa na celotnem obravnavanem prometnem omrežju. AC priključek Kranj sever bo dodatno doprinesel k ustreznemu prerazporejanju prometa in bo k temu doprinesel še v večji meri, ko bo zgrajena severna obvozna cesta Kranj. Navedene ureditve oz. potrebni ukrepi niso predmet DPN za AC priključek Kranj sever.

AC priključek Kranj zahod je bil upoštevan v makroskopskih prometnih modelih zaradi jasnega prikaza porazdelitve prometa po prometnem omrežju, medtem ko morebitna potreba po nadgradnji geometrije obeh križišč v krožna križišča ni bila predmet te naloge. Sprememba v geometriji obeh križišč v sklopu AC priključka Kranj zahod sama po sebi ne bi dala bistveno drugačnih rezultatov v smislu porazdelitve prometa po prometnem omrežju

Da je nadgradnja krožnega križišča na vzhodni strani AC priključka Kranj vzhod potrebna, tudi v primeru, ko bo v promet predan AC priključek Kranj sever, dodatno potrjuje spodnji izsek iz aplikacije Promet.si, ki kaže na zaznano problematiko nastanka zastojev v tangiranem krožnem križišču na izvozu iz smeri Ljubljane, ki občasno presegajo tudi 1000 m in kar je s prometno varnostnega vidika neustrezno.



V postopku državnega prostorskega načrtovanja za AC priključek Kranj sever je bila izdelana tudi Študija hrupa s predlogom protihrupnih ukrepov (Provia d. o. o., št. n.: PR652-STU-H, maj 2024, dop. februar 2025), s katero je predvidena gradnja novih protihrupnih ograj ter nadvišanje in zamenjava obstoječih protihrupnih ograj. Poslabšanja stanja iz vidika hrupa po pretečeni planski dobi izračun hrupa ni izkazal. V okviru postopka državnega prostorskega načrtovanja oz. postopka celovite presoje vplivov na okolje, je bilo izdelano okoljsko poročilo (Okoljsko poročilo za avtocestni priključek Kranj sever, Faza: DPN, Aquarius d. o. o., št. n.: 1497-24-OP, junij 2025). V okviru okoljskega poročila, je bilo v okviru varovanja zdravja ljudi obravnavana tudi kakovost zraka in obremenitev s hrupom. Ugotovljeno je, da so v obstoječem stanju mejne vrednosti za vir hrupa presežene za noč pri 4 stavbah. Za načrtovane prostorske ureditve zaradi gradnje AC priključka Kranj sever pa so opredeljeni ukrepi: protihrupne ograje, uporaba absorpcijske zgornje plasti vozišča, dodatne pasivne protihrupne zaščite, omejitve v času gradnje. Vpliv na okoljski cilj zmanjšanje obremenitve okolja s hrupom zaradi cestnega prometa je ocenjen z oceno C (nebistven vpliv zaradi izvedbe navedenih omilitvenih ukrepov). Z izvedbo protihrupnih ukrepov na območju OLN Br1 – Britof jug zaradi AC priključka Kranj sever obremenitve s hrupom ne bodo presežene. Protihrupne ograje ob regionalni cesti, ki so načrtovane zaradi gradnje stanovanjskih objektov in zaradi preprečitve prekomernih obremenitev s hrupom zaradi prometa na regionalni cesti, so načrtovane že v sklopu Občinskega lokacijskega načrta Br 1 – Britof jug (Uradni list RS, št. 85/10, 64/17), v katerem je navedeno, da je izvedba protihrupne bariere obveznost investitorja, ki zagotavlja komunalno opremo območja.

V okviru okoljskega poročila so presojeni tudi vplivi na gozd. Za omilitve vplivov so predvideni ukrepi: zasaditev oz. pogozditev znotraj pentelj priključka, obnova gozdnega roba, ukrepi med gradnjo. Ocenjeno je, da bo vpliv zagotavljanje sklenjenosti, stabilnosti in vitalnosti gozdov, ki so

sposobni opravljati proizvodne, ekološke in socialne funkcije velik, vendar bo vpliv na gozd z ustreznimi omilitvenimi ukrepi možno zmanjšati do te mere, da bo preostanek gozdne zaplate (in nove zasaditve) še vedno ustrezno opravljal svoje funkcije. Uredba o DPN kot dodatno obveznost investitorja določa, da se na območju Kranjsko-Sorškega polja v Mestni občini Kranj izvede zasaditev z avtohtonimi drevesnimi vrstami z namenom povečanja zelene infrastrukture na eni ali več lokacijah s skupno površino 2,5 ha.

Glejte tudi stališča na Pripombo 1 v okviru splošnih pojasnil pod točko I. v zvezi s postopki pridobivanja nepremičnin za gradnjo na nepremičninah, ki so zajete v območju DPN, in v zvezi z oceno vplivov in rezerviranja sredstev kot nadomestilo za razvrednotenje.

Pripomba 10:

(občanka, pisno dne 11. 9. 2025)

I. PREDLOG

Predlagam, da se postopek načrtovanja in gradnje AC priključka Kranj sever ustavi. Najprej naj se nadgradi državne ceste »Šenčur – Primskovo – most čez Savo« v 4-pasovno cesto in zgradi severno obvoznico Kranja. Potem naj se ponovno preveri, ali je AC priključek Kranj sever sploh potreben.

Utemeljitev predloga:

V študiji se nujnost izgradnje priključka AC Kranj sever utemeljuje in prikazuje na podatkih, v katerih se upošteva, da so 4-pasovnice in severna obvoznica že zgrajene (tabela 6-1 Prometna študija, 1683 PRS1.pdf). Na javni razgrnitvi ni nih če znal pojasniti, kdaj se bo začela gradnja severne obvoznice in 4-pasovnic. Ž upan je za gradnjo 4-pasovnice med AC priključkom Kranj vzhod in križiščem Primskovo kot nepremostljiv problem navedel preozek podvoz pod avtocesto.

V gradivu je kot prva vedno navedena izgradnja AC priključka Kranj sever, ki pa na osnovi projekcije na obstoječe cestno omrežje ni smiselna, kar izhaja iz Prometne študije, zvezek 2 – Kapacitetna analiza križišč (str. I – XXX). V prilogi 7 je predstavljena primerjalna analiza med scenarijema S0 (obstoječe cestno omrežje brez AC priključka Kranj sever) in scenarijem S5 (obstoječe cestno omrežje z upoštevanim AC priključkom Kranj sever), v kateri je prikazano, kakšne posledice na promet bi imela izgradnja AC priključka Kranj sever:

- v križišču na vzhodni strani AC priključka Kranj vzhod se v jutranji konični uri vozila v krožno križišče težje dovajajo iz smeri AC Ljubljana, pojavljajo se daljši dinamični zastoji, ki segajo do trase avtoceste (Prometna študija – zvezek 2, str. XV), v popoldanski konični uri pa se v krožno križišče dovajajo iz smeri AC Ljubljana z nekoliko višjimi časovnimi izgubami – časovna izguba je 33,6 s (Prometna študija – zvezek 2, str. XXI),
- v krožnem križišču Primskovo se v jutranji konični uri zaznava oteženo dovajanje vozil v krožno križišče na kraku iz smeri naselja Britof in še bolj iz smeri centra

mesta Kranj, kjer pride do časovne izgube 97,4 s (Prometna študija – zvezek 2, str. XVI), v popoldanski konični uri se oteženo dovajanje vozil v krožno križišče zaznava na kraku iz smeri naselja Britof in iz smeri centra mesta Kranj. Večje zgoščevanje prometa na omenjenih dveh krakih je posledica prerazporeditve prometa v/iz smeri AC priključka Kranj sever (Prometna študija – zvezek 2, str. XXII),

- v jutranji konični uri so **daljši dinamični zastoji** v križišču na vzhodni strani AC priključka Kranj vzhod – iz smeri AC Ljubljana, v krožnem križišču Primskovo – iz smeri naselja Britof in centra mesta Kranj (vključno v križišču pri Merkurju) ter v križišču pri Avtohiši Vrtač – prav tako iz smeri naselja Britof (Prometna študija – zvezek 2, str. XVI), v popoldanski konični uri pa v križišču na vzhodni strani AC priključka Kranj vzhod – iz smeri AC Ljubljana in iz smeri Brnika, v krožnem križišču Primskovo – iz smeri naselja Britof ter v križišču pri Avtohiši Vrtač – prav tako iz smeri naselja Britof. V križišču pri Avtohiši Vrtač se pojavljajo zastoji tudi na prometni smeri iz smeri krožnega križišča Primskovo, kjer zastoji segajo nazaj do krožnega križišča (Prometna študija – zvezek 2, str. XXII).

V povzetku primerjalne analize med scenarijema S0 in S5 je ugotovljeno, da se kljub zaznam izboljšavam (tj. zaznavanje manjših časovnih izgub) po izgradnji AC priključka Kranj sever na prometni smeri iz smeri AC Ljubljana še vedno pojavljajo daljši dinamični zastoji, ki občasno segajo do območja zaviralnega pasu ter da na ostalih prometnih smereh med scenarijema S0 in S5 ni evidentiranih večjih razlik (Prometna študija – zvezek 2, str. XXIX).

AC priključek Kranj sever ne reši problematike zastojev na obstoječem cestnem omrežju. Namesto odprave zastojev ali vsaj občutnega zmanjšanja zastojev povzroči daljše dinamične zastoje v krožišču Primskovo, poleg tega pa še dodatne težave v prometu, ki jih predlog izvedbe AC priključka Kranj sever ne upošteva:

- na R1-210/1007 se zaradi novih krožišč upočasni promet in zmanjša dovoljena hitrost z 90 km/h na 50 km/h, kar pomeni, da bo cesta izgubila pomen hitrejšje povezave z Britofom, Preddvorom in Jezerskim, kar je bil namen njene izgradnje,
- povečanje prometa in zmanjšanje prometne varnosti na Jezerski cesti, kjer je trenutno promet urejen tako, da si cesto delijo kolesarji in vozila. Če se dovoljena hitrost vožnje na R1-210/1007 izenači z dovoljeno hitrostjo na Jezerski cesti, se bodo vozniki, ki se sedaj po R1-210/1007 ne vozijo zaradi krajše poti, ampak zaradi časovno hitrejšje poti, ponovno začeli voziti po Jezerski cesti. Ker se bo podaljšal čas vključevanja vozil v krožišče Primskovo iz smeri Kranja, se bo veliko voznikov iz centra Kranja odločilo za dostop do AC priključka Kranj sever preko Jezerske ceste. Ob 75% povečanju prometa na R1-210/1007 in pričakovanih zastojih pred krožiščem Primskovo je logično pričakovati, da se bodo vozniki čakanju v koloni izognili z vožnjo po makadamskih cestah čez polje na Jezersko cesto.
- Na avtocesti med AC priključkom Kranj vzhod in Kranj sever se bo zmanjšala potovalna hitrost, saj vozniki pred vsakim AC priključkom upočasnijo vožnjo.

Prebivalci Britofa in Gorenja, tj. naselij v bližini načrtovanega AC priključka Kranj sever, gradnji nasprotujejo, kar so jasno izrazili s podanimi pisnimi pripombami v letu 2022 in na obeh javnih razgrnitvah. AC priključek bo zgrajen preblizu

njihovih domov. Na tem območju je že sedaj povečana tako onesnaženost zraka kot tudi obremenitev okolja s hrupom, izgradnja AC priključka Kranj sever pa bo še dodatno povečala onesnaženost zraka in hrup, kar je navedeno tudi v študiji: Kakovost zraka: V študiji je navedeno, da bo med obratovanjem AC priključka Kranj sever vpliv na kakovost zraka posledica sproščanja onesnaževal zraka, ki so značilne za cestni promet, vplivi bodo dolgotrajni, kumulativni in daljinski. Ob območju plana leži v pasu 50 m od načrtovanega posega AC priključka Kranj sever skupaj 18 stanovanjskih stavb, v katerih je bilo po Centralnem registru prebivalcev za leto 2018 prijavljenih 47 prebivalcev. Ob AC priključku Kranj sever se bo kakovost zraka glede na obstoječe stanje, v katerem so koncentracije za promet značilnih onesnaževal že povečane, delno poslabšala, pričakovano povečanje onesnaženosti zraka pa je z upoštevanjem predvidenih protihrupnih ograj, ki bodo višin med 4,0 in 4,5 m ter bodo delno akumulirale onesnažen zrak v cestnem koridorju, nebitveno (Poročilo, str. 70).

– Obremenitev s hrupom v času obratovanja se bo na območju AC priključka Kranj sever na območju naselja Britof v primerjavi z obstoječim stanjem povečala. Za zmanjšanje obremenitve s hrupom pri čezmerno obremenjenih stavbah je predvidena izvedba protihrupnih ukrepov. Predlog aktivnih ukrepov obsega postavitev več novih protihrupnih ograj ter nadomestitev obstoječih protihrupnih ograj z novimi. Predlagani ukrepi so namenjeni tako zaščiti obstoječih stavbnih zemljišč na območju naselij Britof in Kranj ob Jezerski cesti ter tudi za zaščito predvidenih stavbnih zemljišč v prostorski enoti EUP BR 6/1 v Britofu. Z upoštevanjem predlaganih protihrupnih ograj bo znotraj meje obdelave v planskem letu 2045 čezmerno obremenjenih 17 stavb z varovanimi prostori. Za odpravo čezmerne obremenitve pri stavbah z ugotovljenim preseganje mejne vrednosti za vir hrupa so predlagani ukrepi pasivne protihrupne zaščite (Poročilo, str. 71-72).

Ker AC priključek Kranj sever ne reši problematike zastojev na obstoječem cestnem omrežju, je vztrajanje pri graditvi priključka tako s prometnega in finančnega vidika kot tudi z vidika ogrožanja zdravja ljudi nesmiselno in neodgovorno. Rezultat morebitne realizacije tega projekta bo samo nepotrebno zapravljenih 12,8 mio eur, povečanje onesnaženosti in hrupa na poselitvenih območjih v bližini načrtovanega AC priključka Kranj sever ter s tem ogrožanje zdravja ljudi in posredno obremenjevanja zdravstvene blagajne.

Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva.

AC priključek Kranj sever je naveden v Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16, 90/21 in 130/22 – ZCPN) že v okviru ukrepa z oznako Ro.43.5., ki predvideva gradnjo novih priključkov kot npr. Kranj sever. V skladu z dogovori med Ministrstvom za infrastrukturo in Mestno občino Kranj je aprila 2020 Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet naročil DARS d. d., da prioriteto začne s prostorskim načrtovanjem AC priključka Kranj sever. DARS d. d. je tako naročil celovito študijo (Prometna študija z makroskopskim prometnim modelom, prometno - ekonomskim vrednotenjem in oceno učinka na varnost v prometu obravnavanih ukrepov

na širšem območju Kranja, izdelavo tehničnih rešitev z oceno stroškov investicije ter prostorske in okoljske preveritve teh rešitev, (Lineal, d. o. o., št. pr.: 1587, marec 2021)). Iz rezultatov celovite študije izhaja, da je umestitev AC priključka Kranj sever izvedljiva in upravičena, tako s tehničnega kot s prometno-varnostnega vidika ter da so koristi izkazane v vsakem primeru (scenariju). Novembra 2022 je Vlada Republike Slovenije sprejela Sklep o izvedbi državnega prostorskega načrtovanja za avtocestni priključek Kranj sever (sklep št.: 35000-6/2022/4 z dne 24. 11. 2022).

Izdelana primerjalna analiza izdelane kapacitetne analize križišč Kapacitetna analiza 3 križišč (Primskovo, Hrastje in Šenčur) v sklopu vzhodne vpadnice G2-104 mesta Kranj, upoštevajoč izgradnjo AC priključka Kranj sever, Lineal d.o.o., št. projekta 1587/1, december 2021, novelacija avgust 2022 in Kapacitetna analiza križišč na načrtovanih odsekih ureditve štiripasovnic (R1-210/1108, Primskovo - Labore, od km 0.000 - km 1.600 in G2-104/1136, Kranj - Sp. Brnik, od km 0.000 - km 3.150) – generacija prometnih obremenitev OPN in OPPN PC Hrastje v občini Kranj in OPN 7 v občini Šenčur, Lineal d.o.o., št. projekta 1587/1, maj 2023, med scenarijema S0 (obstoječe stanje prometnega omrežja) in S5 (obstoječe stanje prometnega omrežja z upoštevanim AC priključkom Kranj sever) je bila izdelana v sklopu navedene celovite študije za izhodiščno leto 2019, in sicer za čas jutranje in popoldanske urne konice. V skladu z dobljenimi rezultati obeh scenarijev S0 in S5 se lahko zaključi, da AC priključek Kranj sever že v izhodiščnem letu 2019 delno razbremeni AC priključek Kranj vzhod, predvsem križišče na vzhodni strani priključka, kjer se v scenariju S5 pojavljajo ugodnejši nivoji usluge in krajši zastoji v obeh koničnih urah. Sama umestitev AC priključka Kranj sever v veliki meri vpliva na prometno dogajanje vzdolž regionalne ceste R1-210 predvsem v/z smeri Primskovo. Zaradi povečanja prometa vzdolž regionalne ceste v smeri Primskovo in obratno se v krožnem križišču Primskovo izboljšuje pretočnost prometa iz smeri Britof, kar pa nekoliko neugodno vpliva na pretočnost prometa iz smeri centra mesta Kranj. Torej kljub novemu AC priključku Kranj sever se v posameznih križiščih (križišče na vzhodni strani AC priključka Kranj vzhod, krožno križišče Primskovo in križišče pri Merkurju) še vedno pojavljajo določene težave že v izhodiščnem letu 2019. Čeprav AC priključek Kranj sever delno razbremeni vzhodni priključek ter izboljša pretočnost prometa na posameznih krakih v krožnem križišču Primskovo pa so za zagotovitev ustrezne pretočnosti prometa vzdolž celotnega obravnavanega prometnega omrežja potrebni ukrepi vključno s predlogi ureditve križišč, ki so bili preverjeni v predhodnih scenarijih od S1 do S4 v okviru navedene celovite študije in kjer so se upoštevali različni ukrepi na državnem cestnem omrežju vse med Šenčurjem, Primskovim in mostom čez reko Savo.

Del odgovora na pripombo se nahaja še v odgovoru na pripombo št. 9, kjer je naveden del ukrepov, ki so potrebni za zagotavljanje višjega nivoja pretočnosti prometa med Šenčurjem in krožnim križiščem Primskovo. Predvidena je tudi širitev regionalne ceste R1-210 med Primskovim in mostom čez reko Savo v 4-pasovnico ter umestitev severne obvozne ceste mesta Kranj, kar pa ni predmet tega DPN.

Izdelana je bila Študija obremenitve s hrupom in predlog protihrupnih ukrepov (Provia d. o. o., št. n.: PR652-STU-H, maj 2024, dop. februar 2025), na podlagi katere je v sklopu izgradnje predvidenega AC priključka Kranj sever načrtovana izgradnja novih protihrupnih ograj ter nadvišanje in zamenjava obstoječih protihrupnih ograj. Študija obremenitve s hrupom podaja primerjavo obremenitev s hrupom po pretečeni planski dobi za scenarij z investicijo v novi AC priključek Kranj sever ter brez investicije v novi AC priključek Kranj sever. Iz primerjave je razvidno, da poslabšanja stanja iz vidika hrupa po pretečeni planski dobi izračun hrupa ni izkazal.

II. PRIPOMBE:

1. OKOLJSKO POROČILO

– v okviru študije bi morala biti pred izdelavo okoljskega poročila na poselitvenih območjih v bližini načrtovanega AC priključka Kranj sever izvedena meritve **onesnaženosti zraka in koncentracije delcev PM10**, na osnovi katere bi se lahko izdelalo projekcijo, kako bo dodatnih 20.000 vozil na dan vplivalo na onesnaženost zraka na teh poselitvenih območjih. Glede na to, da gradnja novih prometnic lahko bistveno vpliva na kakovost zraka in da je cestni promet pomemben vir emisije delcev PM10, ki imajo negativne učinke na zdravje ljudi (Okoljsko poročilo, str. 114 -122), je neodgovorno in nesprejemljivo, da so bili kot primerjalni podatki uporabljeni podatki merilnega mesta ARSO Kranj, ki je postavljeno v KS Orehek-Drulovka v lokalni slepi ulici z zelo malo prometa (<https://www.kranj.si/z-meritvami-do-kakovostnejsega-zraka-v-kranju>) in od mesta investicije oddaljeno cca. 4 km (zračna linija).

– Glede na to, da je obremenitev okolja s hrupom na območju načrtovanega AC priključka Kranj sever že v obstoječem stanju povečana in da se bo z izgradnjo AC priključka Kranj sever še povečala (Okoljsko poročilo, str. 141), bi bilo potrebno že pred izdelavo okoljskega poročila na poselitvenih območjih v bližini načrtovanega AC priključka Kranj sever izvesti meritve **obremenjenosti okolja s hrupom**, ki bi bile podlaga za realnejšo projekcijo dodatne obremenjenosti okolja s hrupom zaradi obremenjenosti ceste z dodatnimi 20.000 vozili na dan. Ocena za obstoječe stanje okolja v okoljskem poročilu je izvedena na podlagi podatkov iz leta 2016 (Okoljsko poročilo, str. 128), zato je zelo velika verjetnost, da ocena ni pravilna, saj se je v zadnjih letih število prometa zelo povečalo. Že na osnovi podatkov iz leta 2016 pa je predvideno, da bo po zgraditvi AC priključka Kranj sever, kljub izgradnji protihrupnih ograj, v letu 2045 s hrupom čezmerno obremenjenih 15 stavb s 40-imi prebivalci in da so za stavbe z ugotovljenim preseganjem mejne vrednosti predlagani ukrepi pasivne protihrupne zaščite (Okoljsko poročilo, str. 144).

Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva.

Meritve kakovosti zraka niso predmet DPN za AC priključek Kranj sever oziroma strateške presoje vplivov na okolje. Skladno s Pravilnikom o ocenjevanju kakovosti zraka (Uradni list RS, št. 55/11, 6/15, 5/17 in 44/22 – ZVO-2) je za spremljanje kakovosti zraka na državnem nivoju pristojno

ministrstvo za okolje, izvajanje ocenjevanja zraka z meritvami pa izvaja ARSO na podlagi programa ocenjevanja kakovosti zraka, ki ga sprejme minister, pristojen za okolje, za obdobje treh koledarskih let, glede na določila zakona, ki ureja varstvo okolja, pa lahko podrobnejše ali posebno ocenjevanje kakovosti zraka zagotavlja tudi občina kot upravljavec prostora.

Viri onesnaževanja zraka na širšem območju DPN so cestni promet, kurišča in proizvodni procesi. Stalna povečana onesnaženost zraka je prisotna ob pomembnejših prometnicah in ob industrijskih obratih, v zimskem obdobju pa je povečana koncentracija onesnaževal, ki so posledica obratovanja kurilnih naprav. Cestni promet ima pomemben delež pri skupnih emisijah dušikovih oksidov, ogljikovega monoksida in hlapnih organskih spojin. Kurilne naprave za pridobivanje tehnološke in ogrevalne toplote pomembno prispevajo k emisijam dušikovih oksidov in emisijam delcev PM_{10} . Mala kurišča so k skupnim izpustom PM_{10} na nivoju države v letu 2020 prispevala 53 %, k skupnim izpustom $PM_{2,5}$ pa kar 74 %. Izpusti PM_{10} iz cestnega prometa so na celotnem območju Slovenije leta 2020 predstavljali 6 % skupnih državnih izpustov, delež k izpustom $PM_{2,5}$ je znašal 5 %.

Podobno stanje je pričakovano tudi za območje ob AC, kjer je uporaba lesa za kurilne naprave še vedno prevladujoči vir onesnaženosti zraka z delci PM_{10} , medtem ko neposredna onesnaženost zraka zaradi izpustov prometa po AC cesti ne povzroča čezmerne obremenitve okolja z delci PM_{10} . Zaradi pričakovanih tehnoloških izboljšav voznega parka, ki sledijo iz zelenih politik, je dolgoročno pričakovano dodatno zmanjšanje emisije onesnaževal, ki so tipične za cestni promet.

Napoved prometnih obremenitev v planskem obdobju leta 2045 je povzeta po elaboratu Študija variant / predinvesticijska zasnova in državni prostorski načrt za avtocestni priključek Kranj Sever, Prometna študija 1683-PRS (Lineal d. o. o., št. pr. 1683, maj 2024, po recenziji februar 2025). Na AC priključku Kranj sever bo v letu 2045 na južni strani (rampi A in B) skupaj 9.879 vozil/dan in na severni strani (rampi C in D) 11.136 vozil/dan. AC odsek A2/0007 bo obremenjen s 61.216 vozili/dan v smeri Naklega in z 66.654 vozili/dan v smeri priključka Kranj vzhod. V primeru, če se plan ne bi izvedel, bi bilo na AC odseku A2/0007 Kranj Z-Kranj V približno 58.780 vozil/dan, kar je za 2.430 manj vozil/dan na odseku v smeri priključka Kranj vzhod in 7.870 vozil/dan v smeri AC priključka Kranj zahod. Na AC se bodo z izgradnjo AC priključka prometne obremenitve povečale predvsem zaradi preusmeritve prometa iz obstoječega državnega in lokalnega cestnega omrežja na širšem območju Kranja. Iz navedenega sledi, da izgradnja AC priključka ne bi bistveno povečala prometnih obremenitev AC v vplivnem območju DPN.

Ocenjevanje hrupa cestnega prometa se skladno z zakonodajo s področja varstva pred hrupom določa na podlagi modelnega izračuna z upoštevanjem povprečnega letnega prometa, posledično se meritve hrupa v okviru strokovnih podlag za DPN niso izvajale. V okoljskem poročilu so povzeti

podatki obratovalnega monitoringa hrupa na AC omrežju za leto 2016, saj v času izdelave okoljskega poročila obratovalni monitoring hrupa na AC omrežju za leto 2022 še ni bil izdelan. Navedba, da se je v zadnjih letih prometna obremenitev AC bistveno povečala, ni pravilna. Po podatkih publikacij Promet 2016 in Promet 2022 (DRSI) se je v obdobju med letoma 2016 in 2022 prometna obremenitev AC odseka A2/0007 Kranj Z-Kranj V povečala iz 39.200 vozil/dan na 41.367 vozil/dan, kar pomeni 5,5% povečanje prometa v 6 letih. V obdobju 2016-2022 se je občutneje povečalo le število vozil z maso >7 t in to iz 1.680 vozi/dan na 1.998 vozil/dan (+19%). Zaradi povečanja prometa se je emisija hrupa na AC odseku A2/0007 v obdobju 2016-2022 povečala v dnevnem in večernem obdobju za 0,2 dB(A), v nočnem pa za 0,4 dB(A), kar pomeni ne bistveno povečanje emisije in posledično tudi imisije hrupa v okolici AC, posledično so podatki obratovalnega monitoringa za leto 2016 povsem ustrezni za ovrednotenje obstoječega stanja.

Ocena obremenitve s hrupom po izvedbi posega je skladno z zahtevami zakonodaje s področja varstva pred hrupom izdelana za 20-letno plansko obdobje (časovni presek 2045). Osnovni ukrep za zmanjšanje obremenitve s hrupom na obravnavanem območju je izvedba novih oz. nadgradnja obstoječih protihrupnih ograj, kar bi bilo potrebno tudi pri stanju brez obravnavane investicije. Dodatni ukrepi pasivne protihrupne zaščite so predvideni izključno za višje etaže stavb, kjer tudi z visokimi protihrupnimi ograjami zaradi bližine in vkopa AC čezmerne obremenitve s hrupom ni možno v celoti odpraviti.

2. OCENE PRIMERNOSTI INVESTICIJE

Investicija je v študiji **Z VARSTVENEGA VIDIKA** ocenjena kot ŠE PRIMERNA (Poročilo, str. 72). Če bi upoštevala pravilne in realne podatke ter postavila ocene primernosti rešitve v skladu z opisom v okviru vrednostne lestvice, bi bila verjetno ocenjena še slabše: Pri **kakovosti zraka** je bila rešitev ocenjena kot primerna (2), čeprav študija navaja, da so koncentracije, za promet značilnih onesnaževal, že sedaj povečane in da se bo kakovost zraka ob AC priključku Kranj sever še delno povečala ter kot omilitveni ukrep predvideva protihrupne ograje, ki bodo visoke 4 - 4,5 m in bodo delno akumulirale onesnažen zrak v cestnem koridorju (Poročilo, str. 70). Izgradnja 4 – 4,5 m visoke protihrupne ograje verjetno ne sodi v splošni omilitveni ukrep, zato bi morala biti rešitev, v skladu z opisom pri vrednostni lestvici (Poročilo, str. 69), ocenjena z oceno 1 - še primerna. Poleg tega študija pri oceni onesnaženosti zraka s PM10 in s PM2,5 delci upošteva podatke merilnega mesta ARSO Kranj, ki je postavljeno v KS Orehek- Drulovka v lokalni slepi ulici z zelo malo prometom (<https://www.kranj.si/z-meritvami-do-kakovostnejsega-zraka-v-kranju>) in od mesta investicije oddaljeno cca. 4 km (zračna linija), kar pomeni, da podatki ne odražajo stanja na lokaciji AC priključka Kranj sever. Pri **obremenitvi s hrupom** je bila rešitev ocenjena kot primerna (2), čeprav študija navaja, da je za zmanjšanje obremenitve s hrupom pri čezmerno obremenjenih stavbah predvidena izvedba protihrupnih ukrepov. Predlog aktivnih ukrepov obsega postavitev več novih protihrupnih ograj ter nadomestitev obstoječih protihrupnih ograj z novimi. V predlog ukrepov so za zagotavljanje celovitejše

sanacije vključene tudi posamezne protihrupne ograje ob AC in R1-210, ki ležijo izven meje obdelave. Na širšem območju plana je predlagana izvedba 1.670 m novih protihrupnih ograj višin med 2,5 in 5,5 m ter obnova in nadgradnja 334 m obstoječih protihrupnih ograj (višina med 4,5 in 5,5 m). Na samem območju posega sta predvidena dva sklopa protihrupnih ograj na obeh straneh AC priključka v skupni dolžini 913 m ter višin med 2,5 in 5,5 m. Z upoštevanjem predlaganih protihrupnih ograj bo znotraj meje obdelave v planskem letu 2045 čezmerno obremenjenih 17 stavb z varovanimi prostori. Za odpravo čezmerne obremenitve pri stavbah z ugotovljenim preseganje mejne vrednosti za vir hrupa so predlagani ukrepi pasivne protihrupne zaščite (Poročilo, str. 71). Izvedba 1.670 m novih in nadgradnja 334 m obstoječih protihrupnih ograj v višini med 2,5 in 5,5 m sodi med zahtevnejše omilitvene ukrepe, zato bi morala biti rešitev v skladu z opisom pri vrednostni lestvici (Poročilo, str. 71), ocenjena z oceno 1 – še primerna.

Investicija je v študiji **S FUNKCIONALNEGA VIDIKA** ocenjena kot PRIMERNA (Poročilo, str. 79). Če bi upoštevala pravilne in realne podatke ter postavila ocene primernosti rešitve v skladu z opisom v okviru vrednostne lestvice, bi bila verjetno ocenjena veliko slabše ali kar kot NEPRIMERNA. Z vidika **prometne učinkovitosti** je rešitev v študiji ocenjena kot primerna. V opisu učinkov prometnega vrednotenja se projicira razbremenitev obstoječega prometa s širitvijo vpadnic, severne obvoznice in novega AC priključka Kranj sever, pri čemer naj bi imela izgradnja AC priključka Kranj sever največji vpliv na izboljšanje razmer: razbremenitev vzhodne vpadnice v mesto Kranj (cesto G2) za več kot 20%, obstoječi AC priključek Kranj vzhod pa iz smeri Ljubljana za 35% ter eliminacijo kolon vozil do zaviralnega pasu AC (Poročilo, str. 77). Iz opisa učinkov je izpuščen podatek, da se bo za 75% povečala obremenitev ceste R1-210/1107 Preddvor – krožišče Primskovo (Poročilo, str. 20, slika 12) ter da se bo na obstoječem prometnem omrežju po izgradnji AC priključka v krožišču Primskovo zmanjšala pretočnost prometa iz smeri centra Kranja v obeh koničnih urah (Prometna študija - zvezek 2, priloga 7, str. XXIX). Ocena prometne učinkovitosti je izdelana na osnovi neobstoječega cestnega omrežja, zato ni pravilna. Upošteva namreč širitev vpadnic in severno obvoznico, za katere nihče od sodelujočih na javni razgrnitvi, 3.9.2025, ni imel podatka, kdaj se bo začela njihova izgradnja in v kakšnem vrstnem redu bo potekala. Če bi se v oceni upošteval vpliv izgradnje AC priključek Kranj sever na dejansko obstoječe stanje, bi morala biti rešitev, v skladu z opisom pri vrednostni lestvici (Poročilo, str. 77), ocenjena z oceno 1 - še primerna, saj rešitev v majhni meri razbremeni obstoječo cestno omrežje in ne rešuje problematike, kar je prikazano v poglavju 1.4 Analitika izdelane kapacitetne analize scenarija S5 za obe konični uri (Prometna študije – zvezek 2, str. XXIV) oz. podrobneje v prilogi 7 Prometne študije – zvezek 2 (str. I – XXX). Tudi v povzetku primerjalne analize med scenarijema S0 in S5 je ugotovljeno, da se kljub zaznamim izboljšavam (tj. zaznavanje manjših časovnih izgub) po izgradnji AC priključka Kranj sever na prometni smeri iz smeri AC Ljubljana še vedno pojavljajo daljši dinamični zastoji, ki občasno segajo do območja zaviralnega pasu ter da na ostalih prometnih smereh med scenarijema S0 in S5 ni evidentiranih večjih razlik (Prometna študije – zvezek 2, str. XXIX). Z vidika **prometne varnosti** je rešitev v študiji ocenjena kot zelo primerna. Utemeljitev takšne ocene je sporna, saj za 45 prometnih nesreč (43 s hudimi poškodbami in 2 s smrtjo) v obdobju

2017-2019 ni prikazano, na katerih cestnih odsekih so se zgodile in kaj je bil razlog za nesrečo. Posledično ni možno preveriti, ali je ocena stroškov zmanjšanja nesreč in posledic nesreč pravilna. Zaradi zmanjšanja dovoljene hitrosti in 75% povečanja prometa na R1-210/1107 Preddvor – krožišče Primskovo ter zaradi povečanja zastojev iz smeri centra v krožišče Primskovo (ocenjena časovna izguba je 97,4 s (Prometna študije – zvezek 2, str. XVI)), je zelo verjetna preusmeritev prometa na Jezersko cesto. Povečan promet na Jezerski cesti, kjer je promet urejen tako, da si kolesarji cesto delijo z vozniki, bo zmanjšal prometno varnost za kolesarje in povečal verjetnost za nastanek prometnih nesreč.

Investicija je v študiji **Z EKONOMSKEGA VIDIKA** ocenjena kot zelo primerna. Vprašljiva je pravilnost rezultatov ekonomske analize, iz katerih izhaja, da je investicija ekonomsko upravičena. Ni povsem jasno, kateri podatki o številu vozil so bili uporabljeni. Zelo verjetno je, da so bili pri izračunu ekonomskih kazalnikov uporabljeni podatki iz projekcij, ki so bile predstavljene v Poročilu na straneh 17-20, torej projekcije, ki že zajemajo severno obvoznico, nadgradnjo cest v 4-pasovnice in nadgradnjo avtoceste v 6-pasovnico. V tem primeru izračuni niso uporabni kot kazalci upravičenosti investicije na obstoječem cestnem omrežju. Če so bili pri izračunu uporabljeni napačni izhodiščni podatki (npr. napačno število vozil), so izračuni stroškov in koristi napačni, s tem pa tudi ekonomski kazalci upravičenosti investicije (ekonomska interna stopnja donosa in razmerje koristi/stroški).

Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva.

Varstveni vidik s stališča vpliva na kakovost zraka v ŠV (UR) / PIZ je bil ocenjen na podlagi primerjave emisij onesnaževal pri obstoječem omrežju ter omrežju z novim AC priključkom Kranj sever. Skupne emisije onesnaževal razen ogljikovega monoksida se bodo pri omrežju z novogradnjo glede na primerjalno omrežje količinsko ne bistveno povečale: v letu 2030 med 0,3% in 0,8, v letu 2045 pa med 0,5% in 1,3%. Skladno z metodologijo vrednotenja rešitve s stališča vpliva na kakovost zraka, ki je upoštevana v študiji variant, je ocena Primerna (ocena 2) ustrezna (emisije onesnaževal zaradi izvedbe rešitve so primerljive oziroma delno večje kot pri obstoječem omrežju). Enako velja za oceno varstvenega vidika s stališča vpliva na obremenitev okolja s hrupom. Skladno z metodologijo vrednotenja se kot Primerna (ocena 2) oceni rešitev, pri kateri se število čezmerno obremenjenih stavb in prebivalcev s hrupom ob cestnem omrežju zaradi izvedbe rešitve bistveno ne poveča; obseg vpliva pa je možno zmanjšati z izvedbo običajnih omilitvenih ukrepov. Izvedba protihrupnih ograj in ukrepov pasivne zaščite spada namreč med običajne omilitvene ukrepe, ki se izvajajo na celotnem AC omrežju (med zahtevnejše omilitvene ukrepe spada npr. izvedba pokritega vkopa ali omejevanje prometa, kar pa praktično ni izvedljivo).

Kot ugotavljate, bo nov AC priključek Kranj sever pozitivno vplival na odvijanje prometa na vzhodni mesti vpadnici iz in v smeri Šenčur ter

eliminiral kolone na zaviralnem pasu iz smeri Ljubljana na obstoječem AC priključku Kranj vzhod (kar je smrtno nevarna situacija). Z vidika prometne učinkovitosti, pa bo izgradnja novega AC priključka Kranj sever imela tudi pozitivne lastnosti na širše cestno omrežje Kranja. Projekcija opravljenega t. i. prometnega dela (vozila x ure) kaže, da bodo vozila na omrežju zaradi novega AC priključka prihranila preko 3100 ur, kar bo poleg odvijanja prometa, pozitivno vplivalo tudi na manjše učinke na okolje.

Za oceno ekonomske upravičenosti je bilo, tako kot je v ŠV/PIZ zapisano, ekonomsko vrednotenje izdelano na osnovi izdelanega makro prometnega modela ter rezultatov in analiz v Prometni študiji (Študija variant / predinvesticijska zasnova in državni prostorski načrt za avtocestni priključek Kranj sever, Prometna študija 1683-PRS (Lineal d. o. o., št. pr. 1683, maj 2024, po recenziji februar 2025). Pri oceni ekonomske upravičenosti sta bili primerjani naslednji prometni omrežji:

- Omrežje V0, kot primerjalno omrežje, ki poleg obstoječega stanja vključuje tudi investicije, za katere je izvedba že potrjena (severno obvoznico Kranja ter 4-pasovno glavno cesto G2-104 med AC priključkom Kranj vzhod in krožiščem Primskovo ter 4-pasovno regionalno cesto R1-210 med krožiščem Primskovo in križiščem z R1-210 na južnem delu Kranja – dogovori DARS/DRSI/Občina),**
- Omrežje V1, ki poleg primerjalnega omrežja vključuje še AC priključek Kranj sever.**

Na podlagi razlike med scenarijema (V0 in V1) so bili izračunani ekonomski kazalniki, kar pomeni, da rezultati odražajo dejanski prispevek obravnavane investicije in ne zajemajo vplivov drugih projektov. Obstoječe cestno omrežje ni bilo predmet ekonomskega vrednotenja.

3. REZULTATI ŠTUDIJE

Rezultati študije so predstavljeni nepregledno in celo zavajajoče. Navajam samo nekaj primerov:

V gradivu so predstavljeni rezultati, pri katerih obstoječe omrežje brez investicije vključuje nadgradnjo ceste »Šenčur-Primskovo-most čez Savo« v 4-pasovno cesto, severno obvoznico in 6-pasovno AC, kar ne odraža dejanskega stanja obstoječega prometnega omrežja. V obstoječe omrežje z investicijo so poleg AC priključka Kranj sever vključene 4-pasovnica »Šenčur- Primskovo-most čez Savo«, severna obvoznica in 6-pasovna AC.

Projekcija **števila vozil za leto 2030** (Poročilo, str. 18, slika 10: Primerjalno omrežje – PLDP 2030) je nelogična: V 7-ih letih od 2016 do 2023 se je skupno število vozil na zajetih odsekih povečalo za 7.695 vozil, medtem ko se bo v 7-ih letih od 2023-2030 povečalo za 48.907 vozil.

Tabela 1: število vozil na cestnih odsekih do 2030

Odsek	2016	2023	2030	2016-23	2023-30
AC Kranj V – Kranj Z	39.200	41.742	50.036	2.542	8.294
k.Šenčur – k.Primskovo	24.874	27.832	46.053	2.958	18.221
Britof – k. Primskovo	6.067	6.349	14.467	282	8.118
k.Primskovo - Labore	18.211	20.124	34.398	1.913	14.274
skupaj	88.352	96.047	144.954	7.695	48.907

Vir: za leta 2016, 2019 in 2023 je Atlas okolja Agencije RS za okolje, za leto 2030 Študija variant – datoteka Poročilo, slika 10

Tabela 2: število vozil na cestnih odsekih do 2045

Odsek	2030	2045	2023-30	2030-45	2023-30 na leto	2030-45 na leto
AC Kranj V – Kranj Z	50.036	58.784	8.294	8.748	1.185	583
k.Šenčur – k.Primskovo	46.053	47.737	18.221	1.684	2.603	112
Britof – k. Primskovo	14.467	14.895	8.118	428	1.160	29
k.Primskovo - Labore	34.398	35.573	14.274	1.175	2.039	78
skupaj	144.954	156.989	48.907	12.035	6.987	802

Vir: za leta 2023 je Atlas okolja Agencije RS za okolje, za leto 2030 in 2045 Študija variant – datoteka Poročilo, slika 10

V obdobju od leta 2023-2030 se skupno število vozil na zajetih odsekih poveča za 48.907 vozil oz. za 6.987 vozil na leto, medtem ko se v obdobju od 2030-2045 poveča za skupno 12.035 vozil oz. za 802 vozil na leto.

Primerjava **podatkov projekcije za leto 2045 brez investicije in podatkov projekcije za leto 2045 z investicijo** prav tako pokaže nelogičnosti v podatkih:

Na sliki 11 Omrežje brez investicije 2045 (Poročilo, str. 19) je prikazano, da naj bi se na odseku proti Preddvoru (pri Britofu) in proti krožišču Primskovo do severne obvoznice vozilo enako število vozil, to je 14.895 vozil.

Na sliki 12 – omrežje z investicijo 2045 (Poročilo, str. 20) je prikazano, da bo AC priključek Kranj sever obremenjen s skupno 21.014 vozili (9.878 vozil preko krožišča K2 in 11.136 vozil preko krožišča K1 (pri Britofu), število vozil proti Preddvoru bo 14.884 (pri Britofu), proti krožišču Primskovo do severne obvoznice pa 25.828.

To pomeni, da se bo po izgradnji AC priključka Kranj sever v smeri Preddvora (pri Britofu) vozilo 11 vozil manj kot pred investicijo ($14.895 - 14.884 = 11$), proti krožišču Primskovo do severne obvoznice pa 10.933 vozil več kot pred investicijo ($25.828 - 14.895 = 10.933$). Glede na to, da je predvideno, da bo AC priključek Kranj sever obremenjen s skupno 21.014 vozili, se je nekje izgubilo 10.081 vozil ($21.014 - 10.933 = 10.081$).

V projekciji podatkov za 2045 brez investicije je prikazano, da bo na celotnem odseku avtoceste med priključkoma Kranj vzhod in Kranj zahod povprečni letni dnevni promet 58.784 vozil (Poročilo, str. 19, slika 11). V projekciji za leto 2045 z investicijo pa se predvideva 66.654 vozil do AC priključka Kranj sever, od AC priključka Kranj sever do AC priključka Kranj zahod pa 61.216 vozil (Poročilo, str. 20, slika 12). Razlika je samo 5.438 vozil, čeprav je predvideno, da bo AC priključek Kranj sever uporabljalo 20.000 vozil.

Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva.

Analizirano je bilo obstoječe omrežje, omrežje brez investicije (ki ne zajema izgradnjo novega AC priključka in zajema ostale predvidene ukrepe na vplivnem omrežju, tudi npr. 4 pasovno cesto G2-104 proti Primskovem) ter omrežje z investicijo, ki zajema tudi izgradnjo AC priključka Kranj sever. Ta definicija omrežij je bila izbrana, da bi se lahko analizirali prometni in ostali učinki ukrepa (izgradnje) novega AC priključka Kranj sever na cestnem omrežju. Prometni podatki iz Atlasa okolja Slovenije niso primerljivi z makro prometnim modelom Kranja, ker so podatki iz Atlasa zelo omejeni, glede na lokacije avtomatskih števec in ne upoštevajo generacijo, distribucijo in dodelitev poti vozil, med posameznimi prometnimi conami, kot v makro prometnem modelu. Kar se tiče prometnih obremenitev posameznih odsekov cest iz makro prometnega modela, po prometnih scenarijih oziroma omrežjih, ki so navedene, je ustreznost ter nadaljnjo uporabo le teh potrdila neodvisna recenzija.

Pripomba 11:

(Fortior d.o.o., pisno dne 12. 9. 2025)

Fortior d.o.o., Dalmatinova ulica 2a, 1000 Ljubljana, kot lastnik parcel 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960, 1691, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970 in 1971, vse k.o. 2105 Britof, katerih razvoj je predviden skladno z OLN Br 1 – Britof jug (UL RS, št. 85/10, 64/17; v nadaljevanju OLN) in se nahajajo v neposredni bližini oziroma znotraj predvidenega območja DPN za AC priključek Kranj sever (v nadaljevanju DPN), po pregledu razgrnjenega gradiva DPN ugotavljamo, da bo sprejetje DPN bistveno zmanjšalo razvojni in prodajni potencial našega premoženja – zgoraj navedenih nepremičnin.

Prepoznani negativni vplivi DPN oziroma AC priključka Kranj sever, kot ga predvideva razgrnjeno gradivo DPN, na naše nepremičnine, so naslednji:

- a. manjša ambientalna kakovost stanovanjskega območja (ukinitve naravne bariere – gozd in zeleni pas med AC in na naših nepremičninah predvideno ograjo, bližina AC priključka, bližina portihrupne ograje na lokaciji zelenega pasu),
- b. slabša kvaliteta bivanja zaradi povišane obremenitve območja s prometom, s hrupom in povečane onesnaženosti zraka ter zmanjšanja zelenih površin,
- c. zmanjšani obseg pozidave zaradi zagotavljanja primerne odmika od AC priključka,
- d. višji stroški gradnje zaradi zagotavljanja ustrezne pasivne zaščite pred hrupom,
- e. stroški priprave sprememb OLN,
- f. časovni odlog gradnje zaradi postopka priprave DPN ter spremembe OLN.

Na podlagi prepoznavnih negativnih vplivov, ki se odražajo v nižji vrednosti nepremičnine pred in po sprejetju DPN, ocenjujemo, da se bo v primeru sprejetja

DPN skupna ocenjena vrednost premoženja zaradi sprejetja DPN zmanjšala za okvirno 1 MIO:

VRSTA MANJVREDNOSTI	OVREDNOTENJE MANJVREDNOSTI
Manjvrednost zemljišča zaradi manjše površine bodoče pozidave – umestiti bo mogoče štiri stanovanjske enote manj (točka c.)	0,5 MIO €
Manjša ambientalna kakovost in slabša kvaliteta bivanja (točka a in b.)	Odbitek 14% na vrednost zemljišča po sprejetju DPN
Višji stroški izgradnje hiš – 20% dražje stavbno pohištvo in izolacija fasade (stavbno pohištvo in izolacija fasade predstavljata 8% GOI stroška) (točka d.)	34.000 €
Časovni zamik gradnje za 4 leta (1 leto do sprejetja DPN in dodatna 3 leta za spremembe OLN) in stroški za spremembe OLN (točka e. in f.)	305.000 €

Na problematiko umeščanja AC priključka skladno z varianto 2 smo vezano na omejitve pravic na nepremičnini, kar posledično pomeni grob poseg v lastninsko pravico, opozorili že v pripombah poslanih dne 8. 6. 2022 v času javne objave Pobude za državni prostorski načrt za AC priključek Kranj sever. V pripombah smo predlagali, da naj se AC priključek izvede skladno z varianto 1, ki je tudi že upoštevana v veljavnem OLN in prikazana v OPN Mestne občine Kranj ter je nam kot investitorju bila znana ob nakupu nepremičnine. Nadalje smo predlagali, da v kolikor iz prometno tehničnih razlogov varianta 1 ni izvedljiva, naj se zasnova priključka načrtuje na način, da se ne posega na predvideno ureditev znotraj OLN, saj je le-ta rezultat večletnega usklajevanja večjega števila deležnikov. Pripomba je bila obravnavana in ovržena z obrazložitvijo, da varianta 1 prometno-tehnično ni izvedljiva (in to kljub temu, da je varianta 1 predvidena v veljavnem OLN in OPN Mestne občine Kranj – in je torej morala že prestat presojno prometno-tehnične izvedljivosti).

V stališčih do pripomb se pripravljavec DPN ni v nobeni točki opredelil do posledic, ki jih povzroči sprejetje DPN skladno z varianto 2 na bližnjih zemljiščih.

Predlagamo, da se pri nadaljnji pripravi DPN, ponovno premisli o umestitvi priključka skladno s varianto 1 oziroma na način, da lastninske pravice v južnem delu območja OLN ne bodo omejene oziroma da ne bo vplivov na z OLN načrtovano ureditev tako z vidika obsega gradnje kot tudi z ambientalnega in kvalitetnega vidika, da se ne bodo povečali stroški izvedbe projekta ter da se ne bo možnost gradnje dodatno odložila zaradi sprememb OLN, ki bi bile potrebne zaradi DPN.

OBRAZLOŽITEV DOLOČITVE NEGATIVNIH VPLIVOV RAZGRNJENEGA GRADIVA DPN NA NAŠE NEPREMIČNINE:

Add e. in f.: Uredba DPN v 29. členu navaja, da na območju državnega prostorskega načrta preneha veljati OLN.

KOMENTAR: v tem delu je skladno z OLN umeščen tranzitni vodovod, fekalna kanalizacija, SN kablovod, prometna ureditev vzdolž regionalne ceste in zelene površine v funkciji območja OLN (vrtovi in rekreacijske površine). Ukinitve dela vsebin OLN posledično terjaja spremembe OLN.

Add a., b., c., e., in f.,: v dokumentu Študija variant – utemeljitev rešitve, maj 2024, dop. oktober 2024, ki obravnava vplive DPN na prostorski, gospodarski in družbeni razvoj, je v poglavju 4.1 Urbani razvoj, naselja in odstranitev stavb na strani 53 navedeno: Vpliv na stanovanjsko območje bo zaradi vpliva na ambientalno kakovost tega stanovanjskega območja še nekoliko večji. Zato je smiselno prostorsko ureditev stanovanjskega območja prilagoditi (npr. zagotovitev primerne odmika od AC priključka) in tako zagotoviti primerno ambientalno kakovost tega območja. Nadalje je v poglavju 4.2 Dejavnosti v prostoru na strani 54 navedeno: Pri poseganju na območje veljavnega OLN Br 1 – Britof jug pa rešitev vpliva na celovitost in funkcionalno zaokroženost območja. Južni del načrtovanega stanovanjskega območja je smiselno na novo načrtovati. V zaključku dokumenta – poglavje 10 Usmeritve za nadaljnje načrtovanje je na strani 85 navedeno: Prostorsko ureditev stanovanjskega območja načrtovano z OLN Br 1 – Britof jug je smiselno na novo načrtovati in prostorsko ureditev prilagoditi (npr. zagotovitev primerne odmika od AC priključka, ustrezna zasaditev) in tako zagotoviti primerno ambientalno kakovost tega območja. To se izvede s spremembami in dopolnitvami veljavnega OLN Br 1 – Britof jug.

KOMENTAR: dokument odpira vprašanje, kako se bodo do vplivov avtocestnega priključka na OLN opredelili mnenjedajalci v postopku pridobivanja gradbenega dovoljenja za objekte in ureditve kot jih predvideva OLN in ali bo zaradi vplivov DPN potrebno pristopiti k spremembi OLN. Dodatno tveganje pri pridobivanju mnenj predstavlja tudi opredeljen odmik od AC v Zakonu o cestah. V 76. členu je navedeno da je varovani pas pri avtocestah 40 m. V 3. odstavku tega člena je glede gradnje stanovanjskih objektov navedeno: V varovalnem pasu državne ceste je širitev ureditvenih območij naselij, namenjenih graditvi stanovanjskih objektov, prepovedana.

Add. a., b, c., d.: Uredba DPN v 22. členu za odpravo čezmerne obremenitve s hrupom, ki jo bo povzročil novi AC priključek, določa postavitev protihrupnih ograj in dodatno pasivno protihrupno zaščito obstoječih objektov. V Študiji obremenitve s hrupom in predlog protihrupnih ukrepov (v nadaljevanju Študija hrupa) so kot del celovitih protihrupnih ukrepov opredeljene tudi protihrupne ograje izven mej območja DPN (vzdolž regionalne ceste). Celovita protihrupna zaščita v Študiji hrupa je opredeljena na način, da na območju znotraj OLN, kjer je predvidene gradnje, niso presežene mejne vrednosti kazalcev hrupa za celotno obremenitev, in sicer $L_{dvn} > 69$ dBA in $L_n > 59$ dBA.

KOMENTAR: V OLN je kot zaščita pred hrupom z AC opredeljena naravna bariera gozda in vzdolž regionalne ceste protihrupna ograja. Hkrati območje med A0 in predvideno pozidavo služi tudi kot evakuacijska površina. Umestitev predvidenega priključka prekinja naravno bariero med A0 in gradnjo načrtovano z OLN ter povečuje ogroženost območja s hrupom tako z AC kot z regionalne ceste vzdolž zahodnega roba OLN. Zmanjševanje hrupa v območju OLN s postavitvijo PHO vpliva na ambientalno kvaliteto območja. Ukinitev naravne bariere gozda in povečani promet zmanjšujeta kakovost zraka v območju OLN. Povečani hrup vzdolž regionalne ceste, ki bo posledica izvedenega priključka, bo povečal stroške izgradnje protihrupne ograje vzdolž regionalne ceste. Stroški pasivne zaščite v OLN predvidenih objektov v DPN niso navedeni kot strošek pripravljavca DPN. Zaradi morebitnih prihodnjih sprememb Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju in usmeritev EU glede postopnega zmanjšanja števila prebivalcev, ki so hrupu izpostavljeni nad 55 dBA za Ldvn oziroma 50 dBA za Lnoč prav tako niso izključene dodatne zahteve mnenjedajalca glede zaščite pred hrupom v postopku pridobitve gradbenega dovoljenja za novogradnjo znotraj OLN.

Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva.

Varianta 1 ni izvedljiva. Tako imenovana varianta 1 in rešitev, ki se načrtuje s predmetnim DPN, sta bili preverjeni z vidika prometne varnosti. Presojevalec prometne varnosti v svojem strokovnem mnenju ugotavlja, da je ena izmed bistvenih zahtev za lociranje novega AC priključka njegova oddaljenost od sosednjih AC priključkov. Ta razdalja bi naj bila čim večja, saj se na ta način zmanjša vpliv prometa iz oz. na AC priključku na promet na avtocesti, predvsem v smislu zmanjšanja »turbulenc« prometnega toka. V primeru AC priključkov na območju mesta Kranj je oddaljenost načrtovanega AC priključka Kranj-sever do AC priključka Kranj-zahod ustrezna (znaša pribl. 3,5 km), bistveno bolj problematična pa je oddaljenost do priključka Kranj-vzhod (pribl. 2,0 km). Navedeno predstavlja večjo težavo glede ustreznega vodenja prometa oz. postavitve ustrezne prometne signalizacije in posledično predstavlja večji vpliv na prometno varnost. Izjemnega pomena je ustrezna postavitve prometne signalizacije, ki zagotavlja dobro označitev AC priključkov ter jasno razpoznavnost in lahko razumljivost za uporabnike na avtocesti. Glede zahtev postavitve prometne signalizacije pred priključkom na avtocesto Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremljenosti na cestah (Uradni list RS, št. 99/15, 46/17, 59/18, 63/19 in 150/21) določa zahteve, ki jih je treba upoštevati. Rešitev po varianti 1 ne izpolnjuje zahtev Pravilnika o prometni signalizaciji. V strokovnem mnenju prometnega presojevalca je bilo zaključeno, da varianta 1 v primerjavi z rešitvijo, ki je predmet tega DPN, povzroči še dodatno skrajšanje že tako majhne oddaljenosti AC priključka Kranj-sever do AC priključka Kranj-vzhod in ne izpolnjuje zahtev Pravilnika o prometni signalizaciji glede postavitve ustrezne prometne signalizacije pred AC priključkom ter zato ne predstavlja možno rešitev za načrtovan AC priključek Kranj-sever.

Z načrtovanimi ureditvami za AC priključek Kranj sever se posega v pasu 10 m v območje OLN Br1 – Britof jug in sicer v zemljišča s parcelnimi številkami: 1935, 1940, 1944, 1949, 1953 in 1970 (vse k. o. Britof). Na zemljišča s parcelnimi številkami 1935, 1940, 1944, 1949 se posega v pasu do 6 m zaradi ureditve priključne rampe AC priključka Kranj sever (ki na tangiranem odseku poteka v vkopu) in zaradi ureditve protihrupne. Ostale površine so prevedene kot zelene površine za zasaditev linijskih gruč dreves in grmovnic za namenom obsaditve protihrupnih ograj (zmanjšanje vidne izpostavljenosti, zmanjšanje vizualnega vpliva na območja stanovanj). Ureditve so načrtovane na navedenih zemljišč, ki so v okviru OLN Br1 – Britof jug načrtovane kot zelene površine, kjer že poteka ali je v njih načrtovan potek vodov gospodarske javne infrastrukture. Zasnova načrtovanih ureditev z OLN Br1 – Britof jug se tako v osnovi ne spreminja.

V okviru postopka državnega prostorskega načrtovanja oz. postopka celovite presoje vplivov na okolje, je bilo izdelano okoljsko poročilo (Okoljsko poročilo za avtocestni priključek Kranj sever, Faza: DPN, Aquarius d. o. o., št. n.: 1497-24-OP, junij 2025). V okoljskem poročilu, je bilo v okviru varovanja zdravja ljudi obravnavana tudi kakovost zraka in obremenitev s hrupom. Ugotovljeno je, da so v obstoječem stanju mejne vrednosti za vir hrupa presežene za noč pri 4 stavbah. Za načrtovane prostorske ureditve zaradi gradnje AC priključka Kranj sever pa so opredeljeni ukrepi: protihrupne ograje, uporaba absorpcijske zgornje plasti vozišča, dodatne pasivne protihrupne zaščite, omejitve v času gradnje. Vpliv na okoljski cilj zmanjšanje obremenitve okolja s hrupom zaradi cestnega prometa je ocenjen z oceno C (nebistven vpliv zaradi izvedbe navedenih omilitvenih ukrepov). Z izvedbo protihrupnih ukrepov na območju OLN Br1 – Britof jug zaradi AC priključka Kranj sever obremenitve s hrupom ne bodo presežene. Protihrupne ograje ob regionalni cesti, ki so načrtovane zaradi gradnje stanovanjskih objektov in zaradi preprečitev prekomernih obremenitev s hrupom zaradi prometa na regionalni cesti, so načrtovane že v sklopu Občinskega lokacijskega načrta Br 1 – Britof jug (Uradni list RS, št. 85/10, 64/17), v katerem je navedeno, da je izvedba protihrupne bariere obveznost investitorja, ki zagotavlja komunalno opremo območja.

V zvezi z novimi gradnjami in njihovim vplivom na posamično nepremičnino, je Ustavno sodišče (št. odločbe U-I-315/97z z dne 16. 3. 2000) zavzelo stališče, da vsaka nova gradnja pomeni poslabšanje bivalnih razmer, vendar to samo po sebi še ne predstavlja kršitve pravice do zdravega življenjskega okolja. Ustavno sodišče je sprejelo stališče, da se pravica do zdravega okolja varuje s standardi, ki veljajo za gradnjo objektov, in s standardi oziroma normami, ki zagotavljajo, da ne pride do takšnih vplivov na okolje, ki bi bili tako prekomerni, da bi ogrožali zdravje ljudi. Z načrtovanimi ureditvami v okviru DPN za AC priključek Kranj sever ne bo prišlo do čezmernih obremenitev okolja, ki bi presegle predpisane mejne vrednosti ali okvire dovoljenih posegov v okolje.

Zakonske podlage za oceno manjvrednosti nepremičnin in izplačilo odškodnine zaradi bližine ceste ni. V kolikor posamezen lastnik meni, da je

njegova nepremičnina zaradi nove infrastrukture izgubila na vrednosti, bi moral manjvrednost dokazati v sodnem postopku. Samo dejstvo nove ceste oz. nove infrastrukture ne pomeni samodejno manjvrednosti nepremičnin v bližini, učinek je lahko ravno nasproten. Sicer pa odškodnina skladno s 216. členom ZUreP-3 obsega vrednost razlaščenih nepremičnin, nadomestila za škodo in druge stroške, povezane z razlastitvijo. Nadomestila za škodo so:

- nadomestilo za škodo za spremljajoče objekte na nepremičnini;*
- nadomestilo za škodo zaradi uničenja ali zmanjšanja obstoječega pridelka na kmetijskih oziroma gozdnih zemljiščih;*
- nadomestilo za škodo zaradi zmanjšanja prihodkov iz naslova poslovanja poslovnega subjekta na nepremičnini;*
- nadomestilo za drugo škodo, ki je povezana s poslovanjem poslovnega subjekta, za tiste dejavnosti, ki so priglašene pristojni finančni upravi in če so pridobljena vsa dovoljenja za opravljanje teh dejavnosti poslovnega subjekta;*
- nadomestilo iz osmega odstavka 109. člena tega zakona.*

Ocenjevanje odškodnin iz 216. člena ZUreP-3 izvajajo pooblaščen cenilci iz 49. člena ZUreP-3. Glejte tudi stališča na Pripombo 1 v okviru splošnih pojasnil pod točko I. v zvezi s postopki pridobivanja nepremičnin za gradnjo na nepremičninah, ki so zajete v območju DPN, in v zvezi z oceno vplivov in rezerviranja sredstev kot nadomestilo za razvrednotenje.

V okviru OLN Br 1 – Britof jug je ob obstoječem prenosnem plinovodu načrtovan vodovod in kanal za odvajanje fekalnih vod. Vodovod je možno po območju OLN Br 1 – Britof voditi drugače. Možno, ga je urediti v trasi trasi južne zbirne ceste (B) (načrtovani z OLN Br 1 – Britof); od prečkanja avtoceste se prestavi v cesto (parcelna št. 412/14 k. o. Britof, na podlagi določil OPN MO Kranj), kjer že potekajo drugi vodi gospodarske javne infrastrukture in kjer ima Mestna občina Kranj že vpisano služnost med drugim tudi za omrežja javne infrastrukture (tudi vodovod). V okviru DPN se trasa vodovoda prilagodi načrtovanim ureditvam iz DPN, kot je predvideno v predlogu DPN. Takšna rešitev je glede na načrtovani prostorske ureditve v prostoru najracionalnejša. Fekalna kanalizacija ostane na istem območju, kot je načrtovana z OLN Britof, le da se prestavi bližje plinovodu (na razdaljo 5 metrskega varovalnega pasu). Navedene rešitve so dopustne tako na podlagi določil Uredbe o DPN (8. člen Uredbe), ki dopušča rekonstrukcijo obstoječih in gradnjo novih javnih gospodarskih infrastrukturnih objektov in prometne infrastrukture, kar bo potrebno v skladu z razvojnimi projekti občine in upravljavce GJI. OLN Br 1 – Britof prav tako dopušča (34. člen odloka) odstopanja od tehničnih rešitev infrastrukturnih vodov, če s tem soglaša pristojni upravljavec. Oba akta torej omogočata drugačno izvedbo omrežja gospodarske javne infrastrukture ob upoštevanju določenih pogojev. Omrežje gospodarske javne infrastrukture v okviru OLN Br1 – Britof pa se lahko izvede tudi kako drugače in ne tako kot predlagamo.

V ŠV / PIZ je bilo širše območje celovito proučeno. V okviru presoje je ugotovljeno, da načrtovana prostorska ureditev, to je AC priključek Kranj

sever, zagotavlja racionalno rabo prostora, nima vpliva na razvojni potencial naselja in v manjši meri vpliva na obstoječa poselitvena območja. Stanovanjsko območje v Britofu je že v osnovi načrtovano neposredno ob obstoječi avtocesti in regionalni cesti in glede na to, da ni pozidano bi bilo smiselno, da se pozidava prilagodi prometnicam. Slednje je podana kot ugotovitev, po presoji v okviru ŠV / PIZ pa je ugotovljeno, da vpliv AC priključka Kranj sever na obstoječa poselitvena območja je, vendar je še vedno sprejemljiv. Načrtovana rešitev AC priključka Kranj sever je s prostorskega vidika ovrednotena kot primerna.

Območje OLN Br1 – Britof ne predstavlja širitev ureditvenih območij naselij, namenjenih graditvi stanovanjskih objektov, ampak je to območje že po veljavnem občinskem prostorskem načrtu mestne občine Kranj območje naselja in je namenjeno graditvi stanovanjskih objektov oz. je podrobna namenska raba prostora območja stanovanj (SS – stanovanjske površine).

S predmetnim DPN se načrtujejo AC priključek Kranj sever in z njim povezane prostorske ureditve. Med slednjimi so tudi protihrupne ograje. Kot posledica obremenitev s hrupom (obravnavano plansko obdobje za l. 2045) zaradi izgradnje AC priključka Kranj sever je načrtovana ureditev 6 protihrupnih ograj. V študiji obremenitve s hrupom in predlog protihrupnih ukrepov (Provia d. o. o., št. n.: PR652-STU-H, maj 2024, dop. februar 2025) so bili vplivi celovito obravnavani. Ugotovljeno je, da bodo oz. so določene protihrupne ograje potrebne ne zaradi načrtovanega AC priključka Kranj sever, ampak že za sedanje cestno omrežje (severneje ob avtocesti in ob regionalni cesti v Britofu). Protihrupne ograje, ki niso potrebne zaradi obremenjevanja okolja zaradi hrupa, ki je posledica prometa na AC priključku Kranj sever, ampak so potrebne zaradi obremenitev s hrupom zaradi prometa na obstoječem cestnem omrežju, niso načrtovane s predmetnim DPN. Zaradi celovitosti protihrupne zaščite je kot obveznost investitorja (glede na to, da gre za istega investitorja kot načrtovane prostorske ureditve, zaradi oblikovne celovitosti ob avtocesti in hkratnega izvajanja gradbenih del ob avtocesti) kot pogoj (v 26. členu Uredbe o DPN) navedena izvedba protihrupne ograje na obeh straneh avtoceste med km 3+190 in km 3+547. Protihrupne ograje ob regionalni cesti so načrtovane zaradi gradnje stanovanjskih objektov že v sklopu Občinskega lokacijskega načrta Br 1 – Britof jug (Uradni list RS, št. 85/10, 64/17), v katerem je navedeno, da je izvedba protihrupne bariere obveznost investitorja, ki zagotavlja komunalno opremo območja. Izvedba dodatne pasivne protihrupne oz. preveritev potrebe njene izvedbe je kot pogoj določena v Uredbi o DPN, kar pomeni izvedbo tega določila, kar je obveznost investitorja.

Pripomba 12:

(občanka in 4 sopolisniki, pisno dne 12. 9. 2025)

Ugotavljamo, da v ničemer niso bile upoštevane oz. so bile ignorirane pripombe in pomisleki, ki smo jih glede načrtovanega priključka AC Kranj sever podali v

mesecu juniju 2022 na t.i . Pobudo za državni prostorski načrt za avtocestni priključek Kranj sever.

Zlasti bi izpostavili:

1. V naših pripombah junija 2022 smo opozorili na dejstvo, da se na območju izgradnje tako na južnem kot severnem delu AC nahaja **zaščiten primestni gozd** mestne občine Kranj, zato funkcija tega gozda z gradnjo ne bi smela biti prizadeta. Predvideni posegi na območju tega gozda bi se morali zmanjšati na čim manjšo možno mero, zaradi izgradnje priključka na AC pa gozd tako rekoč izgine. S tem v zvezi nas je na javni predstavitvi projekta dne 3. 9. v prostorih MO Kranj začudila trditev predstavnice strokovnih služb za okolje, da se na območju načrtovane izgradnje priključka na AC ne nahajajo varovani gozdovi! Tega se ne da razumeti drugače, kot da je bil prej omenjeni varovani gozd v vmesnem času preategoriziran, vse z jasnim namenom, da se na vsak način izsili izgradnja priključka na AC po t. i. Varianti 2.

2. V letu 2022 smo na osnovi podatkov pobudnika izgradnje priključka na AC Kranj sever, da se bo zaradi preusmeritve prometa na odsek regionalne ceste R1-210 Preddvor-Kranj med Primskovim in novim AC priključkom Kranj-sever nesorazmerno in izrazito povečal promet na tem odseku, opozorili na **spremenjene prometne razmere**: nezmožnost prečkanju oz. varnega **prečkanja** ljudi in vozil preko regionalne ceste R1-210 (potreba po izgradnji izven nivojskih prehodov), **kaotično potekanje prometa** po zasebnih dovoznih poteh med obstoječo Jezersko cesto in regionalno cesto R1-210 (potreba po rekonstrukciji obstoječe javne makadamske poti na tej relaciji). Iz aktualne dokumentacije je žal razvidno, da načrtovalec te problematike sploh ne zazna in ne predvideva nikakršnih ukrepov za izboljšanje v tej smeri.

3. Kot že izpostavljeno leta 2022 tudi s strani drugih prebivalcev z obeh strani obstoječe AC, načrtovana izgradnja priključka na AC agresivno posega v že obstoječe in načrtovano bivalno naselje v Gorenjah in v Britofu in bo še dodatno bistveno poslabšala kvaliteto življenja tam stanujočih v pogledu povečanega **hrupa in emisij**. Pri izbiri ukrepov varstva pred hrupom ima prednost zmanjševanje emisije hrupa pri njenem izvoru pred preprečevanjem širjenja hrupa v okolju, zato je toliko bolj zaskrbljujoče izvajanje predstavnikov načrtovalca na javni predstavitvi, da se projekcije obremenitev s hrupom ne opirajo na **aktualne dejanske** ravni hrupa na terenu, ampak na ravni hrupa izmerjene daljnega leta 2016.

Te so v vmesnem času zaradi povečanega prometa že zdavnaj presežene in torej nikakor ne morejo biti realna podlaga za načrtovanje pričakovanih ravni hrupa. Ob pomisleku prisotnih na predstavitvi, da bo hrup presegal dopustne meje obremenitve, je bil ponujen odgovor, da se bo to reševalo s t.i. pasivno protihrupno zaščito (menjavo oken). Ali to pomeni, da se pričakuje, da bodo prebivalci ves čas zaprti v svojih hišah, da ne bi trpeli zaradi neznosnega hrupa? Čudi dejstvo, da ob tako nerealnih projekcijah dejanskega hrupa načrtovalec ne predvidi, da se izvede primarni ukrep za preprečevanje prekomernega hrupa, to je ali odmik priključka na AC čim bolj stran od naselja oz. izgradnja priključka po t.i. Varianti 1.

4. Prav tako smo z namenom čim manjšega negativnega vpliva na bližnje stanovalce in varovani gozd predlagali, da se ponovno prouči skrajšanje južnega kraka priključka na AC. Niti temu predlogu niste sledili, čeprav je v sami dokumentaciji zaslediti smernico, naj se strokovno prouči opcijo morebitnega skrajšanja uvozno/izvoznih ramp na AC (potencialen odmik od urbanega območja). Poleg tega v zvezi s tem ponovno poudarjamo, da se iz razpoložljive dokumentacije lahko razbere, da se minimalna oddaljenost med zaporednima priključkoma ne upošteva absolutno in je bila v praksi že nekajkrat prezrta (AC priključki v bližini Ljubljane, Celja, Grosuplja, Novega mesta,). Strokovnjak prometne stroke navaja, da ne razpolaga s podatki, ali je bila za primer slovenskih AC / HC priključkov na kratkih medsebojnih razdaljah izdelana kakšna študija ustreznosti / neustreznosti teh priključkov oz. možnih rešitev. Ocenjuje pa, da prometno varnostne razmere v teh primerih niso / niso bile tako kritične, da bi bilo potrebno posebno ukrepanje. Seveda ne gre zanikati, da je pri krajši oddaljenosti med priključki na AC sicer logično zmanjšana prometna varnost, vendar gre v tem primeru samo za **potencialno** nevarnost za ljudi, medtem ko umestitev AC in priključkov v neposredni bližini bivalnih enot zaradi prekomernega hrupa in nevarnih emisij predstavlja **realno in permanentno** degradacijo kakovosti življenjskih pogojev in neposredno ogrožanje zdravja velikega števila prebivalcev.

Iz samega elaborata se namreč razbere, da se na obravnavanem območju v obstoječem stanju nahaja 713 stavb z varovanimi prostori, v katerih je po podatkih CRP MNZ v letu 2023 uradno prijavljenih 2697 prebivalcev, od tega 2569 stalnih in 128 začasnih prebivalcev!

Glede na vse skupaj se postavlja vprašanje zakaj je bila Varianta 1 prvotno sploh načrtovana, saj je ni izdelal nek laik, ki ne bi že ob pripravljanju vedel za omejitve glede medsebojne oddaljenosti med zaporednimi priključki na AC, ampak strokovnjak s področja prometnega projektiranja. To dejstvo nehote navaja na misel, da se za vztrajanjem da Varianta 1 sploh ni izvedljiva, ampak samo Varianta 2, skrivajo neki nepoznani interesi.

Za zaključek, če ni možno zgraditi priključka na AC na lokaciji in na način, ki bi manj agresivno posegel v kvaliteto življenja prebivalcev obstoječih in načrtovanih naselij in v naravne površine, se naj pač poišče neko boljša rešitev prometnih zastojev. Kajti z izgradnjo samih priključkov na AC v vsakem primeru **ne gre za dodatno vozno površino**, ki bi **dejansko** razbremenila promet, ampak samo za preusmerjanje zastojev z ene lokacije na drugo in torej prekladanje problemov z nekoga na nekoga drugega.

Pričakujemo vsebinsko in argumentirano opredelitev do pripomb/predlogov.

Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva.

AC priključek Kranj sever je naveden v Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16, 90/21 in 130/22 – ZCPN) že v okviru ukrepa z oznako Ro.43.5., ki predvideva gradnjo novih

priključkov kot npr. Kranj sever. V skladu z dogovori med Ministrstvom za infrastrukturo in Mestno občino Kranj je aprila 2020 Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet naročil DARS d. d., da prioritetno začne s prostorskim načrtovanjem AC priključka Kranj sever. DARS d. d. je tako naročil celovito študijo (Prometna študija z makroskopskim prometnim modelom, prometno-ekonomskim vrednotenjem in oceno učinka na varnost v prometu obravnavanih ukrepov na širšem območju Kranja, izdelavo tehničnih rešitev z oceno stroškov investicije ter prostorske in okoljske preveritve teh rešitev, (Lineal, d. o. o., št. pr.: 1587, marec 2021). Iz rezultatov celovite študije izhaja, da je umestitev AC priključka Kranj sever izvedljiva in upravičena, tako s tehničnega kot s prometno-varnostnega vidika ter da so koristi izkazane v vsakem primeru (scenariju). Novembra 2022 je Vlada Republike Slovenije sprejela Sklep o izvedbi državnega prostorskega načrtovanja za avtocestni priključek Kranj sever (sklep št.: 35000-6/2022/4 z dne 24. 11. 2022).

1. Varovalni gozdovi in gozdni rezervati so opredeljeni z Uredbo o varovalnih gozdovih in gozdovih s posebnim namenom (Uradni list RS, št. 88/05, 56/07, 29/09, 91/10, 1/13, 39/15 in 191/20). Navedeni gozd je del Kranjsko-Sorškega polja in ni ne varovalni gozd in ne gozd s posebnim namenom. Gre pa za gozdno zemljišče katerega sestoji imajo na 1. stopnji poudarjenosti socialne, ekološke in proizvodne funkcije. V okviru postopka državnega prostorskega načrtovanja oz. postopka celovite presoje vplivov na okolje, je bilo izdelano okoljsko poročilo (Okoljsko poročilo za avtocestni priključek Kranj sever, Faza: DPN, Aquarius d. o. o., št. n.: 1497-24-OP, junij 2025). V okviru okoljskega poročila so presojani tudi vplivi na gozd. Za omilititev vplivov so predvideni ukrepi: zasaditev oz. pogozditev znotraj pentelja priključka, obnova gozdnega roba, ukrepi med gradnjo. Ocenjeno je, da bo vpliv zagotavljanje sklenjenosti, stabilnosti in vitalnosti gozdov, ki so sposobni opravljati proizvodne, ekološke in socialne funkcije velik, vendar bo vpliv na gozd z ustreznimi omilitvenimi ukrepi možno zmanjšati do te mere, da bo preostanek gozdne zaplate (in nove zasaditve) še vedno ustrezno opravljal svoje funkcije. Uredba o DPN kot dodatno obveznost investitorja določa, da se na območju Kranjsko-Sorškega polja v Mestni občini Kranj izvede zasaditev z avtohtonimi drevesnimi vrstami z namenom povečanja zelene infrastrukture na eni ali več lokacijah s skupno površino 2,5 ha.

2. Pripomba je podana na splošno in nanjo ni moč podati konkretnega odgovora. Projicirane prometne obremenitve do konca planske dobe za posamezne cestne odseke so razvidni iz prometne študije, enako velja tudi na načrtovano ureditev križišč, ki so bila dimenzionirane za ustrezno pretočnost do konca planske dobe 2045, pri čemer je bi upoštevan tudi prometno varnostni vidik. Dostopi do kmetijskih zemljišč in do makadamskih cest (Jezerska cesta) preko regionalne ceste R1-210 niso bili analizirani, saj gre v skladu s Pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste za t. i. Individualne priključke namenjene dostopu posameznih uporabnikov do stavbnih, kmetijskih in gozdnih površin in do največ štirih stanovanjskih enot. Osnovo za dimenzioniranje križišč predstavljajo prometne

obremenitve v enoti jutranje in popoldanske urne konice. Ker v obeh urnih konicah nimamo navedenih prometnih obremenitev, posebej kapacitetna analiza priključkov ni bila izdelana. Smatramo, da je iz vidika visokih prometnih obremenitev med Primskovim in bodočim AC priključkom Kranj sever in iz naslova zagotavljanja višjega nivoja prometne varnosti potrebno slediti cilju zmanjšanja števila dostopov do okoliških kmetijskih zemljišč ter makadamske poti znotraj kmetijskih območij združevati oziroma jih navezati eno na drugo, tako, da bi na odseku regionalne ceste bil zgolj en priključek do kmetijskih zemljišč, preko katerega bi se vršili dostopi za kmetijsko mehanizacijo. Se pa strinjamo, da je dostope za kmetijsko mehanizacijo potrebno zagotavljati preko regionalne ceste R1-210, v kolikor ni alternativnih dostopnih poti do okoliških kmetijskih zemljišč. Menimo, da bi izvennivojsko vodenje prometa kmetijske mehanizacije do kmetijskih površin ali uvedba prometno odvisne semaforizacije zgolj na stranski prometni smeri izboljšala vključevanje kmetijske mehanizacije na regionalno cesto. Rešitev bo treba uskladiti z upravljavcem regionalnega in glavnega cestnega omrežja (DRSI). Ostali prebivalci (vozniki osebnih vozil) okrog Jezerske ceste imajo že danes zagotovljeno dostopnost do državnega in občinskega cestnega omrežja preko Ceste Staneta Žagarja, Ulice Mirka Vadnova, Šuceve ulice, ipd. Naj omenimo, da se na območju priključevanja makadamske ceste iz smeri Jezerske ceste mimo Hoferja in avtohiš v prihodnosti načrtuje izgradnja severne obvozne ceste, ki bo še dodatno razbremenila prometni pritisk znotraj Kranja in omogočila dodatno alternativno pot v primeru voženj v smeri AC priključkov.

3. Izdelana je bila Študija obremenitve s hrupom in predlog protihrupnih ukrepov (Provia d. o. o., št. n.: PR652-STU-H, maj 2024, dop. februar 2025), na podlagi katere je v sklopu izgradnje predvidenega AC priključka Kranj sever načrtovana izgradnja novih protihrupnih ograj ter nadvišanje in zamenjava obstoječih protihrupnih ograj. Študija obremenitve s hrupom podaja primerjavo obremenitev s hrupom po pretečeni planski dobi za scenarij z investicijo v novi AC priključek Kranj sever ter brez investicije v novi AC priključek Kranj sever. Iz primerjave je razvidno, da poslabšanja stanja iz vidika hrupa po pretečeni planski dobi izračun hrupa ni izkazal. Protihrupni ukrepi so načrtovani na podlagi predvidenih prometnih obremenitev v planskem letu 2045 in ne za stanje v letu 2016. Potreba po preveritvi pasivne protihrupne zaščite je izkazana za zaščito višjih etaž stavb in nekaterih stavb na manjši oddaljenosti od avtoceste.

4. Iz strokovnega mnenja o ustreznosti in izvedljivosti izbrane variante načrtovanega AC priključka Kranj-sever (Iz strokovnega mnenja o ustreznosti in izvedljivosti izbrane variante načrtovanega AC priključka Kranj-sever (UM, FGPA, št. el. STR-05-2021-MR, maj 2021, dop. januar 2022), kot izhodišče izhaja, da je bilo zaradi kratke razdalje med obstoječim priključkom Kranj Vzhod in načrtovanim Kranj Sever potrebno skrbeti za jasno definirane prometne rešitve, ki preprečujejo prekrivanje vplivnih območij obeh priključkov in zagotavljajo prometno varnost. Posledično so vse ostale alternativne rešitve - vključno z zamikom izvoza proti AC priključku Kranj vzhod - preblizu in v praksi neizvedljive brez negativnih posledic za prometno

varnost in pretočnost. Predmetna oblika AC priključka Kranj sever je edina izvedljiva z vidika zahtevane oddaljenosti od sosednjih AC priključkov za varno vodenje prometa (signalizacija).

Pripomba 13:

(občan, pisno dne 12. 9. 2025)

1.) Obstoječ avtocestni priključek Kranj vzhod je v prometnih konicah preobremenjen, v popoldanski prometni konici na izvozu iz smeri Ljubljana pa poleg tega še nevaren zaradi možnosti direktnega naleta na mirujočo kolono vozil, ki čaka na izvoz že na desnem avtocestnem voznem pasu.

2.) Situacijo je zaradi pretočnosti prometa potrebno, izvoz iz smeri Ljubljana pa nujno urediti. Ena možnost je dodatni avtocestni priključek Kranj sever na državno cesto 210. Predlagam novo varianto 3, ki je v osnovi ustrezno nadgrajena ideja predhodne variante 1.

3.) Opis variante 3:

Polni avtocestni priključek Kranj sever na DC210, DC210 je predelana v dvopasovnico od Britofa do najmanj Centra Tuš, Nadvoz nad avtocesto je bistveno daljši in širši. Izvoz iz smeri Ljubljane proti Kranju je direkten. Ostale povezave so kot pravilna avtocestna pentlja.

Izvedba avtocestnega odseka je tripasovna, ker je samo tako možno pravilno in še vedno varno realizirati priključke na kratkih razdaljah.

Zaradi naraščajočega prometa (bodoči dvocevni predor Karavanke, nova industrijska cona Hrastje, povečanje parkirišč na avtocestnih počivališčih Voklo) je tripasovna (trije vozni pasovi + pravi odstavni pas + pravilni pospeševalno / zaviralni pas) varianta edino racionalna. V priponki sta navedena konkretna primera reševanja podobne kompleksne situacije iz tujine. Pravilno dodan je še dodaten kompleksen pospeševalno / zaviralni pas, ki že sedaj v dvopasovni izvedbi manjka najmanj od priključka Brnik naprej (priključek Brnik, izvoz za BS Voklo sever, uvoz iz BS sever, priključek Kranj vzhod).

Že sedaj manjkajoči pospeševalno / zaviralni pas krajevno in časovno še prej povzroči možnost naleta.

Nič krožišč. Nič zavijanj v levo. Dolg priključek na DC210 v smeri Mercatorja. Visoka protihrupna ograja proti naselju Britof. V primeru zapore priključka Kranj vzhod lahko v celoti začasno prevzame funkcionalnost. Priključek Kranj vzhod bo potrebno predelati zaradi nove industrijske cone Hrastje. Varianta je precej dražja, vendar edino smiselna, gledano v širšem kontekstu. Del gozda pri naselju Britof ostane

4.) Pogoji za varianto 3:

Glavno vstopno krožišče na cesti Staneta Žagarja pri Mercatorju Primskovo je potrebno zamenjati z izven nivojskim križanjem glavnih smeri.

Navedeno krožišče ni dovolj pretočno ne sedaj za Kranj vzhod kot tudi ne dovolj kasneje za Kranj sever.

5.) Predlagana izvedba omogoča kasnejšo ureditev prometnega stanja na celotni relaciji Kranj zahod - Brnik.

6.) Na notranji strani avtoceste (proti Kranju) je predvidena severna kranjska obvoznica (Kranj vzhod P+R - Kokrica - Kranj Britof - Kranj sever - Kranj vzhod - BS Voklo P+R).

7.) Težave z zgodovino:

Poslovna cona Šenčur je preblizu avtoceste in podraži izvedbo obeh izvoznih pasov (Kranj vzhod in Kranj sever).

Poslovni objekt (bivši Baumax, sedaj Hyla) je preblizu avtoceste in prav tako podraži izvedbo obeh izvoznih pasov (Kranj vzhod in Kranj sever) in dodatne navezave na industrijsko cono Hrastje.

8.) Vendar ne glede na te dodatne sanacije:

avtoceste se gradijo za vsaj 80 let, koridorji v bližini urbanih področij z navezavami pa so praktično nemogoči za racionalne kasnejše menjave.

9.) Trenutno predlagani predlogi so parcialni, brez širšega konteksta in dimenzionirani na minimalno gradbeno ceno.

Zato se problemi v prometu kopičijo.

Tako imamo sedaj konkretno krožišča izven naselja (namesto nadvozov / podvozov) celo:

- na dovozu na glavno letališče v državi
- na državni cesti do mejnega prehoda
- na državni cesti do protokolarnega objekta Brdo.

10.) V sklopu širšega konteksta je nujno že sedaj predvideti traso gorenjske hitre železnice na odseku Strahinj - Kokrica - Voklo, ker je ravno tu območje prekrivanja z avtocestnim odsekom Kranj zahod - Brnik v nadgradnji; ne urbanega prostora pa zelo malo.

11.) V priponki sta navedena še dva konkretna primera iz Nemčije, kjer je bilo prav tako veliko zahtev in malo prostora za izvedbo:

Primer 1:

A9: Nürnberg "kratka" fizična razdalja med razcepom in priključkom: Priključek: Nürnberg – Fischbach, razcep: Nürnberg – Ost, A9 je tripasovnica + pravi odstavni pas. Dodani so še dodatni ločeni pasovi za izvoz / uvoz zaradi kratke razdalje med razcepom in avtocestnim priključkom

link:

https://www.google.com/maps/@49.4014035,11.1977135,14.68z?entry=tu&g_ep=EgoyMDI1MDkwOS4wIKXMDSOASAFQAw%3D%3D

Primer 2: A8: Stuttgart - na kratkem odseku nekaj kilometrov (zračna razdalja kilometrov) mimo sejmišča in mednarodnega letališča je 6 priključkov (od leve proti desni):

Dodani so še dodatni ločeni pasovi za izvoz / uvoz zaradi sicer (pre)kratke razdalje med nekaterimi priključki: 52a: Razcep A8 z državno cesto B27: Stuttgart Möhringen, 53a: avtocestni južni priključek Stuttgart Flughafen / Messe, 53a: avtocestni severni priključek Stuttgart Flughafen, 53b avtocestni severni priključek Stuttgart Plieningen / avtocestni južni izvoz Stuttgart Neuhausen, 54: avtocestni priključek Esslingen. A8 je tripasovnica + pravi odstavni pas. Ne glede na dejstvo, da za osebna vozila avtocesta ni plačljiva sta na istem odseku vzdolž avtoceste A8 še vzporedna cesta L1192 in L1204.

linki:

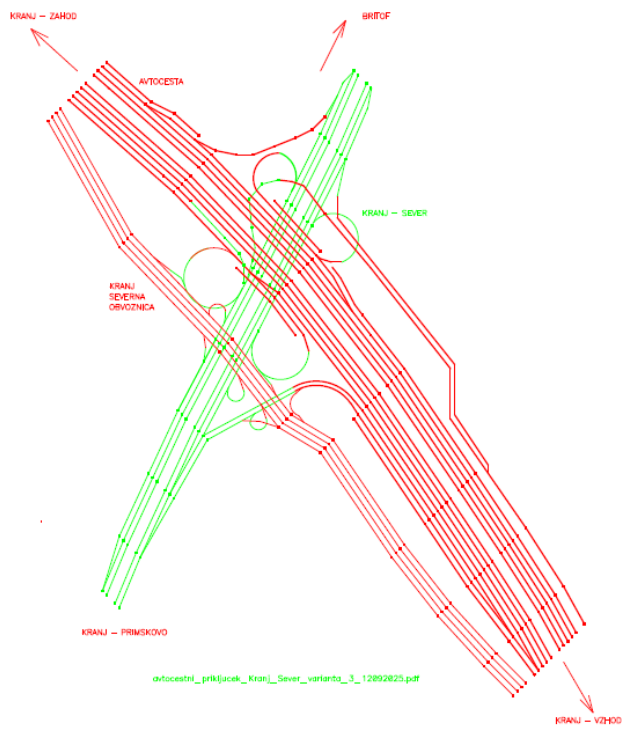
https://www.google.com/maps/@48.6979161,9.2207105,13.77z?entry=tu&g_ep=EgoyMDI1MDkwOS4wIKXMDSOASAFQAw%3D%3D

https://www.google.com/maps/@48.7005824,9.18618,15.27z?entry=tu&g_ep=EgoyMDI1MDkwOS4wIKXMDSOASAFQAw%3D%3D

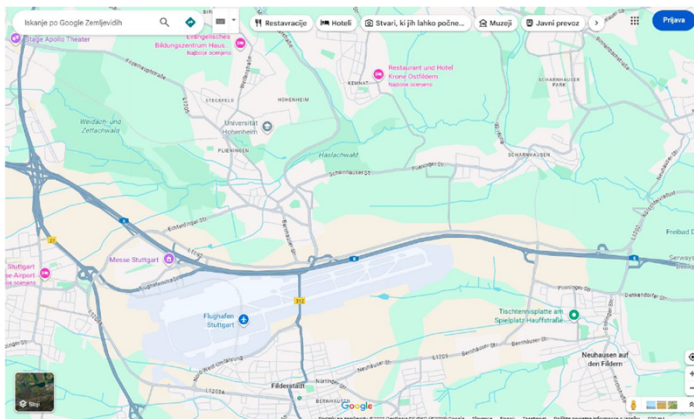
https://www.google.com/maps/@48.6970595,9.2001529,15z?entry=tu&g_ep=EgoyMDI1MDkwOS4wIKXMDSOASAFQAw%3D%3D

Priloge:

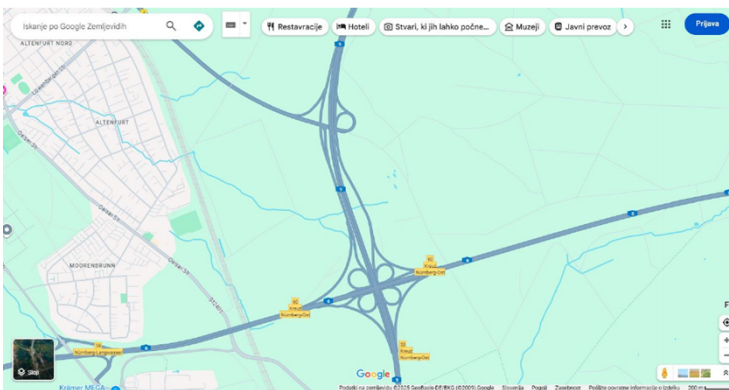
Avtocestni_prikljuek_Kranj_Sever_varianta_3_12092025.pdf



Primer bližnje izvedbe AC prikljuckov_A9_Nuremberg_Fischbach.pdf



Primer kompleksne izvedbe AC prikljuckov_A8_Stuttgart_Messe.pdf



Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva.

Eden izmed osnovnih razlogov načrtovanja novega AC priključka Kranj sever je izboljšanje pretočnosti in varnosti odvijanja prometa na območju obstoječega AC priključka Kranj vzhod, kjer danes prihaja do nevarnih situacij na območju zaviralnega pasu iz smeri Ljubljane. Z izgradnjo AC priključka Kranj-sever ter nadgradnjo križišč na relaciji Šenčur-Kranj (Primskovo), se bo zelo povečala varnost odvijanja prometa na AC priključku Kranj-vzhod (eliminacija kolon na zaviralnem pasu iz smeri Ljubljana).

Iz strokovnega mnenja o ustreznosti in izvedljivosti izbrane variante načrtovanega AC priključka Kranj-sever (Iz strokovnega mnenja o ustreznosti in izvedljivosti izbrane variante načrtovanega AC priključka Kranj-sever (UM, FGPA, št. el. STR-05-2021-MR, maj 2021, dop. januar 2022), kot izhodišče izhaja, da je bilo zaradi kratke razdalje med obstoječim priključkom Kranj Vzhod in načrtovanim Kranj Sever je bilo treba skrbeti za jasno definirane prometne rešitve, ki preprečujejo prekrivanje vplivnih območij obeh priključkov in zagotavljajo prometno varnost.

Pomembno je, da je izbrana varianta izvedljiva iz prometno-tehničnega vidika in v skladu z veljavnimi regulativami ter standardi, kar velja za polovično pol deteljico na zahodni strani regionalne ceste. Priključitev na sekundarno omrežje preko dveh krožnih križišč omogoča zadostno prepustnost in bistveno zmanjša možnost vožnje v napačno smer na avtocesti. Priključek bo večinoma uporabljal lokalni promet, torej domačini, ki poznajo prometne razmere, kar pripomore k varnejši in tekoči vožnji. Razdalja med priključkoma (Kranj Vzhod in Kranj Sever) je skladna z zahtevami po nemških smernicah, ki so mednarodno priznane prometne norme. Predlagana lokacija in izvedba omogočata postavitve ustrezne prometne signalizacije in opreme v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah. Vse omenjene lastnosti omogočajo učinkovito razbremenitev obstoječih prometnih tokov in povečanje varnosti ter kakovosti prometa.

Preučeni so bili tudi drugi možni načini izvedbe, kot so diamantni priključek, polna deteljica, trobenta, turbinski priključek, krožno križišče, vendar so zaradi prisotnosti obstoječega priključka Kranj Vzhod vse alternative preblizu in v praksi neizvedljive brez negativnih posledic za prometno varnost in pretočnost.

Ob upoštevanju vseh strokovnih analiz, prometne varnosti in pozitivnih vplivov na razbremenitev prometa v širšem območju Kranja je izvedba novega AC priključka Kranj sever s polovično pol deteljico na zahodni strani regionalne ceste edina mogoča in primerna rešitev.

Pripomba 14:

(občan, pisno dne 12. 9. 2025)

SV krožišče na reg. cesti 674/4 bi bilo smiselno premakniti do križišča lokalnih cest v smeri proti Preddvoru. S tem bi omogočili normalno vključevanje občanov Britofa in kmetov na reg. Cestno KR-Preddvor. Verjetno ta možnost obstaja, naj preučijo projektanti. Obstoječa regionalna cesta naj ostane meja med zazidljivostjo in kmet. zemljišči. Zaradi tega naj se krožišče na SV pomakne proti zahodu.

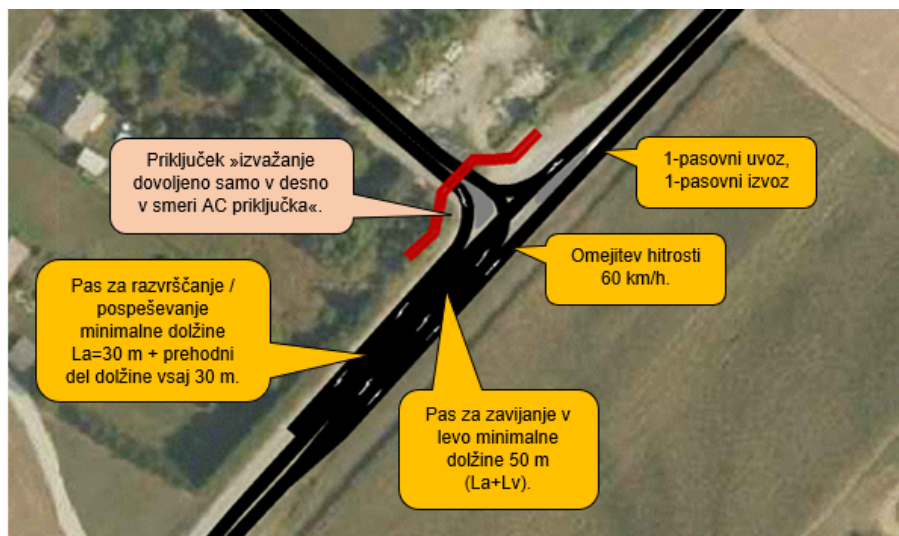
Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva.

Načrtovano krožišče na SV strani je potrebno zaradi navezovanje na AC oz. navezovanja obeh krakov AC priključka Kranj sever (C in D).

V vplivnem območju obdelave je načrtovana gradnja stanovanjskih stavb v skladu z OLN Br1 – Britof jug. Ker gre za zaprto območje brez možnosti dostopa do zalednih predelov naselja Britof, bo kot tako generiralo razmeroma nizke prometne obremenitve. Na sliki v nadaljevanju je prikazana lokacija novo predlaganega priključka do OLN Br1 – Britof jug ter predlagana rešitev ureditve priključka. Dodatna analiza križišča/priključka do OLN Br1 - Britof jug je bila izdelana naknadno na osnovi prejetih Smernic za načrtovanje Državnega prostorskega načrta za avtocestni priključek Kranj sever (št. dopisa 37167-1389/2022-6 (1501) z dne 7. 06. 2022) in na podlagi izvedenih koordinacij z naročnikom. Dodatna kapacitetna analiza priključka je v osnovno prometno študijo 1683-PRS, dodana kot priloga 8 (Študija variant / predinvesticijska zasnova in državni prostorski načrt za avtocestni priključek Kranj sever, Prometna študija 1683-PRS (Lineal d. o. o., št. pr. 1683, maj 2024, po recenziji februar 2025)).

Predlog rešitve priključka je pogojen z izgradnjo AC priključka Kranj sever, kar pomeni, da je pred izgradnjo priključka v promet potrebno najprej predati AC priključek Kranj sever (zaradi možnosti zagotavljanja t. i. »U zavojev« na osi stanovanjsko območje OLN Britof jug – AC priključek Kranj sever – Visoko).



S predlagano prometno ureditvijo samega priključka cestnega omrežja iz OLN Br1 – Britof jug na regionalno cesto in v luči zmanjševanja števila priključkov na tem odseku regionalne ceste se bodo izboljšali prometno varnostni vidiki vseh prometnih udeležencev. Čez drugi krak (krak OLN Br1 – Britof jug) se predvideva prehod za kolesarje (opsijsko tudi za pešce). Čez tretji krak (krak Visoko) se lahko zagotovi dodatni prehod za pešce s čimer bo zagotovljena dostopnost do sprehajalnih poti na nasprotni strani regionalne ceste. Potrebo po umestitvi dodatnega prehoda za pešce je potrebno uskladiti z upravljavcem regionalnega cestnega omrežja (DRSI).

Pripomba 15:

(občanka, pisno dne 12. 9. 2025)

Odločno nasprotujem predvideni umestitvi avtocestnega priključka Kranj Sever, kot je zamišljen v aktualnem predlogu državnega prostorskega načrta.

Gradnja avtocestnega priključka v naselje je nedopustna, saj bo s tem kršen 72. člen Ustave RS, kjer je zapisano, da ima vsakdo v skladu z zakonom pravico do zdravega življenjskega okolja. Prebivalci južnega dela vasi Britof bomo z avtocestnim priključkom dnevno izpostavljeni prekomernemu hrupu in onesnaženju zraka z delci, dušikovem oksidu... Priporočila NIJZ v primeru povišanih ravneh delcev predlagajo izogibanja bližin prometnic, z umestitvijo le te v neposredno bližino naselja, to ne bo mogoče.

Raziskave potrjujejo povezavo med dolgotrajno izpostavljenostjo hrupom in številnim bolezenskim stanjem. Na Brdu pri Kranju, kjer je 23. 4. 2025 potekal strokovni posvet o vplivu okoljskega hrupa na zdravje ljudi, so strokovnjaki iz NIJZ predlagali, da se stanovanjske soseske, vrtci, šole, gradijo na območjih, kjer je izpostavljenost hrupa čim manjša. Zakaj se pri gradnji avtocestnega priključka, ne upošteva vseh teh smernic in se priključek umešča v naselje?

V projektu MISIJA se piše o zasaditvi velike količine dreves v MO Kranj in ohranitvi obstoječih, v predlogu umestitve avtocestnega priključka sever v naselje, pa je na črt, da se gozd, ki pozitivno vpliva na onesnaženje iz avtoceste popolnoma odstrani. Zakaj dvojna merila?

Se strinjam, da je potrebno najti rešitev za izboljšanje pretočnosti prometa v MO Kranj, je pa nedopustno, da se izgradnja priključka umesti tesno v naselje in s tem ogroža zdravje najbližjih prebivalcev MO Kranj.

Ponovno pozivam vse vpletene, da se najde rešitev, ki bo sprejemljiva za vse občane MO Kranj in ne bo dodatno negativno vplivala na južni del naselja Britof.

Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva.

AC priključek Kranj sever je naveden v Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16, 90/21 in 130/22 – ZCPN) že v okviru ukrepa z oznako Ro.43.5., ki predvideva gradnjo novih priključkov kot npr. Kranj sever. V skladu z dogovori med Ministrstvom za infrastrukturo in Mestno občino Kranj je aprila 2020 Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet naročil DARS d. d., da prioriteto začne s prostorskim načrtovanjem AC priključka Kranj sever. DARS d. d. je tako naročil celovito študijo (Prometna študija z makroskopskim prometnim modelom, prometno-ekonomskim vrednotenjem in oceno učinka na varnost v prometu obravnavanih ukrepov na širšem območju Kranja, izdelavo tehničnih rešitev z oceno stroškov investicije ter prostorske in okoljske preveritve teh rešitev, (Lineal, d. o. o., št. pr.: 1587, marec 2021). Iz rezultatov celovite študije izhaja, da je umestitev AC priključka Kranj sever izvedljiva in upravičena, tako s tehničnega kot s prometno-varnostnega vidika ter da so koristi izkazane v vsakem primeru (scenariju). Novembra 2022 je Vlada Republike Slovenije sprejela Sklep o izvedbi državnega prostorskega načrtovanja za avtocestni priključek Kranj sever (sklep št.: 35000-6/2022/4 z dne 24. 11. 2022).

V okviru postopka državnega prostorskega načrtovanja oz. postopka celovite presoje vplivov na okolje, je bilo izdelano okoljsko poročilo (Okoljsko poročilo za avtocestni priključek Kranj sever, Faza: DPN, Aquarius d. o. o., št. n.: 1497-24-OP, junij 2025). V okviru okoljskega poročila, je bilo v okviru varovanja zdravja ljudi obravnavana tudi kakovost zraka in obremenitev s hrupom. Za načrtovane prostorske ureditve zaradi gradnje AC priključka Kranj sever so v DPN opredeljeni potrebni omilitveni ukrepi za zmanjšanje obremenitve s hrupom in vplivov na kakovost zraka: protihrupne ograje, uporaba absorpcijske zgornje plasti vozišča, dodatne ukrepe pasivne protihrupne zaščite, omejitve v času gradnje s stališča varstva pred hrupom in kakovosti zraka.

V zvezi z novimi gradnjami in njihovim vplivom na posamično nepremičnino, je Ustavno sodišče (št. odločbe U-I-315/97z z dne 16. 3. 2000) zavzelo

stališče, da vsaka nova gradnja pomeni poslabšanje bivalnih razmer, vendar to samo po sebi še ne predstavlja kršitve pravice do zdravega življenjskega okolja. Ustavno sodišče je sprejelo stališče, da se pravica do zdravega okolja varuje s standardi, ki veljajo za gradnjo objektov, in s standardi oziroma normami, ki zagotavljajo, da ne pride do takšnih vplivov na okolje, ki bi bili tako prekomerni, da bi ogrožali zdravje ljudi. Z načrtovanimi ureditvami v okviru DPN za AC priključek Kranj sever ne bo prišlo do čezmernih obremenitev okolja, ki bi presegale predpisane mejne vrednosti ali okvire dovoljenih posegov v okolje.

Pripomba 16:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Ali ste proučili kakšen vpliv bo imela načrtovana 4 pasovnica na odseku Šenčur – Primskovo od priključka Kranj Vzhod do Mercatorja? Ali ne zadostuje samo izgradnja nove 4 pasovnice skupaj s severno obvoznico brez AC priključka?

Stališče/odgovor:

Podano je vprašanje.

V eni izmed predhodnih prometnih študij (Prometna študija z makroskopskim prometnim modelom, prometno-ekonomskim vrednotenjem in oceno učinka na varnost v prometu obravnavanih ukrepov na širšem območju Kranja, izdelavo tehničnih rešitev z oceno stroškov investicije ter prostorske in okoljske preveritve teh rešitev, (Lineal d.o.o., št. projekta 1587, marec 2021)) ter Kapacitetna analiza 3 križišč (Primskovo, Hrastje in Šenčur) v sklopu vzhodne vpadnice G2-104 mesta Kranj, upoštevajoč izgradnjo AC priključka Kranj sever, Lineal d.o.o., št. projekta 1587/1, december 2021, novelacija avgust 2022 in Kapacitetna analiza križišč na načrtovanih odsekih ureditve štiripasovnic (R1-210/1108, Primskovo - Labore, od km 0.000 - km 1.600 in G2-104/1136, Kranj - Sp. Brnik, od km 0.000 - km 3.150) – generacija prometnih obremenitev OPN in OPPN PC Hrastje v občini Kranj in OPN 7 v občini Šenčur, Lineal d.o.o., št. projekta 1587/1, maj 2023, je bil analiziran tudi scenarij z gradnjo le 4-pasovne ceste in severne obvoznice brez AC priključka Kranj sever. Ugotovljeno je bilo, da se brez izgradnje novega AC priključka Kranj sever, ne izboljša prometna situacija na obstoječem priključku Kranj vzhod, kjer imamo že v obstoječem stanju kolone na zaviralnem pasu iz smeri Ljubljane, kar je prometno zelo nevarna situacija. Nov AC priključek je torej nujen, ne samo iz vidika pretočnosti, ampak tudi prometne varnosti.

Pripomba 17:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Kdaj je predvidena izgradnja 4 pasovnice in severne obvoznice?

Stališče/odgovor:

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo vodi investicijski projekt NRP št. 10-0195 REKO Šenčur Primskovo, ki obsega rekonstrukcijo regionalne ceste R1-210/1108 Primskovo Labore v štiripasovnico. V sklopu rekonstrukcije regionalne ceste sta predvideni tudi krožni križišči »Hrastje« in »Šenčur«, ki se nahajata na zahodni oziroma vzhodni rampi avtocestnega priključka Kranj vzhod. Za navedeni investicijski projekt je izdelana dokumentacija na nivoju projekta idejne zasnove razširitve glavne ceste v štiripasovnico, ki predvideva ureditev obeh križišč kot izvennivojskih križišč, in sicer kot krožni enopasovni križišči na višini terena ter ureditvijo dveh srednjih vozniških pasov za smer Kranj-Šenčur pod krožnim križiščem.

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo bo, ko bodo v proračunu RS zagotovljena sredstva, pristopila k izdelavi projektne naloge za izdelavo projektne dokumentacije za izvedbo (PZI) ureditve štiripasovnice in križišč.

Umeščanje trase severne obvoznice v Kranju vodi Mestna občina Kranj. Priprava projektne dokumentacije za gradnjo in sama izgradnja predmetne prometnice bo možna šele po sprejetju prostorskega akta.

Pripomba 18:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Kako sta bili v študiji variant upoštevani 4 pasovnica in severna obvoznica?

Stališče/odgovor:

Podano je vprašanje.

V eni izmed predhodnih prometnih študij (Prometna študija z makroskopskim prometnim modelom, prometno-ekonomskim vrednotenjem in oceno učinka na varnost v prometu obravnavanih ukrepov na širšem območju Kranja, izdelavo tehničnih rešitev z oceno stroškov investicije ter prostorske in okoljske preveritve teh rešitev, (Lineal d.o.o., št. projekta 1587, marec 2021)) ter Kapacitetna analiza 3 križišč (Primskovo, Hrastje in Šenčur) v sklopu vzhodne vpadnice G2-104 mesta Kranj, upoštevajoč izgradnjo AC priključka Kranj sever, Lineal d.o.o., št. projekta 1587/1, december 2021, novelacija avgust 2022 in Kapacitetna analiza križišč na načrtovanih odsekih ureditve štiripasovnic (R1-210/1108, Primskovo - Labore, od km 0.000 - km 1.600 in G2-104/1136, Kranj - Sp. Brnik, od km 0.000 – km 3.150) – generacija prometnih obremenitev OPN in OPPN PC Hrastje v občini Kranj in OPN 7 v občini Šenčur, Lineal d.o.o., št. projekta 1587/1, maj 2023, je bil analiziran tudi scenarij z gradnjo le 4-pasovne ceste in severne obvoznice brez AC priključka Kranj sever. Ugotovljeno je bilo, da se brez izgradnje novega AC priključka Kranj sever, ne izboljša prometna situacija na obstoječem priključku Kranj vzhod, kjer imamo že v obstoječem stanju kolone na zaviralnem pasu iz smeri Ljubljane,

kar je prometno zelo nevarna situacija. Nov AC priključek je torej nujen, ne samo iz vidika pretočnosti, ampak tudi prometne varnosti. 4 pasovnica in severna obvoznica so bili v študiji upoštevani kot ukrepa v scenariju primerjalno omrežje (brez izgradnje AC priključka Kranj sever), kot tudi v omrežju z investicijo, kjer je bila upoštevana izgradnja AC priključka Kranj sever.

Pripomba 19:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Ali je študija, ki obravnava različne scenarije (z upoštevanjem 4 pasovnice ali brez in z upoštevanjem severne obvoznice ali brez) na vpogled in kje?

Stališče/odgovor:

Podano je vprašanje.

Prometna študija (Prometna študija z makroskopskim prometnim modelom, prometno-ekonomskim vrednotenjem in oceno učinka na varnost v prometu obravnavanih ukrepov na širšem območju Kranja, izdelavo tehničnih rešitev z oceno stroškov investicije ter prostorske in okoljske preveritve teh rešitev (Lineal, d. o. o., št. pr.: 1587, marec 2021) je bila izdelana pred pričetkom državnega prostorskega načrtovanja za AC priključek Kranj sever. Za vplivno območje obdelave sta bili izdelani tudi dodatni kapacitetni analizi križišč, Kapacitetna analiza 3 križišč (Primskovo, Hrastje in Šenčur) v sklopu vzhodne vpadnice G2-104 mesta Kranj, upoštevajoč izgradnjo AC priključka Kranj sever, Lineal d.o.o., št. projekta 1587/1, december 2021, novelacija avgust 2022 in Kapacitetna analiza križišč na načrtovanih odsekih ureditve štiripasovnic (R1-210/1108, Primskovo - Labore, od km 0.000 - km 1.600 in G2-104/1136, Kranj - Sp. rnik, od km 0.000 – km 3.150) – generacija prometnih obremenitev OPN in OPPN PC Hrastje v občini Kranj in OPN 7 v občini Šenčur, Lineal d.o.o., št. projekta 1587/1, maj 2023.

Študija 1587 je na vpogled pri naročniku, to je DARS d. d., študija 1587/1 pa na DRSI.

Pripomba 20:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Zakaj je bila študija hrupa izdelana na podatkih iz leta 2016? Ali so bile opravljene meritve hrupa na tem območju in kje točno so se meritve izvajale? Ali so rezultati teh meritev javno objavljeni?

Stališče/odgovor:

Podana so vprašanja.

Študija obremenitve s hrupom in predlog protihrupnih ukrepov (Provia d. o. o., št. n.: PR652-STU-H, maj 2024, dop. februar 2025) je bila izdelana na podlagi predvidenih prometnih obremenitev v planskem letu 2045 in ne za stanje v letu 2016. Meritve hrupa na tem območju so bile izvedene v sklopu rednega obratovalnega monitoringa hrupa avtocest v upravljanju DARS (spremljanje aktualnih obremenitev s hrupom). Z rezultati meritev hrupa razpolaga upravljalec avtoceste, to je DARS. Podatki so javno dostopni na Atlasu okolja, lahko pa se za njih zaprosi tudi na DARS.

Pripomba 21:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Zakaj se s priključkom posega v naselje? Zakaj ni priključek umeščen na drugi lokaciji? Kdo je zainteresiran, da se s priključkom posega v naselje?

Stališče/odgovor:

Podana so vprašanja.

Iz strokovnega mnenja o ustreznosti in izvedljivosti izbrane variante načrtovanega AC priključka Kranj-sever (Iz strokovnega mnenja o ustreznosti in izvedljivosti izbrane variante načrtovanega AC priključka Kranj-sever (UM, FGPA, št. el. STR-05-2021-MR, maj 2021, dop. januar 2022), kot izhodišče izhaja, da je bilo zaradi kratke razdalje med obstoječim priključkom Kranj Vzhod in načrtovanim Kranj Sever potrebno skrbeti za jasno definirane prometne rešitve, ki preprečujejo prekrivanje vplivnih območij obeh priključkov in zagotavljajo prometno varnost.

Pomembno je, da je izbrana varianta izvedljiva iz prometno-tehničnega vidika in skladna z veljavnimi regulativami ter standardi, kar velja za polovično pol deteljico na zahodni strani regionalne ceste. Priključitev na sekundarno omrežje preko dveh krožnih križišč omogoča zadostno prepustnost in bistveno zmanjša možnost vožnje v napačno smer na avtocesti. Priključek bo večinoma uporabljal lokalni promet, torej domačini, ki poznajo prometne razmere, kar pripomore k varnejši in tekoči vožnji. Razdalja med priključkoma (Kranj Vzhod in Kranj Sever) je skladna z zahtevami po nemških smernicah, ki so mednarodno priznane prometne norme. Predlagana lokacija in izvedba omogočata postavitev ustrezne prometne signalizacije in opreme v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah. Vse omenjene lastnosti omogočajo učinkovito razbremenitev obstoječih prometnih tokov in povečanje varnosti ter kakovosti prometa.

Preučeni so bili tudi drugi možni načini izvedbe, kot so diamantni priključek, polna deteljica, trobenta, turbinski priključek, krožno križišče in križišče z dvojnimi prečnim preusmerjanjem prometa, vendar so zaradi prisotnosti obstoječega priključka Kranj Vzhod vse alternative preblizu in v praksi neizvedljive brez negativnih posledic za prometno varnost in pretočnost.

Ob upoštevanju vseh strokovnih analiz, prometne varnosti in pozitivnih vplivov na razbremenitev prometa v širšem območju Kranja je izvedba novega AC priključka Kranj sever s polovično pol deteljico na zahodni strani regionalne ceste edina mogoča in primerna rešitev.

Pripomba 22:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Že v fazi pobude smo podali pripombe in izrazili zahtevo po umiku priključka na drugo lokacijo pa tega niste upoštevali. Tu je naselje mladih družin, ki bodo deležne dodatnega hrupa. Predlagana rešitev je najcenejša. Na lokalni cesti bo po izgradnji priključka še povečan promet in zastoji. Pričakujemo, da se vzpostavi kontakt z lastniki zemljišč.

Stališče/odgovor:

Podano je vprašanje.

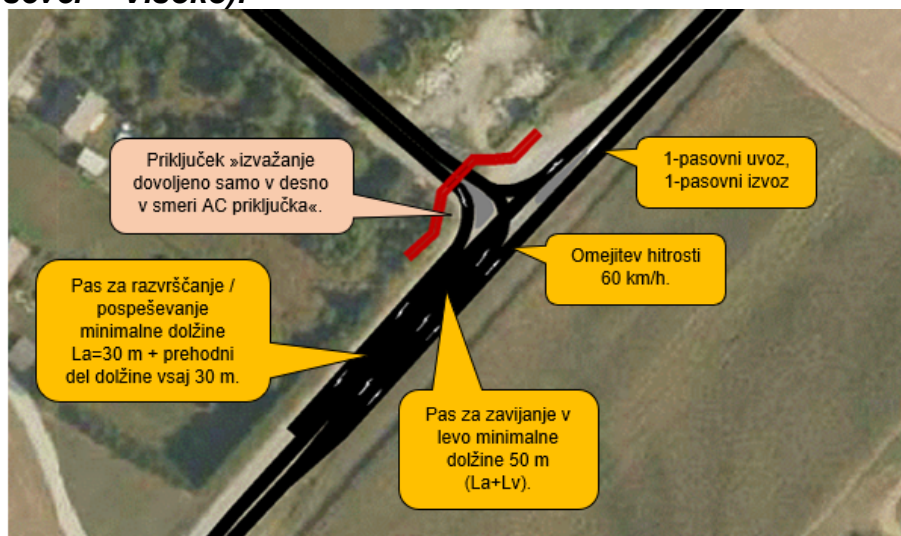
Iz strokovnega mnenja o ustreznosti in izvedljivosti izbrane variante načrtovanega AC priključka Kranj-sever (Iz strokovnega mnenja o ustreznosti in izvedljivosti izbrane variante načrtovanega AC priključka Kranj-sever (UM, FGPA, št. el. STR-05-2021-MR, maj 2021, dop. januar 2022), kot izhodišče izhaja, da je bilo zaradi kratke razdalje med obstoječim priključkom Kranj Vzhod in načrtovanim Kranj Sever potrebno skrbeti za jasno definirane prometne rešitve, ki preprečujejo prekrivanje vplivnih območij obeh priključkov in zagotavljajo prometno varnost.

Pomembno je, da je izbrana varianta izvedljiva iz prometno-tehničnega vidika in skladna z veljavnimi regulativami ter standardi, kar velja za polovično pol deteljico na zahodni strani regionalne ceste. Priključitev na sekundarno omrežje preko dveh krožnih križišč omogoča zadostno prepustnost in bistveno zmanjša možnost vožnje v napačno smer na avtocesti. Priključek bo večinoma uporabljal lokalni promet, torej domačini, ki poznajo prometne razmere, kar pripomore k varnejši in tekoči vožnji. Razdalja med priključkoma (Kranj Vzhod in Kranj Sever) je skladna z zahtevami po nemških smernicah, ki so mednarodno priznane prometne norme. Predlagana lokacija in izvedba omogočata postavitev ustrezne prometne signalizacije in opreme v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah. Vse omenjene lastnosti omogočajo učinkovito razbremenitev obstoječih prometnih tokov in povečanje varnosti ter kakovosti prometa.

Preučeni so bili tudi drugi možni načini izvedbe, kot so diamantni priključek, polna deteljica, trobenta, turbinski priključek, krožno križišče, vendar so zaradi prisotnosti obstoječega priključka Kranj Vzhod vse alternative preblizu in v praksi neizvedljive brez negativnih posledic za prometno varnost in pretočnost.

Ob upoštevanju vseh strokovnih analiz, prometne varnosti in pozitivnih vplivov na razbremenitev prometa v širšem območju Kranja je izvedba novega AC priključka Kranj sever s polovično pol deteljico na zahodni strani regionalne ceste edina mogoča in primerna rešitev.

V vplivnem območju obdelave je načrtovana gradnja stanovanjskih stavb v skladu z OLN Br1 – Britof jug. Zaradi umeščanja novega stanovanjskega območja se na odseku regionalne ceste R1-210, na oddaljenosti cca 200 m od bodočega AC priključka Kranj sever načrtuje nov priključek, preko katerega se bo vršila dostopnost do teh novih stanovanj. Glede na lokacijo priključka in glede na predlagan prometni režim, se bodo na celotnem odseku regionalne ceste R1-210 izboljšali prometno varnostni vidiki, kar bo vplivalo na nižje hitrosti in s tem na nižanje nivoja hrupa. Ker gre za zaprto območje brez možnosti dostopa do zalednih predelov naselja Britof, bo kot tako generiralo razmeroma nizke prometne obremenitve. Na sliki v nadaljevanju je prikazana lokacija novo predlaganega priključka do OLN Br1 – Britof jug ter predlagana rešitev ureditve priključka. Dodatna analiza križišča/priključka do OLN Br1 - Britof jug je bila izdelana naknadno na osnovi prejetih Smernic za načrtovanje Državnega prostorskega načrta za avtocestni priključek Kranj sever (št. dopisa 37167-1389/2022-6 (1501) z dne 7. 06. 2022) in na podlagi izvedenih koordinacij z naročnikom. Dodatna kapacitetna analiza priključka je v osnovno prometno študijo 1683-PRS, dodana kot priloga 8 (Študija variant / predinvesticijska zasnova in državni prostorski načrt za avtocestni priključek Kranj sever, Prometna študija 1683-PRS (Lineal d. o. o., št. pr. 1683, maj 2024, po recenziji februar 2025)). Predlog rešitve priključka je pogojen z izgradnjo AC priključka Kranj sever, kar pomeni, da je pred izgradnjo priključka v promet potrebno najprej predati AC priključek Kranj sever (zaradi možnosti zagotavljanja t. i. »U zavojev« na osi stanovanjsko območje OLN Britof jug – AC priključek Kranj sever – Visoko).



S predlagano prometno ureditvijo samega priključka in v luči zmanjševanja števila priključkov na tem odseku regionalne ceste se bodo izboljšali prometno varnostni vidiki vseh prometnih udeležencev. Čez drugi krak

(krak OLN Britof jug) se predvideva prehod za kolesarje (opcijsko tudi za pešce). Čez tretji krak (krak Visoko) se lahko zagotovi dodatni prehod za pešce s čimer bo zagotovljena dostopnost do sprehajalnih poti na nasprotni strani regionalne ceste. Potrebo po umestitvi dodatnega prehoda za pešce je potrebno uskladiti z upravljavcem državnega cestnega omrežja (DRSI).

Pripomba 23:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Zanima me ali bi se dalo izvesti AC priključek s podvozi?

Stališče/odgovor:

Podano je vprašanje.

Vprašanje ni jasno. Priključek oz. krake AC priključka Kranj sever je treba iz AC navezati na obstoječe prometno omrežje, to je na regionalno cesto, ki z nadvozom prečka avtocesto.

Pripomba 24:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Čemu je namenjena razširitev na priključku? Ali to služi za ustavljanje tovornjakov?

Stališče/odgovor:

Podani sta vprašanji.

Razširitve na vseh krakih priključka so odstavne niše, na katerih je prepovedano ustavljanje ali parkiranje vozil nepooblaščenih oseb. Niše so namenjene za potrebe služb DARS-a. Niše so umeščene v skladu z navodili DARS-a.

Pripomba 25:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Kaj bo zgrajeno prej 4 pasovnica ali AC priključek?

Stališče/odgovor:

Podano je vprašanje.

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo vodi investicijski projekt NRP št. 10-0195 REKO Šenčur Primskovo, ki obsega rekonstrukcijo regionalne ceste R1-210/1108 Primskovo Labore v štiripasovnico.

Nadaljevanje aktivnosti pri pripravi projektne dokumentacije je odvisna od zagotovitve sredstev v proračunu Republike Slovenije. Zaključek projekta je po sedaj sprejetem Načrtu razvojnih programov 2026 – 2029 predviden konec leta 2032.

Pripomba 26:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Na kakšen način je predviden dostop do kmetijskih zemljišč s stroji za kmetovanje? Kmetje imamo že sedaj problem s prečkanje obstoječe ceste in dostopom do svojih kmetijskih zemljišč. Ena od možnosti bi bila postavitve semaforjev na prižig. Predlagamo izgradnjo podvozov pod regionalno cesto.

Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva.

Dostopi do kmetijskih zemljišč in do makadamskih cest (Jezerska cesta) preko regionalne ceste R1-210 niso bili analizirani, saj gre v skladu s Pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste za t. i. Individualne priključke namenjene dostopu posameznih uporabnikov do stavbnih, kmetijskih in gozdnih površin in do največ štirih stanovanjskih enot. Osnovo za dimenzioniranje križišč predstavljajo prometne obremenitve v enoti jutranje in popoldanske urne konice. Ker ne razpolagamo z navedenimi prometnimi obremenitvami v obeh urnih konicah, kapacitetna analiza priključkov posebej ni bila izdelana.

Smatramo, da je iz vidika visokih prometnih obremenitev med Primskovim in bodočim AC priključkom Kranj sever in iz naslova zagotavljanja višjega nivoja prometne varnosti potrebno slediti cilju zmanjšanja števila dostopov do okoliških kmetijskih zemljišč ter makadamske poti znotraj kmetijskih območij združevati oziroma jih navezati eno na drugo, tako, da bi na odseku regionalne ceste bil zgolj en priključek do kmetijskih zemljišč, preko katerega bi se vršili dostopi za kmetijsko mehanizacijo.

Se pa Strinjamo se, da je dostope za kmetijsko mehanizacijo potrebno zagotavljati preko regionalne ceste R1-210, v kolikor ni alternativnih dostopnih poti do okoliških kmetijskih zemljišč. Menimo, da bi izvennivojsko vodenje prometa kmetijske mehanizacije do kmetijskih površin ali uvedba prometno odvisne semaforizacije zgolj na stranski prometni smeri izboljšala vključevanje kmetijske mehanizacije na regionalno cesto. Dostopi do kmetijskih zemljišč niso predmet DPN, bo pa rešitve potrebno iskati in usklajevati z upravljavcem regionalnega cestnega omrežja (DRSI).

Ostali prebivalci (vozniki osebnih vozil) okrog Jezerske ceste imajo že danes zagotovljeno dostopnost do državnega in občinskega cestnega omrežja preko Ceste Staneta Žagarja, Ulice Mirka Vadnova, Šuceve ulice, ipd. Naj omenimo, da se na območju priključevanja makadamske ceste iz smeri

Jezerske ceste mimo Hoferja in avtohiš načrtuje izgradnja severne obvozne ceste (ki pa je odvisna od sprejetja podrobnega občinskega prostorskega akta), in ki bo še dodatno razbremenila prometni pritisk znotraj Kranja in omogočila dodatno alternativno pot v primeru voženj v smeri AC priključkov.

Pripomba 27:

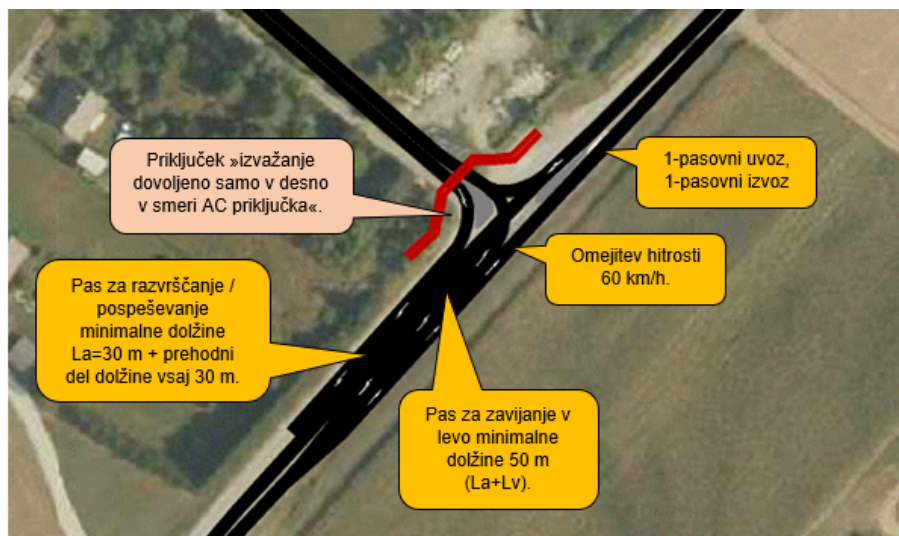
(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Na regionalni cesti je že sedaj zelo gost promet. Po izgradnji priključka bo ta promet še dodatno povečan. Na tem območju se bo zgradila še poslovna cona do katere se bo tudi dostopalo po tej cesti. Ali bo stanovalcem ob cesti sploh omogočen dovoz na cesto?

Stališče/odgovor:

Podano je vprašanje.

V vplivnem območju obdelave je načrtovana gradnja stanovanjskih stavb v skladu z OLN Br1 – Britof jug. Ker gre za zaprto območje brez možnosti dostopa do zalednih predelov naselja Britof, bo kot tako generiralo razmeroma nizke prometne obremenitve. Na sliki v nadaljevanju je prikazana lokacija novo predlaganega priključka do OLN Br1 – Britof jug ter predlagana rešitev ureditve priključka. Dodatna analiza križišča/priključka do OLN Br1 - Britof jug je bila izdelana naknadno na osnovi prejetih Smernic za načrtovanje Državnega prostorskega načrta za avtocestni priključek Kranj sever (št. dopisa 37167-1389/2022-6 (1501) z dne 7. 06. 2022) in na podlagi izvedenih koordinacij z naročnikom. Dodatna kapacitetna analiza priključka je v osnovno prometno študijo 1683-PRS, dodana kot priloga 8 (Študija variant / predinvesticijska zasnova in državni prostorski načrt za avtocestni priključek Kranj sever, Prometna študija 1683-PRS (Lineal d. o. o., št. pr. 1683, maj 2024, po recenziji februar 2025)). Predlog rešitve priključka je pogojen z izgradnjo AC priključka Kranj sever, kar pomeni, da je pred izgradnjo priključka v promet potrebno najprej predati AC priključek Kranj sever (zaradi možnosti zagotavljanja t. i. »U zavojev« na osi stanovanjsko območje OLN Britof jug – AC priključek Kranj sever – Visoko).



S predlagano prometno ureditvijo samega priključka cestnega omrežja iz OLN Br1 – Britof jug na regionalno cesto in v luči zmanjševanja števila priključkov na tem odseku regionalne ceste se bodo izboljšali prometno varnostni vidiki vseh prometnih udeležencev. Čez drugi krak (krak OLN Br1 – Britof jug) se predvideva prehod za kolesarje (opsijsko tudi za pešce). Čez tretji krak (krak Visoko) se lahko zagotovi dodatni prehod za pešce s čimer bo zagotovljena dostopnost do sprehajalnih poti na nasprotni strani regionalne ceste. Potrebo po umestitvi dodatnega prehoda za pešce je potrebno uskladiti z upravljavcem regionalnega cestnega omrežja (DRSI).

Pripomba 28:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Ali bo na območju med krožiščem 1 in krožiščem 2 omogočena tudi vožnja kolesarjem?

Stališče/odgovor:

Podano je vprašanje.

Med obema krožiščema so kolesarji vodeni po cestišču. Urejanje kolesarskih povezav ni predmet tega DPN.

Pripomba 29:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Ali bo po sprejemu DPN na tem območju OLN območje Br 1- BRITOF JUG razveljavljen? Kdo bo izvedel spremembe OLN po uveljavitvi DPN? Kakšen bo vpliv hrupa iz priključka in ceste na stanovanjsko pozidavo? Kako bo s predvideno komunalno infrastrukturo na območju prekrivanja?

Stališče/odgovor:

Podana so vprašanja.

Prekliče se manjši del OLN Br 1- Britof jug na območju DPN. Območje DPN je določeno v 4. členu Uredbe o DPN s popisom zemljišč ali delov zemljišč s parcelnimi števkami in pripadajočimi katastrskimi občinami. Prav tako je navedeno, da je območje določeno s tehničnimi elementi, ki so razvidni iz grafičnega dela DPN. Drugačno vodenje vodovoda in fekalnega kanala omogočajo tako določila OLN Br 1 – Britof (34. člen odloka - odstopanja od tehničnih rešitev infrastrukturnih vodov, če s tem soglaša pristojni upravljavec) kot tudi DPN (8. člen Uredbe), ki dopušča rekonstrukcijo obstoječih in gradnjo novih javnih gospodarskih infrastrukturnih objektov in prometne infrastrukture. Glejte tudi stališče oz. odgovor na pripombo 11. Oba akta torej omogočata drugačno izvedbo omrežja gospodarske javne infrastrukture ob upoštevanju določenih pogojev. OLN Br 1 - Britof jug ne bo treba spreminjati.

S predmetnim DPN se načrtujejo AC priključek Kranj sever in z njim povezane prostorske ureditve. Med slednjimi so tudi protihrupne ograje. Kot posledica obremenitev s hrupom (obravnavano plansko obdobje za l. 2045) zaradi izgradnje AC priključka Kranj sever je načrtovana ureditev 6 protihrupnih ograj. V študiji obremenitve s hrupom in predlog protihrupnih ukrepov (Provia d. o. o., št. n.: PR652-STU-H, maj 2024, dop. februar 2025) so bili vplivi celovito obravnavani in je ugotovljeno, da bodo oz. so določene protihrupne ograje potrebne ne zaradi načrtovanega AC priključka Kranj sever ampak že za sedanje cestno omrežje (severneje ob avtocesti in ob regionalni cesti v Britofu). Protihrupne ograje, ki niso potrebne zaradi obremenjevanja okolja zaradi hrupa, ki je posledica prometa na AC priključku Kranj sever, ampak so potrebne zaradi obremenitev s hrupom zaradi prometa na obstoječem cestnem omrežju, niso načrtovane s predmetnim DPN. Zaradi celovitosti protihrupne zaščite smo vseeno kot obveznost investitorja (glede na to, da gre za istega investitorja kot načrtovane prostorske ureditve, zaradi oblikovne celovitosti ob avtocesti in hkratnega izvajanja gradbenih del ob avtocesti) kot pogoj (v 26. členu Uredbe o DPN) navedli izvedbo protihrupne ograje na obeh straneh avtoceste med km 3+190 in km 3+547. Protihrupne ograje ob regionalni cesti so načrtovane zaradi gradnje stanovanjskih objektov že v sklopu Občinskega lokacijskega načrta Br 1 – Britof jug (Uradni list RS, št. 85/10, 64/17), v katerem je navedeno, da je izvedba protihrupne bariere obveznost investitorja, ki zagotavlja komunalno opremo območja. Izvedba dodatne pasivne protihrupne oz. preveritev potrebe njene izvedbe je kot pogoj določena v Uredbi o DPN, kar pomeni, da je izvedba tega določila obveznost investitorja.

Pripomba 30:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Ali je mogoče pridobiti gradbeno dovoljenje za stanovanjski objekt na območju kjer je hrup presežen?

Stališče/odgovor:

Podano je vprašanje.

Vprašanje se nanaša na območje OLN Br 1- Britof jug. S predmetnim DPN se načrtujejo AC priključek Kranj sever in z njim povezane prostorske ureditve. Med slednjimi so tudi protihrupne ograje. Kot posledica obremenitev s hrupom (obravnavano plansko obdobje za l. 2045) zaradi izgradnje AC priključka Kranj sever je načrtovana ureditev 6 protihrupnih ograj. V študiji obremenitve s hrupom in predlog protihrupnih ukrepov (Provia d. o. o., št. n.: PR652-STU-H, maj 2024, dop. februar 2025) so bili vplivi celovito obravnavani. Ugotovljeno je, da bodo oz. so določene protihrupne ograje potrebne ne zaradi načrtovanega AC priključka Kranj sever ampak že za sedanje cestno omrežje (severneje ob avtocesti in ob regionalni cesti v Britofu). Protihrupne ograje, ki niso potrebne zaradi obremenjevanja okolja zaradi hrupa, ki je posledica prometa na AC priključku Kranj sever, ampak so potrebne zaradi obremenitev s hrupom zaradi prometa na obstoječem cestnem omrežju, niso načrtovane s predmetnim DPN. Zaradi celovitosti protihrupne zaščite je kot obveznost investitorja (glede na to, da gre za istega investitorja kot načrtovane prostorske ureditve, zaradi oblikovne celovitosti ob avtocesti in hkratnega izvajanja gradbenih del ob avtocesti) kot pogoj (v 26. členu Uredbe o DPN) navedena izvedba protihrupne ograje na obeh straneh avtoceste med km 3+190 in km 3+547. Protihrupne ograje ob regionalni cesti so načrtovane zaradi gradnje stanovanjskih objektov že v sklopu Občinskega lokacijskega načrta Br 1 – Britof jug (Uradni list RS, št. 85/10, 64/17), v katerem je navedeno, da je izvedba protihrupne bariere obveznost investitorja, ki zagotavlja komunalno opremo območja. Slednje pomeni, da bodo v območju OLN Br 1 - Britof jug obremenitve s hrupom v skladu z zakonskimi omejitvami v obdobju do gradnje AC priključka Kranj sever. V sklopu gradnje AC priključka Kranj sever pa bodo izvedeni vsi zahtevani protihrupni ukrepi, da v vplivnih poselitvenih območjih obremenitve s hrupom ne bodo presegale zakonsko dovoljenih.

Pripomba 31:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Meja območja DPN posega čez mejo območja OLN območje Br 1 – BRITOF JUG. Ali bodo ta zemljišča odkupljena?

Stališče/odgovor:

Podano je vprašanje.

Po uveljavitvi Uredbe o DPN, bo za nepremičnine, navedene v območju DPN, investitor izvedel prenos lege gradbene parcele na teren in določil meje parcel v naravi. Ko je prostorski akt sprejet, investitor prične z aktivnostmi za pridobitev gradbenega dovoljenja, med katere spada tudi pridobivanje – odkupovanje nepremičnin, ki se nahajajo v območju državnega prostorskega načrta, tudi če le ta posega čez mejo OLN Br 1 - Britof jug.

Pripomba 32:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Na kakšen način je mogoče postopek priprave DPN ustaviti?

Stališče/odgovor:

Podano je vprašanje.

V skladu s prvim odstavkom 2. člena ZUreP-3 je priprava in sprejem prostorskih aktov (med drugim DPN), s katerimi se načrtuje prostorski razvoj, eden od ciljev urejanja prostora, ki je v javnem interesu.

Postopek priprave DPN se prične na podlagi obrazložene in utemeljene pobude, ki jo poda ministrstvo v katerega resor spada prostorska ureditev. V primeru pobude za AC priključek Kranj sever je to Ministrstvo za infrastrukturo. Pobuda za AC priključek Kranj sever je bila posredovana pripravljavcu – MNVP, ki je preverilo popolnost in utemeljenost pobude. Pobuda za predmetni DPN je bila ustrezno obrazložena in utemeljena, zato je MNVP pričel s postopkom priprave DPN. Postopek priprave DPN je trenutno v fazi po javni razgrnitvi ŠV (UR) / PIZ in DPN. V postopku priprave DPN je investitor izdelal vse potrebne strokovne podlage, ki so bile zahtevane s strani nosilcev urejanja prostora, ŠV (UR) / PIZ, predlog DPN in okoljsko poročilo ter jih v roku dostavil pripravljavcu. Skozi postopek celovite presoje vplivov na okolje je bilo ugotovljeno, da so vplivi plana na okolje sprejemljivi. Zato ni razloga za zaustavitev priprave DPN. Vplivi na vse sestavine okolja bodo takšni, da ne bodo presegali mejnih vrednosti, ki jih določa zakonodaja.

V kolikor je postopek voden v skladu z zakonodajo, kar pomeni, da je pobuda ustrezno utemeljena in obrazložena, ter v postopku celovite presoje vplivov na okolje niso ugotovljeni prekoračeni vplivi na vse sestavine okolja, ni razloga za zaustavitev postopka priprave DPN.

Pripomba 33:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Kaj se bo zgodilo, če lastniki ne bodo hoteli prodati zemljišč za gradnjo AC priključka?

Stališče/odgovor:

Podano je vprašanje.

Glejte tudi I. Splošna pojasnila v okviru odgovora na pripombo 2.

Če v roku 30 dni od vročitve ponudbe pogodba za odkup nepremičnine ni sklenjena, lahko država na predlog investitorja vloži predlog za razlastitev. Razlastitvene postopke vodijo upravne enote, če je razlastitvena upravič enka država, jo v razlastitvenem postopku zastopa Državno odvetništvo RS. V postopku razlastitve upravni organ odloča zgolj o odvzemu in/ali omejitvi lastninske pravice, ne pa o višini in ustreznosti odškodnine. V kolikor sta stranki sporazumni pa odločba o razlastitvi lahko vsebuje tudi sporazum o odškodnini za odvzete nepremičnine. Če sporazuma ne dosežeta, o odškodnini odloča pristojno sodišče.

Pripomba 34:

(občan/občanka na javni obravnavi dne 3. 9. 2025)

Nič niste omenili priključka Kranj zahod. Če bi imeli več krožišč bi bil promet bolj tekoč in ne bi potrebovali dodatnega priključka.

Stališče/odgovor:

Pripomba se ne upošteva.

Pripomba je podana preveč na splošno. AC priključek Kranj zahod in druge načrtovane ureditve na cestnem omrežju na območju Kranja so bile upoštevane v izdelanem makro prometnem modelu v okviru prometne študije.

**dr. Nataša BRATINA
GENERALNA DIREKTORICA
DIREKTORATA ZA PROSTOR
IN GRADITEV**

**mag. Andreja KNEZ
GENERALNA DIREKTORICA
DIREKTORATA ZA CESTE
IN CESTNI PROMET**