



PRIMERJAVA PREDVIDENIH TRAS SEVERNE OBVOZNICE (S IN J)

Naročnik:
Mestna Občina Kranj

Domžale, maj 2023

(1) NASLOVNICA S PODATKI O PODROBNEM NAČRTU

POBUDNIK / NAROČNIK:

Mestna Občina Kranj
Slovenski trg 1
4000 KRANJ

NALOGA:

PRIMERJAVA PREDVIDENIH TRAS SEVERNE OBVOZNICE (S IN J)

VRSTA PROJEKTA
DOKUMENTACIJE:

ŠTUDIJA VREDNOTENJA (maj 2023)

IZDELOVALEC:

RRD, REGIJSKA RAZVOJNA DRUŽBA d.o.o.,
družba za sonaravno urejanje prostora, Domžale
Ljubljanska 76
1230 DOMŽALE

Direktor:
Borut ULČAR, univ.dipl.inž.arh.

ŽIG:



ŠT. PROJEKTA:

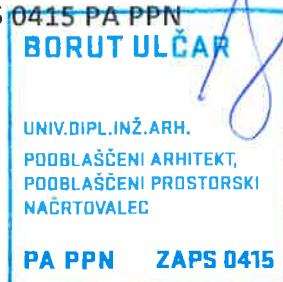
16/2023

ODG. VODJA IZDELAVE:

Borut ULČAR, univ.dip.inž.arh.

ZAPS 0415 PA PPN

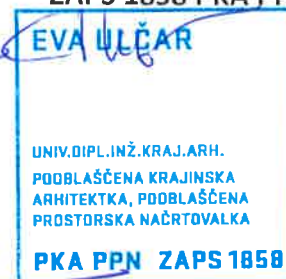
Žig in podpis:



SODELAVCI:

Eva ULČAR, univ.dipl.inž.kraj.arh.

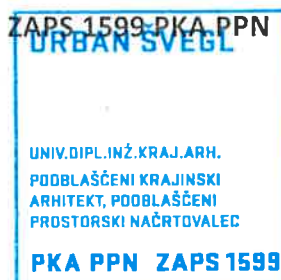
ZAPS 1858 PKA PPN



Uroš ULČAR, štud.arh.

Urban ŠVEGL, univ.dipl.inž.kraj.arh.

ZAPS 1599 PKA PPN



Janja SLUGA, dipl.geog. (UN)

Vera RUTAR, pob. arh.

ZAPS 9090 PA*



(2) KAZALO VSEBINE – TEKSTUALNI DEL

(1)	Naslovnica s podatki	2
(2)	Kazalo vsebine	4
(3)	UVODNA OBRAZLOŽITEV	5
	(3.1) Uvod	5
	(3.2) Cilji	5
	(3.3) Izhodišča za načrtovanje	6
	(3.4) Predstavitev variant, metod in izhodišča	18
(4)	SOCIALNO – PROSTORSKI VIDIK VARIANTNIH REŠITEV	19
	(4.1.) Regionalni vidik	19
	(4.2.) Urbanistični vidik	22
	(4.3.) Socialni vidik	26
	(4.4.) Sklepna ocena variantnih rešitev iz socialno – urbanističnega vidika	27
(5)	GRAFIČNI DEL	28
	(5.1.) Prikaz variante A na podlogi namenske rabe	28
	(5.2.) Prikaz variante A na podlogi DOF	29
	(5.3.) Prikaz variante B na podlogi namenske	30
	(5.4.) Prikaz variante B na podlogi DOF	31
	(5.5.) Prikaz variante C na podlogi namenske	32
	(5.6.) Prikaz variante C na podlogi DOF	33
(6)	LITERATURA IN VIRI	34

(3) UVODNA OBRAZLOŽITEV

(3.1.) UVOD

Mestna občina Kranj se v okviru postopkov prostorskega načrtovanja ukvarjanja s sistemskim urejanjem prometa mesta Kranja glede na stanje v prostoru in njegov dolgoročni razvoj.

S tokratnim elaboratom se, na podlagi izkazanega interesa, obsega razpoložljivih strokovnih podlag, ki so bile na razpolago izdelovalcu, proučuje tri variante poteka severo - vzhodnega dela trase severne obvoznice, ki bodo obdelana s strani različnih strokovnjakov glede na specifična posamezna območja obdelave. Vrednotenje severne trase obvoznice bo vrednoteno s področja okoljskega, prometnega in socialno prostorskega urbanističnega vidika. Slednji je v nadaljevanju elaborata podrobneje obdelan in ovrednoten.

Cilji, izhodišča, predstavitev variant, metod in izhodišč dela ter končno primerjava variant z socialno prostorskega (urbanističnega) vidika in iz tega izpeljan zaključek s sklepnimi ugotovitvami so prikazani v nadaljevanju.

(3.2.) CILJI

Potek trase severne obvoznice je bil sprejet v veljavnem OPN leta 2014 in je v elaboratu vrednoten kot varianta A. Varianti B in C predstavljata traso severne obvoznice, ki glede na lokacijo v prostoru poteka severneje od variante A ter se glede izvedbe delita na varianto B, ki v delu premestitve načrtuje viadukt preko območja, varianta C pa je v tem delu načrtovana s predorom. Varianta A je skladna z izvedbenim delom OPN, torej namensko rabo prostora in načelnimi usmeritvami strateškega dela in urbanističnim načrtom. Varianti B in C pa sta skladni s strateškim delom OPN in urbanističnim načrtom.

Mestna občina Kranj je leta 2015 pričela s postopkom sprememb in dopolnitev občinskega podrobnega prostorskega načrta št. 4 (v nadaljevanju SD OPN 4), v fazi postopka priprave dopolnjenega osnutka izvedla posamezna usklajevanja z nosilci urejanja prostora.

V fazi usklajevanj z Zavodom RS za varstvo narave, se je pojavila zahteva po vrednotenju predvidenih tras severne obvoznice mesta Kranj z različnih vidikov, v nadaljevanju je podrobneje obdelan socialno prostorski (urbanistični) vidik. Pri vrednotenju se upošteva cilje lokalne skupnosti, saj Mestna občina Kranj predstavlja vodilno lokalno skupnost gorenjske regije, strateških dokumentov prostorskega razvoja Slovenije kot tudi ključnih občinskih prostorskih vsebin. Kočni cilj tega dokumenta je opredelitev najustreznejše variante trase severne obvozne ceste, ki bo poleg ostalih strokovnih elaboratov služila h končnemu izboru najustreznejše rešitve.

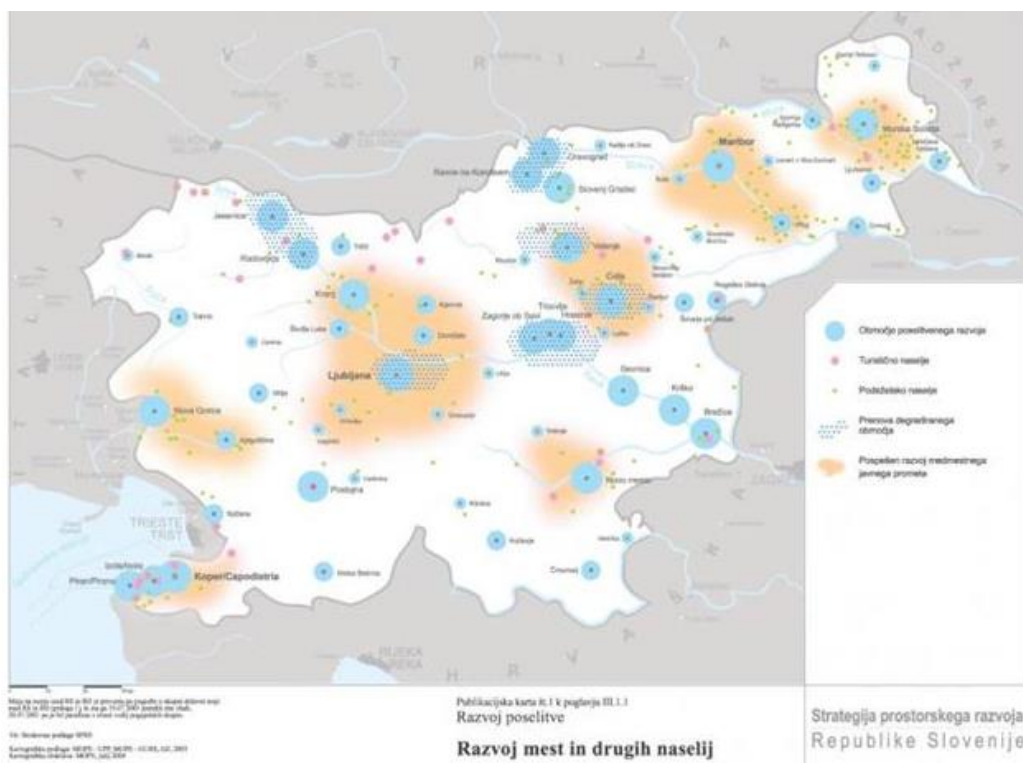
(3.2.) IZHODIŠČA ZA NAČRTOVANJE

Temeljna zakonska izhodišča iz katerih izhaja izdelava študije variant primerjave predvidenih tras severne obvoznice:

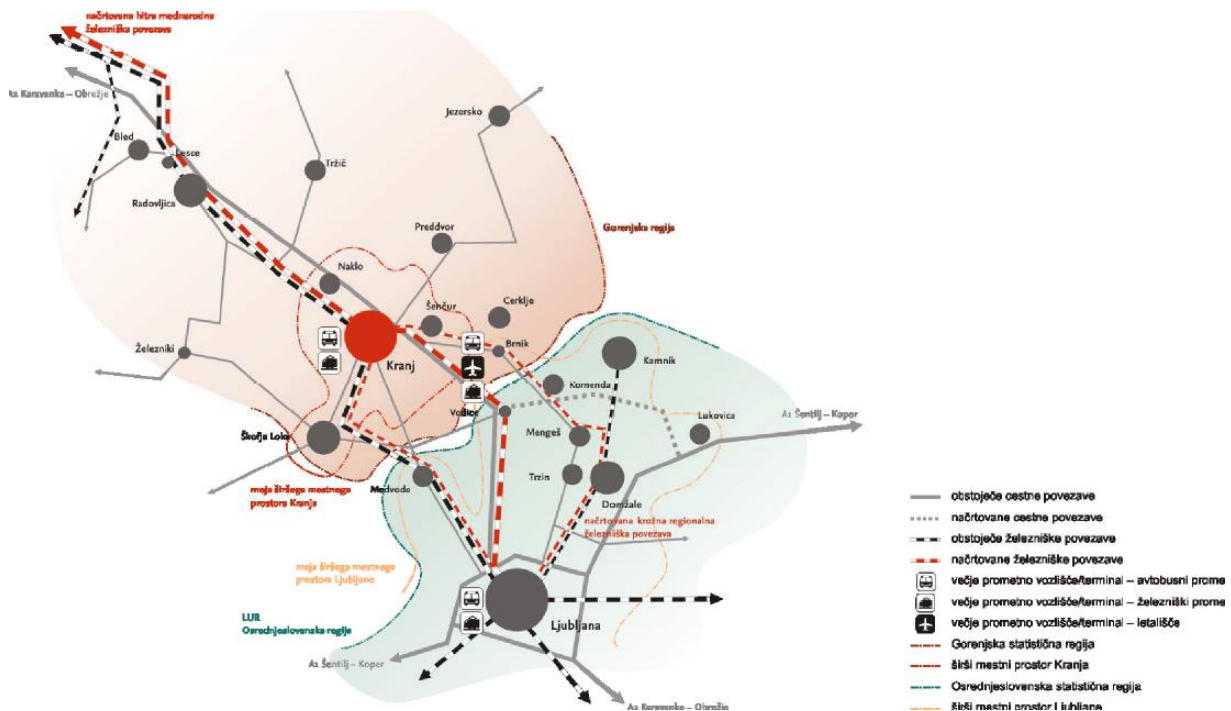
STRATEGIJA PROSTORSKEGA RAZVOJA SLOVENIJE

Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04, 33/07 – ZPNačrt, 61/17 – ZUreP-2 in 199/21 – ZUreP-3) določa, da je potrebno Kranj razvijati kot središče nacionalnega pomena in kot drugo najpomembnejše središče širšega ljubljanskega mestnega območja in iz tega naslova predstavlja pomembno regionalno prometno vozlišče. Kot navajajo v poglavju razvoja gospodarske javne infrastrukture je razvoj prometne infrastrukture pomemben za razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij in ostalimi zalednimi območji, kar prispeva h konkurenčnosti položaja regij ter povezanost z evropskimi prometnimi sistemi. Optimalno razvit prometni sistem spodbuja gospodarsko, socialno, okoljsko, prostorsko najbolj smotrne in učinkovite oblike poteka prometa. Razvoj prometnih omrežij tako omogoča izkoriščanje potencialov prostora za poselitev, infrastrukturo, proizvodne in oskrbne dejavnosti, rekreacijo in turizem ter funkcionalno zaokrožanje naselij in območij drugih dejavnosti. Razvoj prometnih omrežij se načrtuje usklajeno z razvojem poselitve in drugih infrastrukturnih sistemov. Ob tem se zagotavlja kvalitetne bivalne in delovne pogoje, zmanjšuje negativne vplive na naravno in bivalno okolje, ohranja kulturno dediščino in varuje naravne vire, biotsko raznovrstnost ter naravne vrednote.

Dosedanji razvoj Kranja in lega v prostoru mu za to dajeta ustrezen potencial pri katerem pomembno vlogo igra tudi severna obvoznica.



Slika 01: Razvoj mest in drugih naselij, vir – SPRS



Slika 02: Vpetost v prometni sistem širšega območja, vir - Urbanistični načrt mesta Kranj

PROSTORSKI RED SLOVENIJE

Odlok o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04, 33/07 – ZPNačrt, 61/17 – ZUreP-2 in 199/21 – ZUreP-3) v 42. členu določa izhodišča o načrtovanju prometne infrastrukture, ki so v nadaljevanju povzeta v spodnjem tekstu:

- (1) Poteke nove prometne infrastrukture je treba načrtovati usklajeno z načrtovanjem razvoja poselitve, pri čemer je načrtovani razvoj poselitve osnova za prometne študije, na podlagi katerih se načrtuje nova prometna infrastruktura.
- (2) Med različnimi vrstami prometne infrastrukture in različnimi oblikami prometa je treba zagotavljati učinkovite povezave tako, da je v prometnih vozliščih med njimi omogočeno prehajanje ljudi in blaga v čim krajšem možnem času.
- (3) Pri načrtovanju nove prometne infrastrukture je treba za zagotavljanje učinkovite povezanosti prostora omogočiti ohranitev obstoječih ali nadomestitev morebitnih prekinjenih prometnih povezav (lokalnih cest, pešpoti in drugih javnih poti).
- (4) Zagotoviti je treba ustrezno hierarhično strukturo prometne infrastrukture glede na hitrost prometnih povezav, pri čemer hitrejša in bolj zmogljive povezave služijo povezavi večjih enot poselitve, počasnejše in manj zmogljive pa povezavi manjših enot in neposredni dostopnosti osnovnih enot poselitve.
- (5) Pri načrtovanju prometne infrastrukture se spodbuja gospodarsko, socialno, okoljsko in prostorsko najbolj smotrne in učinkovite oblike prometa, zlasti pa vse oblike javnega potniškega prometa.
- (6) Načrtovanje prometne infrastrukture naj prispeva k uravnoteženi obremenjenosti vseh vrst prometne infrastrukture pri njihovi optimalni izkoriščenosti.

(7) Ob načrtovanju prometne infrastrukture se v čim večji možni meri preprečuje promet skozi naselja, ki nima izvora ali cilja v naselju, skozi katero poteka. Obvozno oziroma razbremenilno prometno infrastrukturo se uredi, kadar obstoječe prometno omrežje ne zadošča predvideni količini prometa.

(8) Pri načrtovanju prometnih terminalov naj se prednostno preuči možnost preureditve površin opuščene ali predimenzionirane prometne infrastrukture (mejni prehodi s članicami EU in podobno).

Prostorski red Slovenije v 44. člen določa izhodišča za načrtovanje cestne infrastrukture v naselju iz katere sledi:

(1) Pri načrtovanju cestne infrastrukture v naselju, ki jo sestavljajo državne, lokalne in zasebne ceste, je treba zagotavljati:

1. prometno funkcijo cest (povezovalna funkcija, dostopna funkcija);
2. bivalno funkcijo cest (prostorska funkcija, socialna funkcija, ekološka funkcija, ekonomska funkcija).

(2) Upošteva naj se načelo, da z večanjem pomena prometne funkcije cest v naselju upada pomen bivalne funkcije in obratno.

(3) Cestno infrastrukturo v naselju je treba hierarhično strukturirati na glavne ceste, zbirne mestne ali zbirne krajevne ceste, mestne ali krajevne ceste ter javne poti, pri čemer glavne ceste opravljajo pretežno prometno funkcijo cest, mestne ali krajevne ceste ter javne poti pa pretežno bivalno funkcijo cest.

(4) Cestno infrastrukturo v naselju je treba načrtovati tako, da funkcionalno povezanih prostorskih dejavnosti ne delijo ceste s poudarjeno prometno funkcijo.

(5) Prometne površine v naselju je treba prilagoditi funkcionalno oviranim ljudem.

(6) Pri načrtovanju cestne infrastrukture v naselju se upošteva načelo prednosti pri dostopnosti po naslednjem vrstnem redu: pešec, kolesar, javni potniški promet in drugi motorni promet.

(7) Omrežje cest se praviloma načrtuje tako, da glavne ceste in zbirne mestne ali zbirne krajevne ceste tvorijo mrežno strukturo cest, mestne ali krajevne ceste ter javne poti pa drevesno strukturo cest.

(8) Glavne ceste in zbirne mestne ali zbirne krajevne ceste praviloma predstavljajo tudi meje prostorskih ali funkcionalnih enot.

(9) Za omogočanje preglednosti in enostavne orientacije v prostoru naj struktura omrežja cest praviloma temelji na strukturni urejenosti naselja. Ceste naj sledijo pogledom na izpostavljene ustvarjene ali naravne sestavine prostora.

(10) Prednostno se načrtuje širjenje omrežja pešpoti ter sklenjena območja za pešce (peš cone), sklenjeno kolesarsko omrežje ter povezano omrežje vseh vrst javnega potniškega prometa.

(11) Središča naselij se razbremenjuje avtomobilskega prometa in tranzitnega prometa; dejavnosti, ki so vir tovarnega prometa, naj se načrtuje v navezavi na glavne ceste.

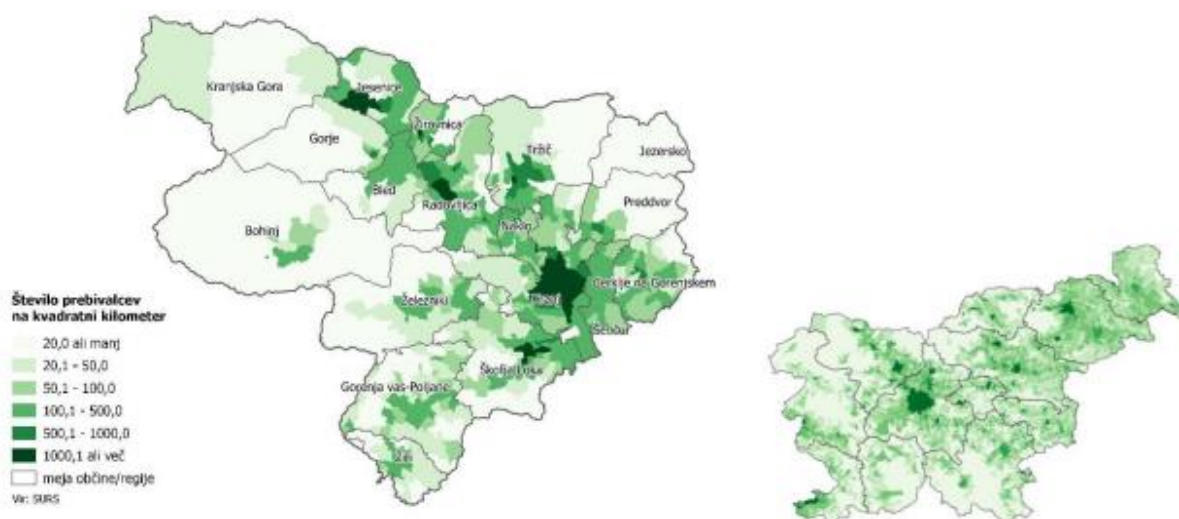
Temeljna regionalna prostorska izhodišča, ki predstavljajo podlago za izdelavo študije variant primerjave predvidenih tras severne obvoznice:

REGIONALNI RAZVOJNI PROGRAM GORENJSKE (v nadaljevanju RRP)

Trenutno je veljaven RRP 2021-2027, podani so relevantni izvlečki iz trenutno veljavnega RRP.

RRP obsega geografsko območje Gorenjske razvojne regije, ki vključuje 18 občin, glede na pomembnost, občino Kranj. Kranj ima vlogo regijskega središča znotraj gorenjske regije. Tu so koncentrirane javne službe, upravne, izobraževalne in kulturne ustanove ter ključne poslovno-storitvene dejavnosti, ki oskrbujejo prebivalce vse gorenjske regije. Smer razvoja in želeni prihodnji položaj Mestne Občine Kranj je opredeljen v okviru Trajnostne urbane strategije Mestne občine Kranj do leta 2030. Poleg tega so še posebej pomembne dejavnosti za krepitev Kranja kot regijskega središča. Te morajo težiti k trajnostnemu urbanemu razvoju in vzpostavitvi vseh funkcij, ki jih ima sedež pokrajine in jih prebivalci regije potrebujejo (upravne, znanstveno-izobraževalne, finančne, poslovne, zdravstvene, prometne...).

V okviru RRP so med drugim podane usmeritve za bolj povezano Gorenjsko, na način iskanja rešitev po ustrezni infrastrukturi, tako prometni kot informacijsko – telekomunikacijski, kar predstavlja najkompleksnejši infrastrukturni projekt. Med glavnimi smernicami navaja povečanje dostopnosti in spodbujanje funkcijske povezanosti mest. Za okolje in gospodarstvo je izjemnega pomena rešitev prometnih problemov, ozka grla in slaba pretočnost. Tako za nadaljnji razvoj mest in manjših krajev, kot za izboljšanje kvalitete bivanja lokalnega prebivalstva ter prometne razbremenitve urbanih in turističnih središč je ponekod še vedno nujna izvedba prometne obvoznice. S tem se zagotovijo mirne cone, površine za pešce in kolesarje, večja kakovost bivanja.



Slika 03: Gostota poselitve po območjih naselij na Gorenjskem in v Sloveniji leta 2019 (Regionalni razvojni program Gorenjske 2021-2027)

Temeljna občinska zakonska izhodišča iz katerih izhaja izdelava študije variant primerjave predvidenih tras severne obvoznice:

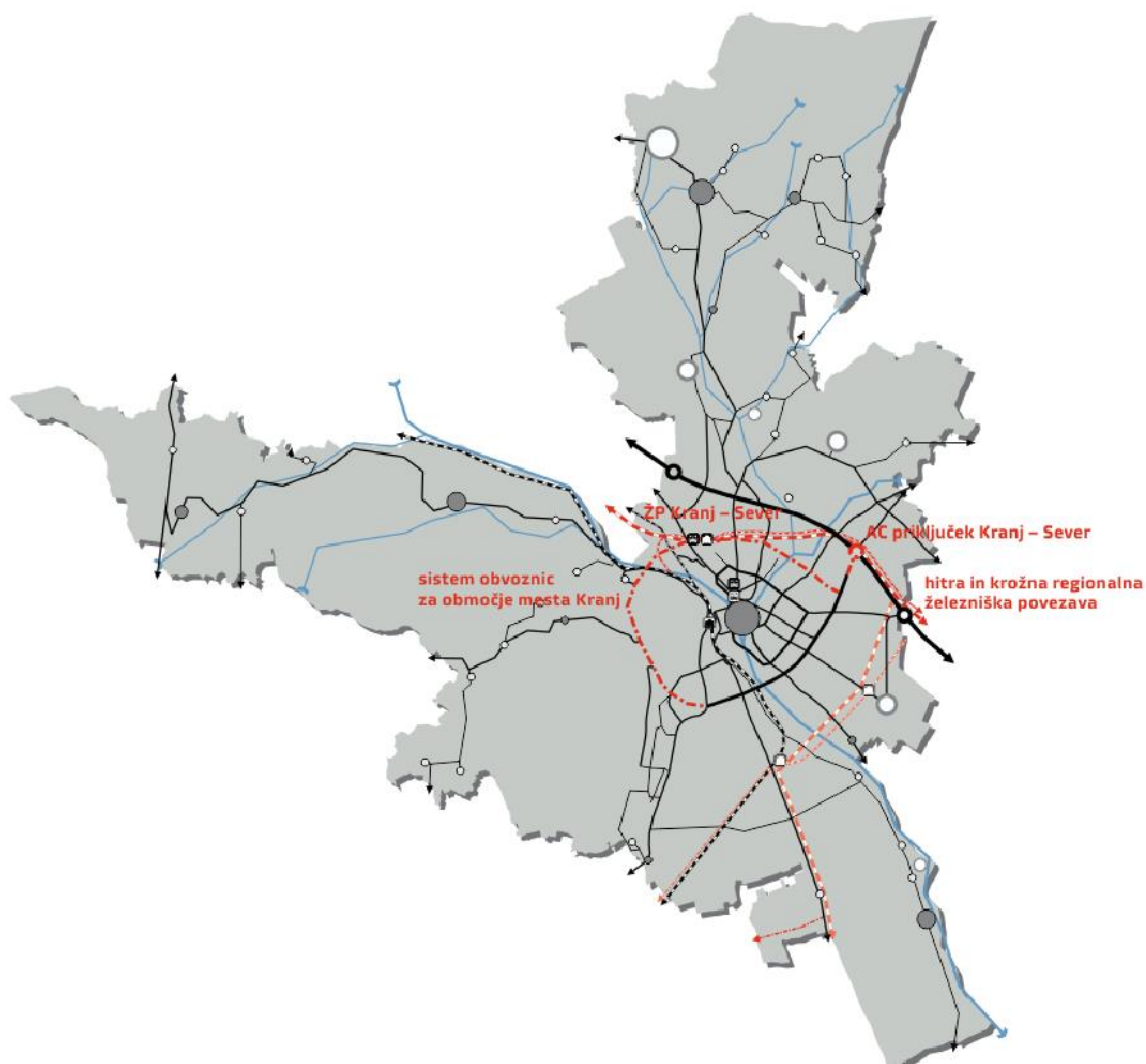
OBČINSKI PROSTORSKI NAČRT MESTNE OBČINE KRANJ

V Odloku o strateškem prostorskem načrtu Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 74/14) so podane strateške usmeritve za prometni sistem. Te usmeritve so:

II/2.3. Temeljne smeri prometnega povezovanja naselij v občini in regiji

7. člen

(1) Načrtuje se ureditev novega avtocestnega priključka Kranj – sever in celovita rešitev prometne problematike na območju mesta Kranj s sistemom vpadnic in prometnih obročev.



Slika 04: Osnovne poteze razvoja prometnega omrežja (Strateški prostorski načrt MOK)

II/3.1. Prometna infrastruktura, II/3.1.1. Cestno omrežje,

10. člen

(1) Preko osrednjega dela občine poteka avtocesta A2 Karavanke – Obrežje. Občinsko prometno omrežje se na njo navezuje preko priključkov Kranj – vzhod in Kranj – zahod. Načrtuje se ureditev dodatnega priključka (Kranj – sever), s katerim se bo ob sočasni dograditvi notranjega prometnega omrežja bistveno izboljšala pretočnost prometa na območju mesta Kranj in širše.

(2) Na avtocesto se navezuje serija vpadnic, ki povezujejo ožje območje mesta Kranj z avtocesto in zaledjem. Na načrtovani priključek Kranj – sever se navezuje obstoječa vzhodna obvoznica RI 210 Zgornje Jezersko – Škofja Loka. Sistem vpadnic se povezuje s sistemom cestnih obročev v mestu.

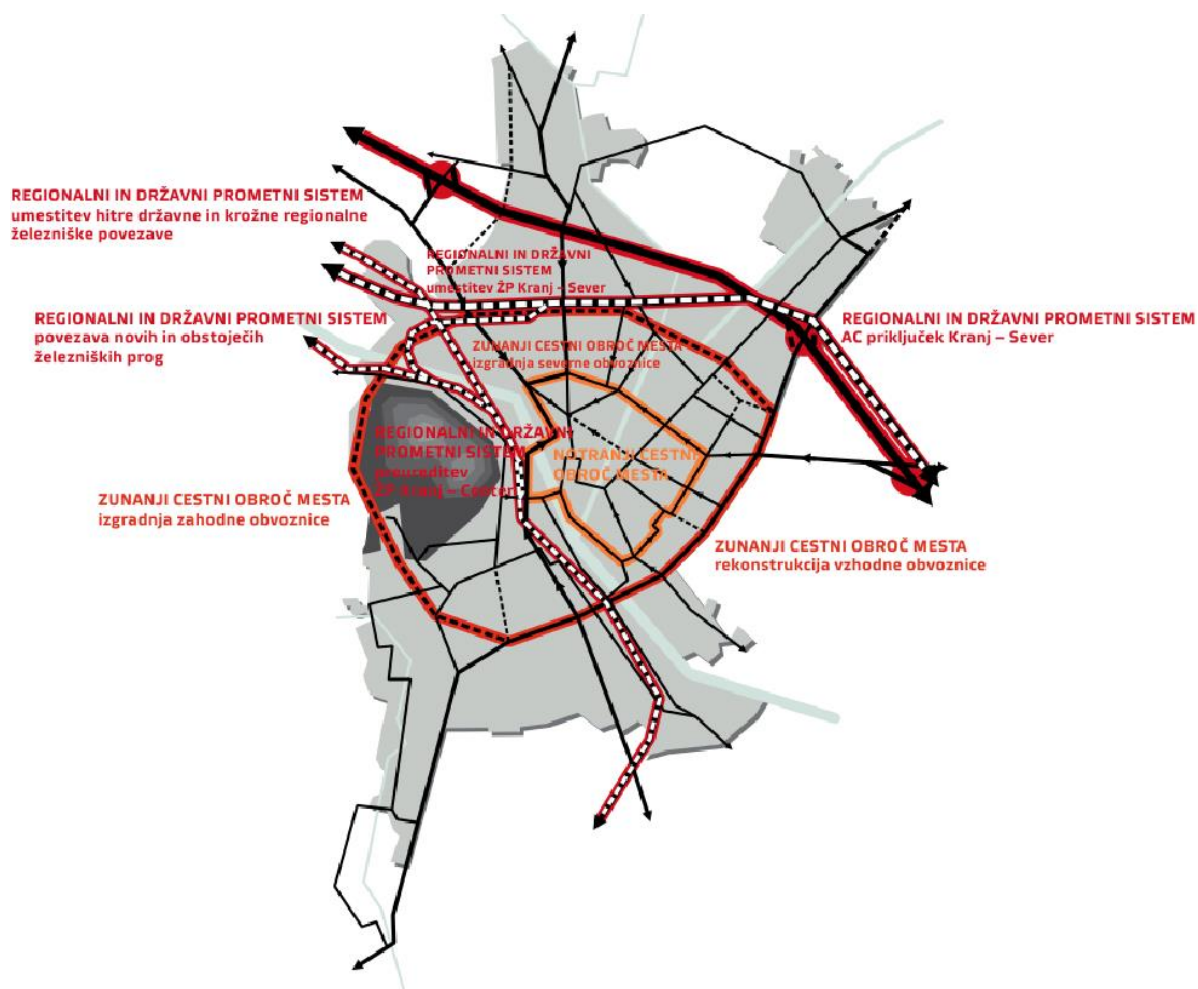
(3) Zunanji cestni obroč poteka okrog mesta (po meji med mestom in predmestjem). Tvorijo ga obstoječa vzhodna obvoznica ter zahodna in severna povezovalna cesta, ki sta bili v prostorske akte občine vneseni že v preteklosti. S SPN se redefinira način priključevanja zahodne na vzhodno obvoznico in sistem vpadnic ter potek severne povezovalne ceste, v vzhodnem delu.

(4) Okrog mestnega jedra Kranja se z rekonstrukcijo obstoječih cest in izgradnjo novih povezav oblikuje notranji cestni obroč. Posebna pozornost se posveča tudi celoviti ureditvi prometa (vključno s sistemom površin za mirujoči promet, con umirjanja prometa, peš con ipd.) na območju ožjega mestnega jedra.

(5) Na zunanji cestni obroč se navezujejo vpadnice iz smeri Ljubljane (RI 211 Kranj – Ljubljana), Naklega (RII 412 Naklo – Kranj), Škofje Loke in Preddvora (RI 210 Zgornje Jezersko – Škofja Loka), letališča Jožeta Pučnika (GII 104 Kranj – Trzin) Golnika (RII 410 Bistrica pri Trziču – Kranj), Medvod (LC 251040 Jeprca – Labore) ter Zg. in Sp. Besnice (LC 183020 Kranj – Podblica), ki povezujejo območje mesta Kranj z zaledjem. Vpadnica iz smeri Škofje Loke se prometno razbremeni z ustrezno ureditvijo povezave z vpadnico iz smeri Medvod – možni sta dve različici, ki potekata po obstoječih prometnicah (cesta ob regionalni železnici, napajalna cesta za naselje Meja). Konkreten potek ceste bo v nadaljnjih postopkih skozi analize ustrezno ovrednoten – izbrana bo tista različica, ki se bo pokazala kot najprimernejša s prostorskega, okoljskega in ekonomskega vidika ter vidika družbene sprejemljivosti.

(6) Z rekonstrukcijo, posodobitvami in novogradnjami cest se prednostno izboljšujejo povezave med območjem mesta Kranj in zaledjem. Glede na potrebe (varnostne in prometnotehnične zahteve ipd.) se rekonstruirajo, posodablajo in dograjujejo tudi preostale občinske ceste.

(7) Kjer je to možno, se v okviru rekonstrukcij in posodobitev ter novogradenj ob cestah uredijo koridorji za kolesarske steze in pešpoti.



Slika 05: Razvoj prometnega omrežja na območju mesta Kranj (Strateški prostorski načrt MOK)

V Odloku o izvedbenem prostorskem načrtu Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 74/14) so podane izvedbene usmeritve za prometni sistem. Te usmeritve so:

VI/ OBMOČJA, ZA KATERA SE PRIPRAVI OBČINSKI PODROBNI PROSTORSKI NAČRT
48. člen

3. Usmeritve za pripravo OPPN v naseljih

3.21 Kranj Mestni cestni obroč – splošno

(1) Skladno že uveljavljenemu konceptu prometne ureditve dosedanjih strateških planskih usmeritev se kot zunanji mestni cestni obroč ohranja, v potekih tras deloma redefiniran sistem troje mestnih cest, ki ga ustvarjajo severna in zahodna povezovalna cesta ter obstoječa vzhodna obvoznica.

(2) Za vse posege v bregove Kokre in Save je potrebno izdelati stabilnostno študijo brežin obeh vodotokov.

3.22 Kranj Severna mestna povezovalna cesta KR OS 1, KR OS 2 in KR OS 3

(1) Severna mestna povezovalna cesta je namenjena razbremenitvi obstoječe prometne mreže severnega dela mesta in prečni povezavi mestnih vpadnic s severozahoda in severa, ki jih mimobežna trasa avtoceste ne vključuje. Njena trasa se začne v križišču med priključkom na avtocesto Kranj – vzhod in glavno cesto G2-104 (Kranj V – Brnik – Mengeš – Trzin) ter poteka ob severnem robu kompaktnega dela mesta Kranj in se izteče v prometnem vozlišču na Zlatem Polju in priključevanju na avtocesto v priključku Kranj – zahod po regionalni cesti R2-412 Naklo (Kranj Z) – Kranj – Kranj (Labore). Na njenem poteku je treba izvesti premostitev reke Kokre tako, da bo imela na naravo najmanjši vpliv. Načrtuje naj se štiripasovnica z ločenimi vozišči za posamezno smer prometa ter minimalno širino pasu 3,75 metra. Na vsaki strani ceste je treba zagotoviti še hodnik za pešce in kolesarsko pot, ki morata biti z zelenico ločena od vozišč. Križanja med posameznimi cestami naj se izvedejo s krožišči.

(2) Načeloma se na trasi severne povezovalne ceste načrtuje umestitev šest krožišč in sicer:

- pri križanju z vzhodno obvoznico (regionalno cesto R1-210 Zgornje Jezersko – Preddvor – Kranj – Škofja Loka – Gorenja vas – Cerklje na Gori – Želina – Škofja Loka (Jeprca),
- v navezavi na cesto Jaka Platiše,
- v navezavi na Jezersko cesto,
- pri križanju z zbirno mestno ali krajevno cesto - Cesta Kokrškega odreda – Cesta na Rupo,
- pri križanju z regionalno cesto R2-410 Bistrica pri Trziču – Kokrica – Kranj,
- v izteku na regionalno cesto R2-412 (Naklo (Kranj Z) – Kranj – Kranj (Labore).

(3) Pri načrtovanju je potrebno:

- upoštevati, da premostitveni objekti ne posegajo v strugo vodotoka Kokre,
- upoštevati, da je premostitveni objekt projektiran tako, da v čim manjši meri posega v brežine kanjona Kokre,
- izdelati študijo hrupa s katero bodo predvideni aktivni in pasivni protihrupni ukrepi za zaščito izpostavljenih območij in stanovanjskih objektov,
- na podlagi rezultatov predhodnih arheoloških raziskav, je na lokaciji arheološkega območja »Pri vrtnariji« (EŠD 29861) in »Pod Rupo« (EŠD 29862) na trasi severne povezovalne ceste

KR OS 1 potrebno izvesti dodatne intenzivne površinske in podpovršinske arheološke preglede ter arheološke testne izkope, na trasi severne povezovalne ceste KR OS 2 pa izvesti dodatne intenzivne površinske in podpovršinske arheološke preglede ter v primeru zgojitve najdb opraviti tudi arheološke testne izkope.

(4) Med gradnjo povezovalne ceste je potrebno:

- skrbeti, da se na območje ne занесеjo tujerodne rastline,
- zagotoviti da se izgradnja premostitvenega objekta ne izvaja v drstitvenem obdobju,
- med gradnjo je na trasi celotne povezovalne ceste potrebno izvajati arheološki nadzor nad gradbenimi deli.

(5) Po izgradnji povezovalne ceste je potrebno:

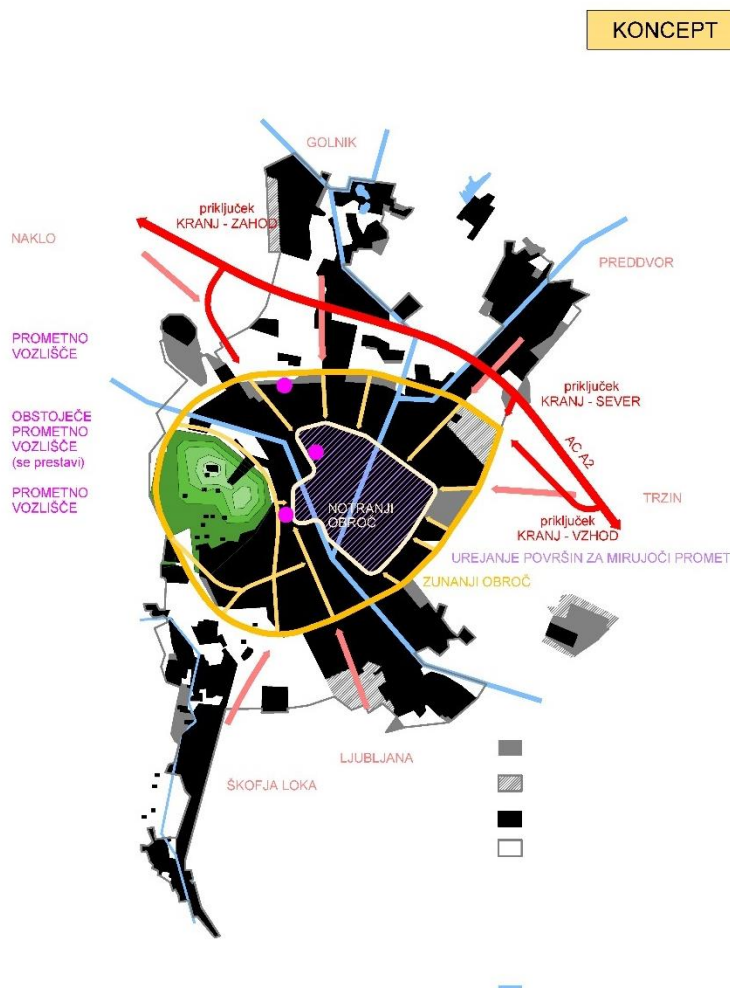
- ogolele površine zasaditi z avtohtono vegetacijo,
- odstranjevati eventualne invazivne tujerodne rastline,
- košnjo ob gozdnem robu izvajati največ dvakrat letno, v pozno poletnem in pozno pomladnem času.

URBANISTIČNI NAČRT MESTA KRANJ

Urbanistični načrt mesta Kranj nadaljuje in nadgrajuje odločitve urbanistične zasnove mesta Kranj in je podlaga za celovito načrtovanje razvoja urbanega središča. Koncepti razvoja, ki se nanašajo na območja obdelave so opisani v nadaljevanju.

Koncept prometnega omrežja

Vpetost v prometni sistem širšega območja Mesto Kranj leži na ugodni prometni legi v bližini državnega središča Ljubljana in letališča Jožeta Pučnika. Z ostalimi deli Slovenije in širše je povezano z avtocesto A2 Ljubljana – Jesenice in glavno železniško progo Ljubljana – Jesenice (ki sta sestavni del X. panevropskega prometnega koridorja). Preko območja občine se načrtuje gradnja hitre mednarodne železniške proge Ljubljana – Jesenice. Za povezavo središč severnega dela Ljubljanske kotline se preučuje možnost umestitve krožne železniške povezave med Ljubljano, letališčem, Kranjem in drugimi manjšimi središči.

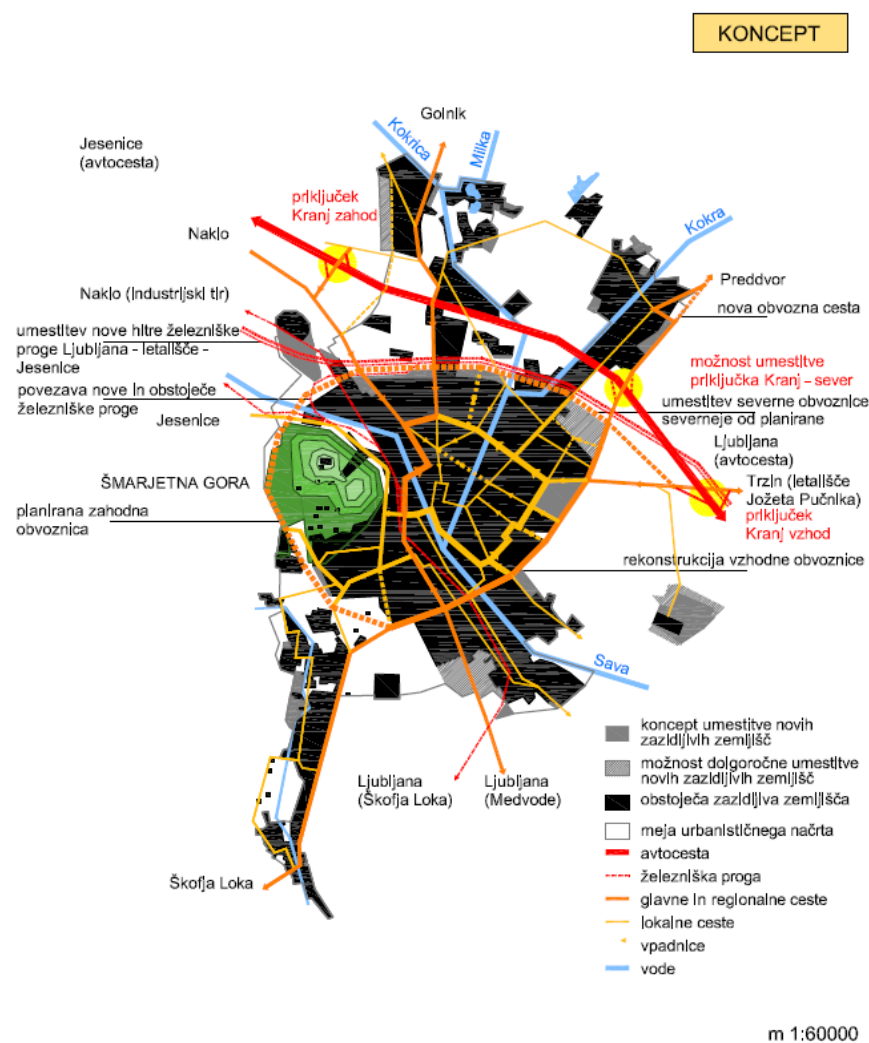


Slika 06: Shematski prikaz koncepta cestnega sistema (Urbanistični načrt mesta Kranj)

Obstoječi cestni sistem mesta tvorijo notranji obroč, ki obkroža mestno središče, vzhodna obvoznica (del R1 – 210), zahodna obvoznica (del R2 – 412) ter radialne vpadnice iz vzhodne obvoznice in predmestnih naselij. Notranji obroč tvorijo Kidričeva, Oldhamska in Ljubljanska cesta, Cesta Staneta Žagarja, Župančičeva in Likozarjeva ulica ter del vzhodne obvoznice. Z veljavnim prostorskim planom občine je po severnem robu Kranja načrtovana še severna obvoznica ter rezerviran koridor nove zahodne obvoznice (pod Šmarjetno goro), ki bi skupaj z vzhodno obvoznico tvorile zunanji cestni obroč. Pri umestitvi severne obvoznice se je za problematično izkazala lokacija premostitve Kokre ter iztek na obstoječe cestno omrežje na vzhodu. Za boljšo povezavo mestnega središča z vzhodno obvoznico je s prostorskim planom načrtovana tudi vzhodna vpadnica med Ručigajevo in Bleiweisovo cesto.

Koncept cestnega omrežja

Z načrtovanimi rešitvami cestnega omrežja se prvenstveno krepi povezava mesta z avtocestnim sistemom z možnostjo uvedbe tretjega priključka, Kranj – sever, na katerega se naveže obstoječa vzhodna obvoznica.

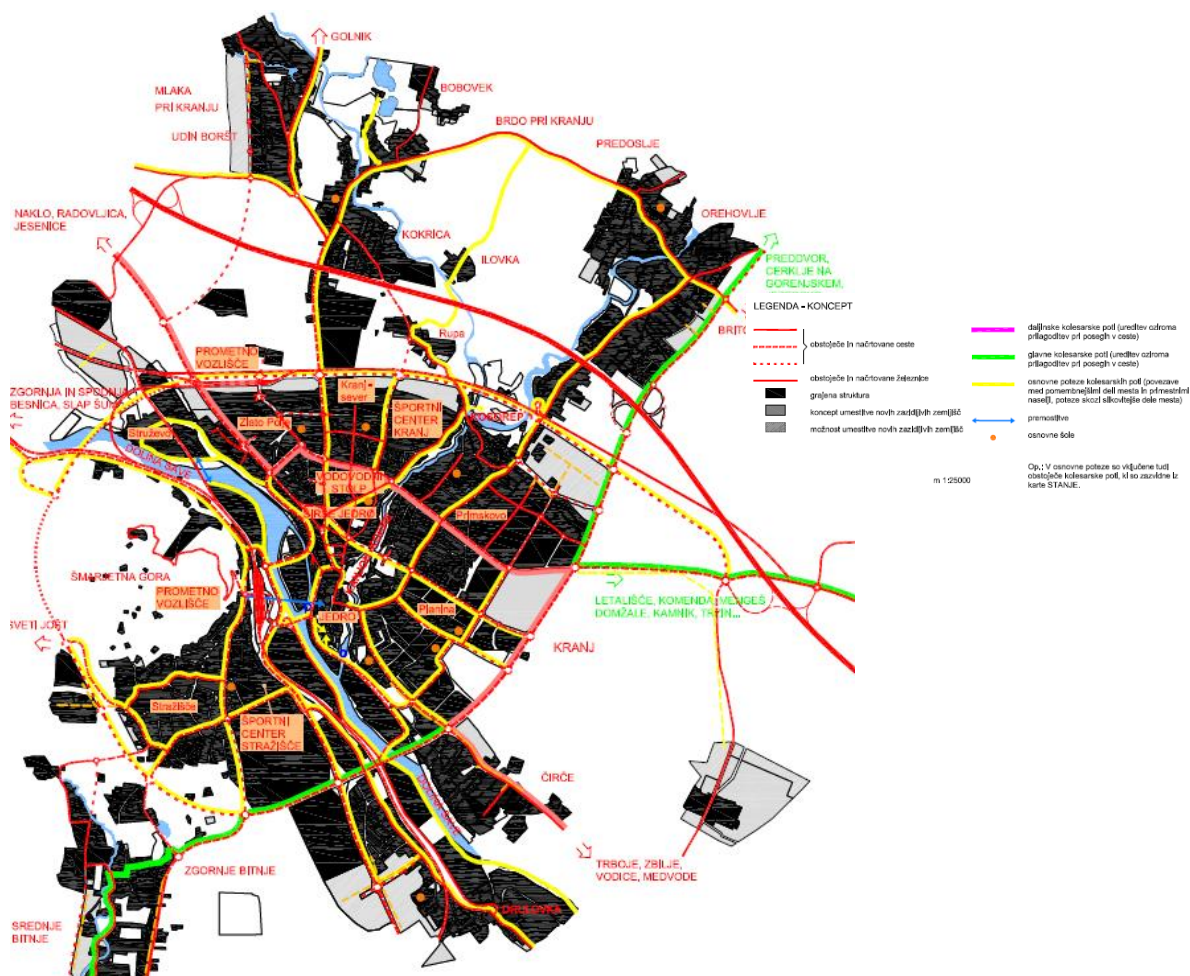


Slika 07: Shematski prikaz prometnega omrežja mesta – koncept (Urbanistični načrt mesta Kranj)

Mestno središče po ugotovitvah obeh dosedanjih študij (Prometna študija občine in mesta Kranj, nosilec naloge T. Guzelj ter Študija primarnih cestnih povezav mesta Kranja, nosilec naloge B. Špik) nujno potrebuje razbremenilni sistem, zato se z urbanističnim načrtom ohranja in nadgrajuje koncept zunanjega obvoznega sistema mesta. Zunanji obvozni sistem mesta predstavlja obstoječa vzhodna obvoznica ter načrtovani severna in zahodna obvoznica.

Kot del obvoznega sistema mesta Kranja bi bilo sicer teoretično možno izrabiti avtocesto, vendar se je v praksi izkazalo, da ta ni učinkovita zaradi oddaljenosti od ciljnih mestnih lokacij in neustreznosti priključkov. Glede na navedeno je načrtovanje severne obvoznice nujnost.

Zunanji cestni obroč omogoča učinkovito navezavo na avtocesto, nanj pa se navežejo še ceste s smeri Ljubljane, Naklega, Škofje Loke, Preddvora, Trzina (letališča), Golnika, Zg. in Sp. Besnice ter s predmestnih naselij. Z zunanjega cestnega obroča v notranjost mesta potekajo pretežno obstoječe in nekaj načrtovanih vpadnic. Za ustreznejše vodenje prometa okoli mestnega središča se na novo definira in uredi notranji obroč, ki ga tvorijo Kidričeva, Oldhamska in Savska cesta, Cesta Staneta Žagarja in Cesta Tuga Vidmarja ter Planina.



Slika 08: Koncept prometnega omrežja in kolesarskih poti (Urbanistični načrt mesta Kranj)

(3.4.) PREDSTAVITEV VARIANT, METOD IN IZHODIŠČA

Z elaboratom preveritve socialno – prostorskih (urbanističnih) vplivov različnih tras severne obvozne ceste

se v nadaljevanju predstavijo in vrednotijo posamezne komponente regionalnega, prostorskega in socialnega vidika.

Vse tri variante, A, B in C so grafično predstavljene v grafičnem delu elaborata na podlogi obstoječe namenske rabe in na podlagi DOF-a. Varianta A predstavlja skladnost z izvedbenim in strateškim delom OPN in urbanističnim načrtom, medtem ko varianti B in C predstavljata skladnost s strateškim delom OPN in urbanističnim načrtom. Varianta B in C za premostitev doline Kokre in Kokrice predvidevata različne opcije izvedbe, varianta B predvideva viadukt v dolžini cca 700 m, varianta C pa predor v dolžini 1180 m.

Metoda dela predvideva analizo po posameznih tematski sklopih ter podrobnejšo oceno posameznih segmentov. Metodologija tako obravnava tri tematske sklope: regionalni, socialni in prostorski. V sklopu regionalnega dela ocenjuje skladnost posameznih tras z upoštevanjem hierarhično višjih aktov, regionalnih razvojnih ciljev in vpetost variant v širši prostor. V sklopu prostorskega dela ocenjuje skladnost posameznih tras z upoštevanjem usmeritev za prostorski razvoj Mestne občine Kranj, vplivov na urbano strukturo, vplivov na razvojna območja in družbeno ekonomski vidik. V sklopu socialnega dela ocenjuje sprejemanje lokalnega prebivalstva ter vpliva na lokalno prebivalstvo.

Omenjeni družbeni vidik sprejemljivosti predstavlja sprejemljivost lokalnega prebivalstva. Problemi pri umeščanju posega nove trase v prostor se lahko pojavi (in se je delno že pojavil pri sprejetju variante A, v sklopu sprejema občinskega prostorskega načrta) tudi iz naslova negativnega stališča prizadetih lokalnih skupnosti in občanov. Iz naslova racionalnejšega poteka postopka je smotrno v postopku vrednotenja vključiti tudi vidik sprejemljivosti posega v prostor v lokalnem okolju, na način, da se javnost skozi postopek javne razgrnitve in javne obravnave lahko izreče v sklopu podajanja pripomb. V sklopu čim večjega upoštevanja smiselnih pripomb se na ta način ugotovi širšemu spektru sprejemljivosti v lokalnem okolju. S tovrstnim participatornim sprejemanjem odločitev pomeni, da imajo ljudje možnost sodelovanja pri odločitvah, ki vplivajo na njihovo delovno in bivalno okolje.

Osnovni cilj vrednotenja vseh treh variant je precizirati najbolj optimalno varianto glede na regionalni, socialni in prostorski (urbanistični) vidik, saj je iz naslova prometne urejenosti in varnosti vodilnega regijskega središča, konkretizacija severne obvozne ceste nujno potrebna.

V nadaljevanju so podrobneje obdelani zgoraj omenjeni trije glavni skopi vrednotenja v točki 4. socialno – prostorski vidik variantnih rešitev.

(4) SOCIALNO – PROSTORSKI VIDIK VARIANTNIH REŠITEV

V okviru vrednotenja socialno - prostorskega vidika variant poteka severno - vzhodnega dela trase severne obvoznice bodo le te vrednotene v okviru treh vidikov: regionalnega, urbanističnega ter socialnega. V nadaljevanju so po posameznem vidiku predstavljeni metoda dela, vrednotenje ter rezultati. V sklepni oceni pa so strnjene končne ugotovitve glede vrednotenja variantnih rešitev iz socialno - prostorskega vidika.

(4.1.) REGIONALNI VIDIK

Metoda dela

Vrednotenje trase z vidika vplivov na regionalni razvoj izhaja iz kriterijev:

- skladnosti z regionalnimi razvojnimi cilji in načrtovanim prostorskim razvojem občine v okviru razvojnih potreb države in regije;
- čim bolj neposreden in nemoten potek nove cestne povezave (obvoznice) ter povezava v okvir prometnega sistema Gorenjske regije ter v avtocestni sistem.

Pregled upoštevanja hierarhično višjih aktov:

Usmeritve hierarhično višjih aktov na državni in regionalni ravni (Strategija prostorskega razvoja Slovenije, Prostorski red Slovenije, Zakon o urejanju prostora,...) so opisani v poglavju 3.2 tega elaborata.

Variant A:

Variant A je skladna s hierarhično višjimi akti.

Variant B:

Variant B je skladna s hierarhično višjimi akti.

Variant C:

Variant C je skladna s hierarhično višjimi akti.

Pregled upoštevanja regionalnih razvojnih ciljev

Temeljni programski dokument na regionalni ravni na območju Gorenjske regije je Regionalni razvojni program Gorenjske 2021–2027 (v nadaljevanju RRP Gorenjske). RRP Gorenjske obsega geografsko območje Gorenjske kot razvojne regije ter vključuje Mestno občino Kranj. RRP Gorenjske opredeljuje mesto Kranj kot urbano središče regije, in izpostavlja razvoj dejavnosti pomembnih za krepitev Kranja kot regijskega središča, ki morajo težiti k

trajnostnemu urbanemu razvoju in vzpostavitvi vseh funkcij, ki jih ima sedež pokrajine (upravne, znanstveno-izobraževalne, finančne, poslovne, zdravstvene, prometne ...).

Ena izmed glavnih smernic RRP Gorenjka je Povečanje dostopnosti in spodbujanje funkcijske povezanosti mest, ki za doseganje cilja Povezana Gorenjska podaja izvedbo prometne obvoznice kot način prometne razbremenitve urbanih središč s čimer se zagotovijo mirne cone, površine za pešce in kolesarje ter ključno izboljšanja kvaliteta bivanja.

Varianta A:

Varianta je skladna z regionalnimi razvojnimi cilji, saj izboljša povezanost krajev znotraj regije ter prometno razbremeni mesto Kranj s čimer poveča kakovost življenja lokalnih prebivalcev.

Varianta B:

Varianta je skladna z regionalnimi razvojnimi cilji, saj izboljša povezanost krajev znotraj regije ter prometno razbremeni mesto Kranj s čimer poveča kakovost življenja lokalnih prebivalcev.

Varianta C:

Varianta je skladna z regionalnimi razvojnimi cilji, saj izboljša povezanost krajev znotraj regije ter prometno razbremeni mesto Kranj s čimer poveča kakovost življenja lokalnih prebivalcev.

Vpetost variant v širši prostor

Na območju Kranja, predvsem na severnem predelu mesta, je zaznati prometne probleme zaradi preobremenjenosti cestnega omrežja. Izgradnja severne obvoznice ima največji vpliv na razbremenitev ceste Staneta Žagarja, ki glede na urbanistična izhodišča sestavlja notranji prometni obroč vendar je trenutno glavna prometnica, ki omogoča tranzit preko severnega dela Kranja. Za povezovanje pomembnih ciljev je ključno, da obvoznica deluje v funkciji povezovanja ter da so nanjo dobro navezani najpomembnejši nosilci gospodarstva ter družbene dejavnosti.

Za kanaliziranje tranzitnega prometa, ki poteka po severnem delu mesta je potrebna umestitev prometnice izven mestnega tkiva, s čim manjšim prepletanjem lokalnega in tranzitnega prometa ter vodenjem, ki omogoča čim krajše potovalne čase.

Varianta A:

Varianta A poteka po severnem robu obstoječe poselitve mesta Kranj in se prepleta z mestnim tkivom obstoječe poselitve. Ker trasa poteka preko obstoječe poselitve je potrebno zagotavljati ustrezne navezave obstoječih lokalnih prometnic ter predvideti ustrezne nove navezave za dele naselja, ki jih trasa obvozne ceste loči od obstoječih navezav. Večje število priključkov na obvozno cesto ter mešanje lokalnega in tranzitnega prometa zmanjša pretočnost prometnice. Varianta je tako z vidika vpetosti v širši prostor in pretočnosti tranzitnega prometa manj ustrezna od preostalih variant.

Variantna B:

Variantna B se v večjem delu oddalji od obstoječe pozidave mesta Kranj in le v dveh točkah seka območja naselij. Priključevanje na obvozno cesto se lahko tako kanalizira, mešanje lokalnega in tranzitnega prometa pa je manjše. Poleg tranzitne funkcije ima obvozna cesta tudi vlogo napajalne prometnice na katero se vežejo ključne vstopne prometnice v mesto (obstoječe in predvidene), zato je pri varianti B zaradi poteka po območju, ki glede na stanje v prostoru ne predstavlja goste pozidave in je iz naslova napajanja optimalnejša kot ostale variante. Variantna je tako z vidika vpetosti v širši prostor in pretočnosti tranzitnega prometa bolj ustrezna.

Variantna C:

Variantna B se v večjem delu oddalji od obstoječe pozidave mesta Kranj in le v dveh točkah seka območja naselij. Priključevanje na obvozno cesto se lahko tako kanalizira, mešanje lokalnega in tranzitnega prometa pa je manjše in v širšem pogledu ne predstavlja napajalne prometnice z vsemi ključnimi vstopnimi prometnicami v mesto. Variantna je tako z vidika vpetosti v širši prostor in pretočnosti tranzitnega prometa bolj ustrezna.

Vrednotenje regionalnega vidika

	varianta A	varianta B	varianta C
Pregled upoštevanja hierarhično višjih aktov:	zelo ustrezna	zelo ustrezna	zelo ustrezna
Pregled upoštevanja regionalnih razvojnih ciljev	zelo ustrezna	zelo ustrezna	zelo ustrezna
Vpetost variant v širši prostor	manj ustrezna	zelo ustrezna	zelo ustrezna

(4.2.) URBANISTIČNI VIDIK

Metoda dela

Vrednotenje trase z vidika urbanističnega načrtovanja izhaja iz kriterijev:

- skladnost z usmeritvami za prostorski razvoj mestne občine Kranj;
- vplivi na urbano strukturo naselja;
- vplivi na razvoj dejavnosti v naselju ter prometna navezanost obstoječih in predvidenih razvojnih območij;
- družbeno ekonomski vidik.

Skladnost z usmeritvami za prostorski razvoj Mestne občine Kranj

Strateški prostorski načrt Mestne občine Kranj predvideva koncept zunanjega cestnega obročja, ki ga tvorijo obstoječa vzhodna obvoznica ter načrtovani severna in zahodna

povezovalna cesta, znotraj cestnega obročja pa se razvija mesto Kranj kot intenzivno urbanizirano območje.

Urbanistični načrt Mesta Kranj v svojem konceptu cestnega prometa predvideva potek trase severne povezovalne ceste.

Variant A:

Variant A je delno skladna s planskimi določili mestne občine Kranj (namenska raba prostora), saj je potek trase v Urbanističnem načrtu mesta Kranj predviden severneje.

Variant B:

Variant B je skladna s planskimi določili mestne občine Kranj saj je potek trase skladen s traso predvideno v Urbanističnem načrtu mesta Kranj.

Variant C:

Variant C je skladna s planskimi določili mestne občine Kranj saj je potek trase skladen s traso predvideno v Urbanističnem načrtu mesta Kranj.

Vplivi na urbano strukturo naselja

Prostor, po katerem poteka trasa predvidene obvoznice, je ravninski. Po večini gre za kmetijske površine.

Pri umeščanju trase obvoznice je potrebno zmanjšati vplive, ki bi negativno vplivati na stanovanjska, rekreacijska in druga varovana območja in s tem poslabšati bivanjske razmere ter kvaliteto bivanja v območju.

Varianta A:

Trasa poteka tik ob severnem robu urbaniziranega prostora mesta Kranj, ki predstavlja zaokrožitev mestnega tkiva. V primeru izvedbe variante A, ki s svojo umestitvijo večkrat prečka obstoječe pozidane stanovanjske površine, bi bilo le to presekano s prometnico. Umeščanje obvoznice v prostor obstoječega mestnega naselja bi kot bariera poseglo v obstoječ urbani prostor ter onemogočilo ustrezno povezljivost družbenih dejavnosti.

Z umestitvijo prometnice je predvideno rušenje in verjeno nadomeščanje na novih lokacijah (kar pomeni tudi širitev stavbnih zemljišč) cca. 25 objektov, kar predstavlja večji poseg v obstoječo pozidavo.

Varianta B:

Trasa poteka se odmakne od severnega roba urbaniziranega prostora mesta Kranj in poteka pretežno po kmetijskih zemljiščih med mestnim tkivom ter predmestjem Kranja. V dveh točkah seka obstoječa stanovanjska območja, vendar je trasa umeščena v prostor tako, da je poseg v stanovanjska območja minimalen.

Z umestitvijo prometnice je predvideno rušenje in verjeno nadomeščanje na novih lokacijah (kar pomeni tudi širitev stavbnih zemljišč) cca. 7 objektov, kar predstavlja manjši poseg v obstoječo pozidavo.

Varianta C:

Varianta C se od variante B razlikuje le v načinu izvedbe prečkanja vodnih površin, potrebnem rušenju objektov, zato so vplivi na urbano strukturo naselja podobni varianti B.

Vplivi na razvoj dejavnosti v naselju ter prometna navezanost obstoječih in predvidenih razvojnih območij

Pri umeščanju trase obvoznice je potrebno ustrezno navezati obstoječa stanovanjska in storitvena območja naselja ob tem pa omogočiti širitev poselitve ter razvoja naselja v prihodnosti.

Urbanistični načrt mesta Kranj predvideva prestavitev trase obvoznice proti severu in širitev naselja, prvenstveno se območja namenijo centralnim dejavnostim ter športu (območje državnega pomena). Prostor med obvozno cesto in obstoječim pozidanim območje mesta Kranj je tako dolgoročno predviden za urbanizacijo - načrtovana rekreacijska raba prostora na območju Športnega centra Stanka Mlakarja ter širitev stavbnih površin (centralnih dejavnosti) na severnem delu Primskovega. Način umestitve severne obvoznice ki urbanistično predstavlja zaokrožitev mestnega tkiva in s tem mejo med mestom in predmestjem tako pomembno usmerja dolgoročni razvoj mesta Kranj.

Na območju mesta Kranj se je na podlagi študije načrtovanja družbene infrastrukture izkazala dodatna potreba po zadostitvi družbenih dejavnosti, okvirno cca 2.135 m² pokritih vadbenih prostorov in 19.520 m² nepokritih vadbenih prostorov katere bi glede na razpoložljive proste površine lahko zagotovili ravno na območju Športnega centra Stanka Mlakarja.

Variant A:

Variant A poteka tik ob obstoječih poseljenih območjih in s svojim potekom ne omogoča ohranjanja območij za dolgoročni razvoj mesta Kranj. Za razvoj in širitev mesta bi tako ostali na voljo le dve manjši območji na kateri bi se lahko širila stavbna zemljišča, kar pa ne zadostuje za predviden in potreben razvoj Športnega centra Stanka Mlakarja, ne omogoča pa tudi razvoja novih centralnih dejavnosti in družbene infrastrukture na območju Primskovega.

Variant A tako onemogoča razvoj območij, ki sta za Kranj pomembni z vidika gospodarskih dejavnosti predvsem pa dejavnosti splošnega pomena in s tem potrebnega razvoja družbene infrastrukture.

Variant B:

Variant A omogoča vzpostavitev zadostnih površin za razširitev družbene infrastrukture – športnih in zelenih površin na območju Športnega centra Stanka Mlakarja ter širitve območja centralnih dejavnosti na Primskovem.

Variant C:

Variant C se od variante B razlikuje le v načinu izvedbe prečkanja vodnih površin in problematiki priključevanja na Jezersko cesto, zato so vplivi na razvoj dejavnosti v naselju in prometno navezanost obstoječih in predvidenih razvojnih območij podobni varianti B.

Družbeno ekonomski vidik

Ta vidik zajema tako ekonomski kot družbeni vidik. V skladu s konceptom vrednotenja variant je možno načelne ekonomske vplive obravnavati že v tej fazi, družbeni vidik, ki pa pomeni tudi sprejemljivost v lokalnem okolju, pa se podrobneje obravnava v nadaljnjih fazah vrednotenja.

Variant A:

Variant A predvideva izvedbo z dvema premostitvama vodotokov Kokra in Kokrica. Premostitve se izvedejo v minimalnem obsegu, kar predstavlja manjše finančno breme kot pri varianti B, ki predvideva premostitev celotne doline Kokre in Kokrice. Za priključevanje obstoječih cest predvidenih več krožnih križišč

Dodatno je potrebno v okviru ureditve trase variante A urediti finančno kompenzacijo za rušitev več obstoječih objektov (predvidena je rušitev cca. 25 objektov) ter preselitev lokalnega prebivalstva.

Variant B:

Variant B predvideva izvedbo z daljšim premostitvenim objektom v dolžini cca. 700m, za premostitev doline Kokre in Kokrice, prav tako je za priključevanje obstoječih cest predvidenih več krožnih križišč. Največji delež investicije predstavlja premostitev, ki se izvede v daljšem obsegu, kot pri varianti A in predvideva premostitev celotne doline Kokre in Kokrice.

Dodatno je potrebno v okviru ureditve trase variante B urediti finančno kompenzacijo za rušitev cca. 7 obstoječih objektov ter preselitev lokalnega prebivalstva, ki pa je okvirno 3,5 krat manjše kot pri varianti A.

Varianta C:

Varianta C predvideva izvedbo predora pod strugo Kokre in Kokrice v dolžini cca. 1180m. Za priključevanje obstoječih cest predvidenih več krožnih križišč.

Vrednost investicije je zaradi predvidene izvedbe predora veliko višja od ostalih variant.

Vrednotenje prostorskega vidika

	varianta A	varianta B	varianta C
skladnost z usmeritvami za prostorski razvoj MOK	ustrezna	zelo ustrezna	zelo ustrezna
Vplivi na urbano strukturo	ustrezna	zelo ustrezna	zelo ustrezna
Vplivi na razvojna območja	manj ustrezna	zelo ustrezna	ustrezna
Družbeno ekonomski vidik	ustrezna	ustrezna	manj ustrezna

(4.3.) SOCIALNI VIDIK

Metoda dela

Vrednotenje trase iz socialnega vidika izhaja iz kriterijev:

- sprejemanje lokalnega prebivalstva;
- vplivi na lokalno prebivalstvo.

Sprejemanje lokalnega prebivalstva

Družbena sprejemljivost posegov v prostor predstavlja pomemben del uspešnega urejanja in razvoja prostora. Predvsem večji tehnični projekti, ki posegajo v obstoječa območja poselitve lahko negativno vplivajo na lokalno prebivalstvo. Mestna občina stremi k izvajanju projektov, ki izboljšujejo kvaliteto življenja občanov, hkrati pa so sprejemljivi za lokalno prebivalstvo, na katerega posegi v prostor vplivajo.

Variant A:

Variant A je s stani lokalnega prebivalstva manj sprejemljiva. Zgodovinsko gledano je po zaključku postopka OPN Mestne občine Kranj iz leta 2014, civilna iniciativa Severna obvoznica Kranj podala pripombo na obstoječo traso severne obvozne ceste (varianta A) zaradi nesprejemljivega posega v življenjski prostor. Vezano na omenjeno problematiko je bilo izvedenih vrsto aktivnosti za doseg konsenza.

Variant B:

Variant B je s strani lokalnega prebivalstva sprejemljiva, saj je predlog nove trase nastal na podlagi pobude krajevne skupnosti ter pripomb občanov.

Variant C:

Variant C je s strani lokalnega prebivalstva sprejemljiva, saj je predlog nove trase nastal na podlagi pobude krajevne skupnosti ter pripomb občanov.

Vpliv na lokalno prebivalstvo

Umestitev obvoznice ima veliko pozitivnih vplivov na lokalno prebivalstvo (razbremenitev mestnih prometnic, pridobitev novih površin za pešce in kolesarje,...), kljub temu pa predstavlja velik poseg v prostor. Umestitev nove prometnice bo za lokalno prebivalstvo predstavljala nov vir hrupa, emisij in tresljajev, ki pa v skladu z veljavno področno zakonodajo, ne bodo smeli presegati dovoljenih mejnih vrednosti.

Večji vpliv na prebivalstvo bo predstavljal vnos obvozne ceste kot nove bariere, ki bo ločevala do sedaj odprt in povezan prostor.

Prav tako bo na lokalno prebivalstvo negativno vplivala preselitev občanov, katerim bo zaradi poteka trase potrebno izvesti rušitev objektov.

Varianta A:

Varianta A se delno zajeda v mestno tkivo in nekaj manjših območjih ločuje od trenutno strnjenih območij stanovanjske poselitve. Število objektov, ki jih je potrebno rušiti v ob izvedbi trase prometnice je veliko večje, kot pri ostalih variantah.

Varianta B:

Varianta B v veliko manjšem obsegu posega v območja stanovanjske poselitve, ta območja pa so izven zakroženih območij mestne poselitve. Trasa ne ločuje strnjenih območij poselitve ampak preko obstoječih stavbnih zemljišč poteka na lokacijah, kjer se že sedaj nahajajo ločnice med območji naselij.

Za izvedbo trase variante B je predvidena rušitev cca. 7 objektov, kar je veliko manjši obseg kot v sklopu izvedbe variante A.

Varianta C:

Varianta C se od variante B razlikuje le v načinu izvedbe prečkanja vodnih površin. Izvedba predora v veliki meri zmanjša vplive na lokalno prebivalstvo, saj skoraj popolnoma umika motorni promet iz območja stanovanjske poselitve.

Vrednotenje socialnega vidika

	varianta A	varianta B	varianta C
Sprejemanje lokalnega prebivalstva	manj ustrezna	zelo ustrezna	zelo ustrezna
Vplivi na lokalno prebivalstvo	manj ustrezna	ustrezna	ustrezna

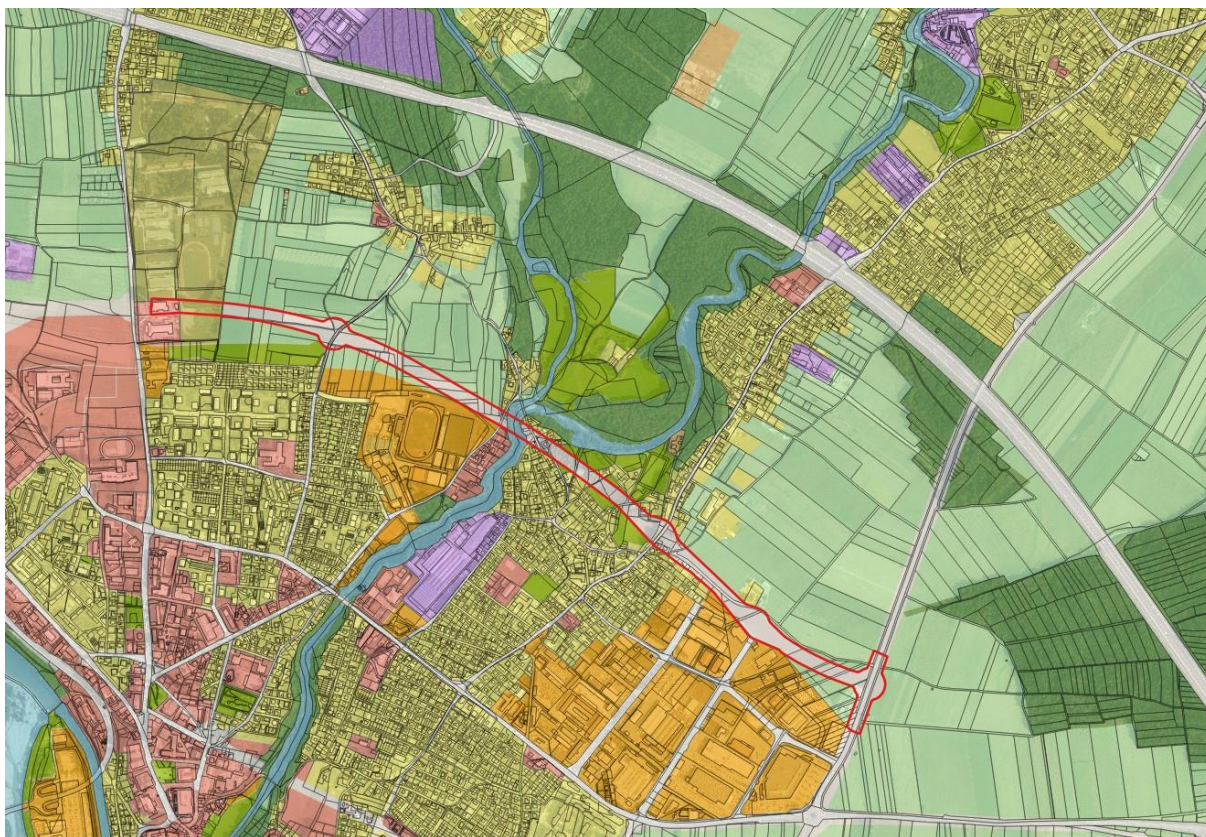
(4.4.) SKLEPNA OCENA VARIANTNIH REŠITEV IZ SOCIALNO – URBANISTIČNEGA VIDIKA**(4.3.) Sklepna ocena variantnih rešitev iz socialno – urbanističnega vidika**

	varianta A	varianta B	varianta C
Regionalni vidik	ustrezna	zelo ustrezna	zelo ustrezna
Urbanistični vidik	ustrezna	zelo ustrezna	ustrezna
Socialni vidik	manj ustrezna	zelo ustrezna	zelo ustrezna

Ocenjuje se, da na osnovi regionalnega, prostorskega in socialnega vidika izhaja sklepna ocena da je varianta B najustreznejša. Ugotovitev izhaja iz analize vseh treh variant, variante A, B in C ter pridobljenih podatkov iz strokovnih podlag, kot so bile izdelane v fazi priprave tega elaborata. V primeru, da bodo strokovne podlage ustrezno dopolnjene, se temu primerno dopolni tudi ta elaborat.

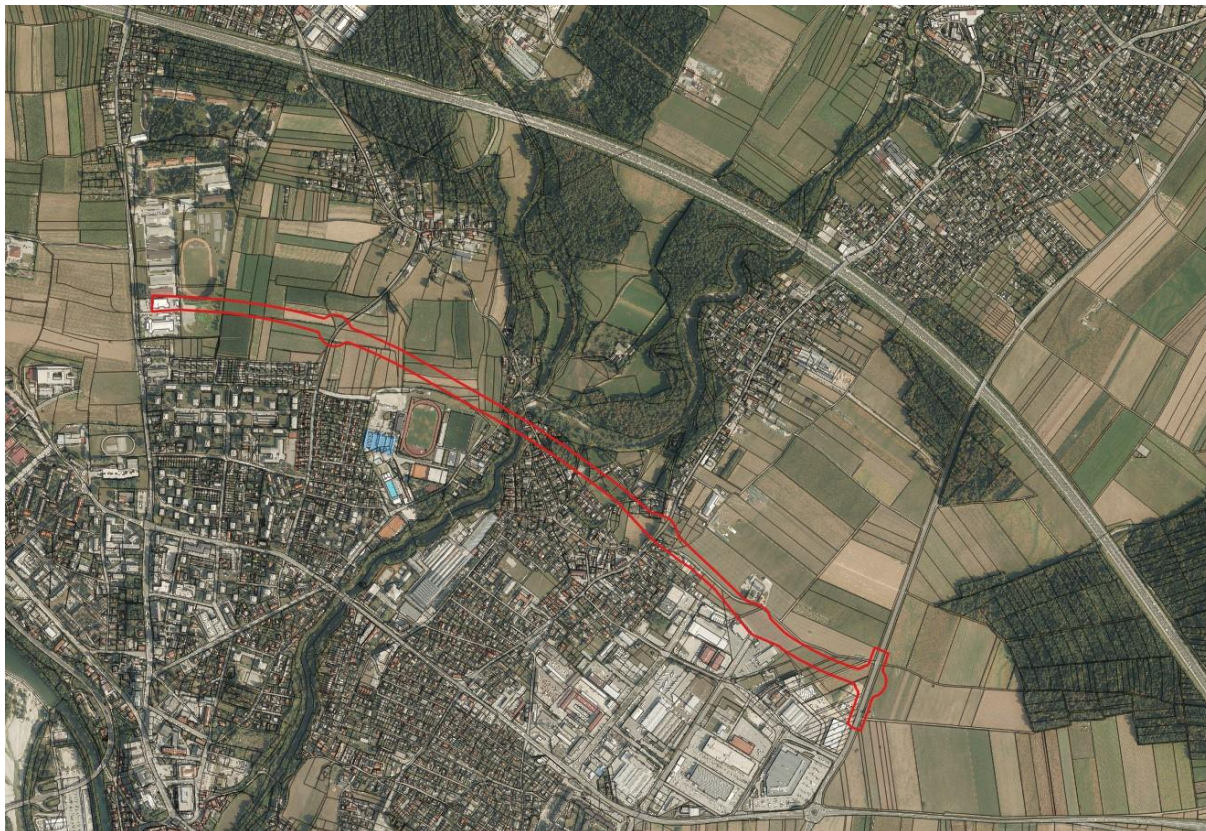
(5) GRAFIČNI DEL

(5.1.) Prikaz variante A na podlogi namenske rabe



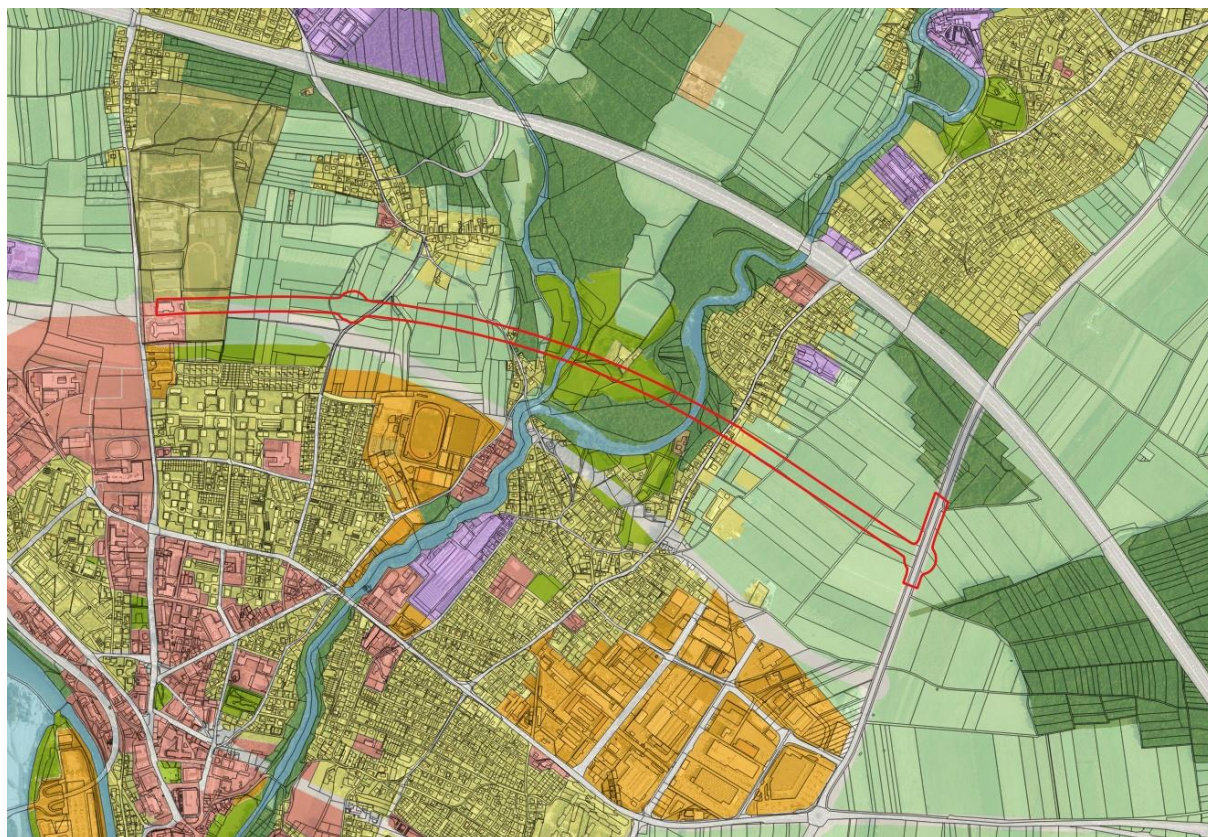
Slika 09: Prikaz variante A severne obvozne ceste (rdeča polna črta) prikazana na namenski rabi.

(5.2.) Prikaz variante A na podlogi DOF



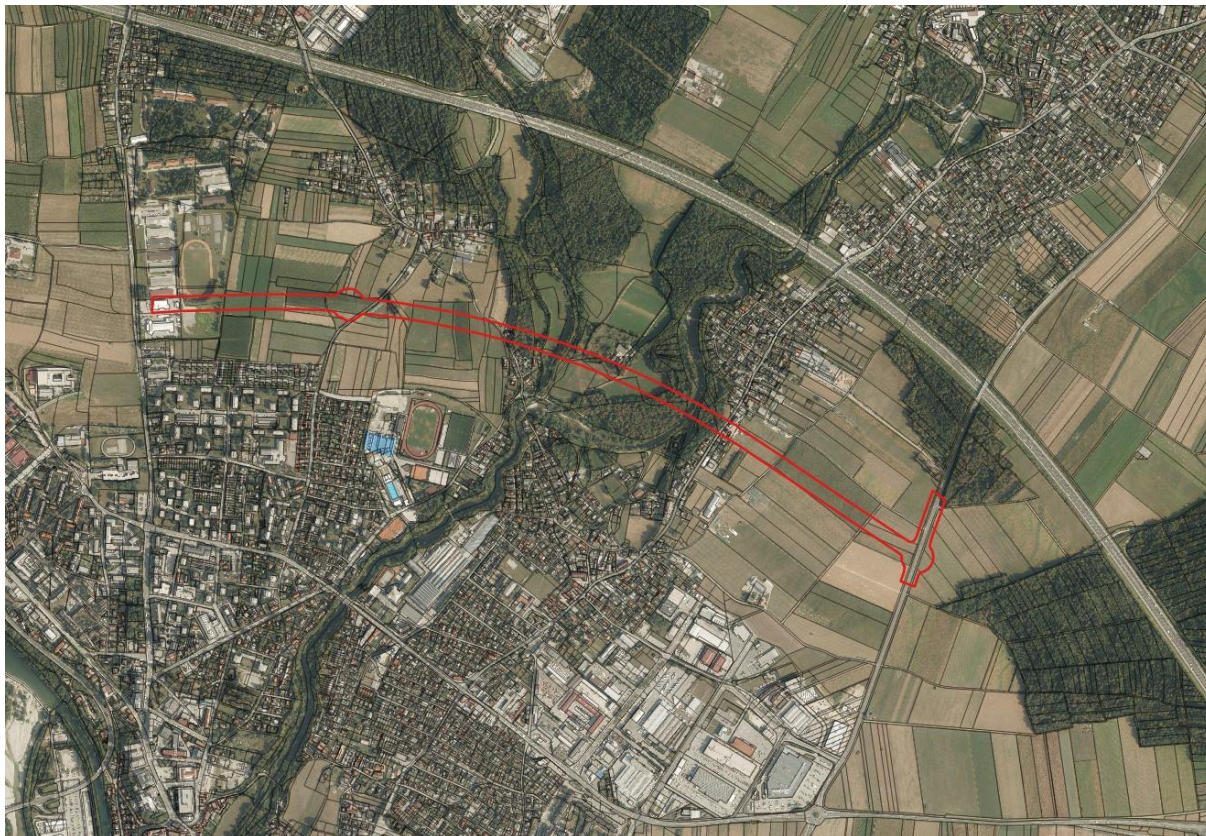
Slika 10: Prikaz variante A severne obvozne ceste (rdeča polna črta) prikazana na DOF.

(5.3.) Prikaz variante B na podlogi namenske rabe



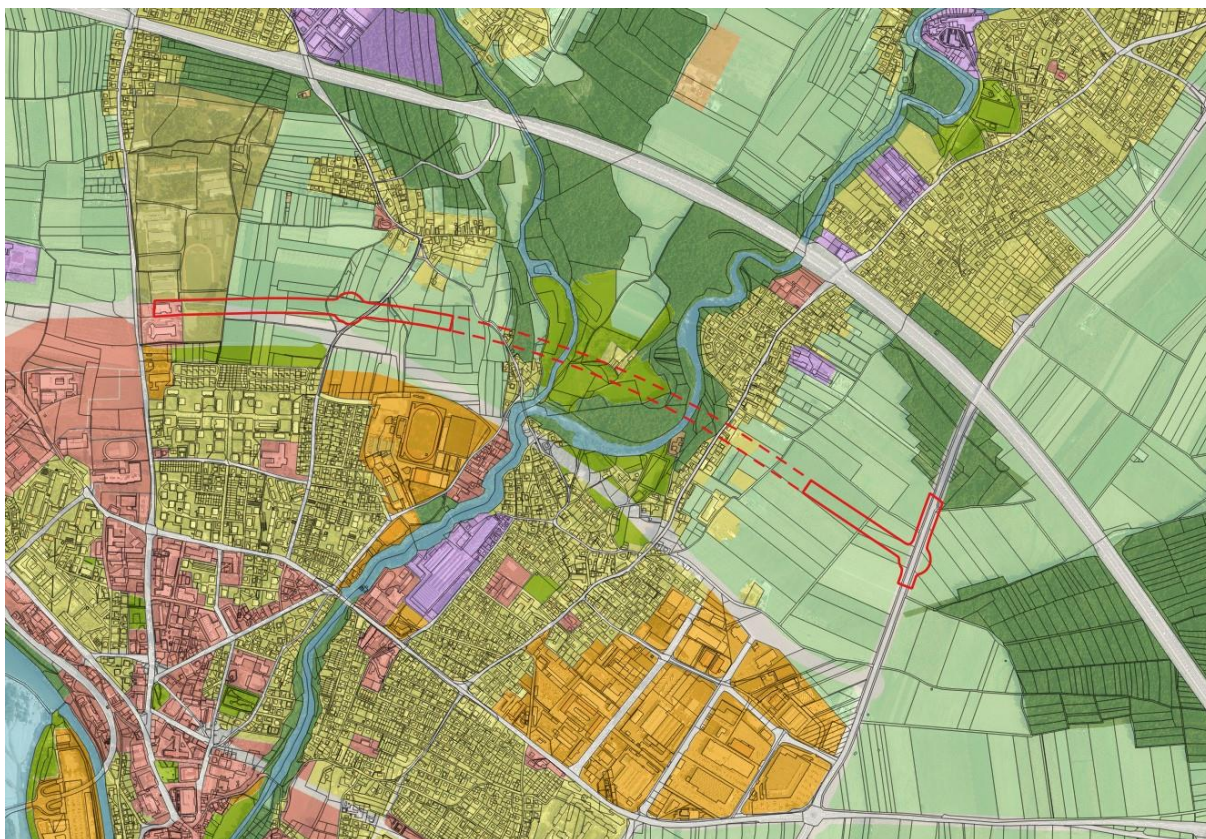
Slika 11: Prikaz variante B severne obvozne ceste (rdeča polna črta), ki za premostitev doline Kokre in Kokrice predvideva viadukt v dolžini cca 700 m. Grafika je prikazana na namenski rabi.

(5.4.) Prikaz variante B na podlogi DOF



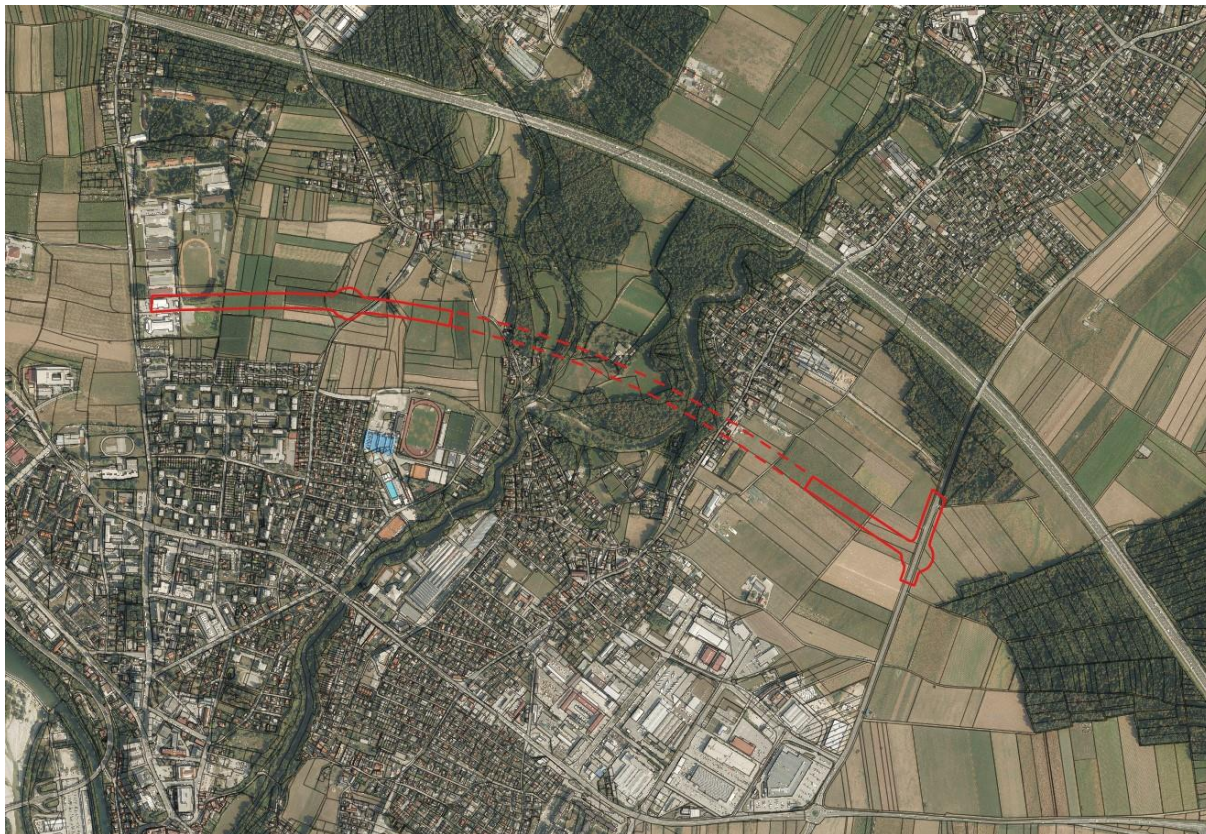
Slika 12: Prikaz variante B severne obvozne ceste (rdeča polna črta), ki za premostitev doline Kokre in Kokrice predvideva viadukt v dolžini cca 700 m. Grafika je prikazana na DOF.

(5.5.) Prikaz variante C na podlogi namenske rabe



Slika 13: Prikaz variante C severne obvozne ceste (rdeča polna črta), ki za premostitev doline Kokre in Kokrice predvideva predor (rdeča črtkana črta) v dolžini 1180 m. Grafika je prikazana na namenski rabi.

(5.6.) Prikaz variante C na podlogi DOF



Slika 14: Prikaz variante C severne obvozne ceste (rdeča polna črta), ki za premostitev doline Kokre in Kokrice predvideva predor (rdeča črtkana črta) v dolžini 1180 m. Grafika je prikazana na DOF.

(6) VIRI

- Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04, 33/07 ZPNačrt, 61/17 – ZUreP-2 in 199/21 – ZUreP-3)
- Uredba o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. 122/04, 33/07 – ZPNačrt, 61/17 – ZUreP-2 in 199/21 – ZUreP-3)
- Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3) (Uradni list RS, št. 199/21 in 18/23 – ZDU-10)
- Regionalni razvojni program Gorenjske 2021-2027, Regionalna razvojna agencija Gorenjske BSC, poslovno podporni center, d.o.o., Kranj, september 2018
- Metodologija vrednotenja in medsebojne primerjave variant v postopkih priprave državnih prostorskih načrtov, zaključno poročilo, izdelovalec Urbanistični inštitut RS, Ljubljana, november 2011
- Dostopnost in trajnostno načrtovanje družbene infrastrukture v Mestni občini Kranj, Urbanistični inštitut RS, avgust 2022
- IDR – strokovne podlage – študija varinat, Provia d.o.o., januar 2023
- Odlok o strateškem prostorskem načrtu Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 74/2014)
- Odlok o izvedbenem prostorskem načrtu Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 74/14, 9/16 – popr., 63/16, 20/17, 42/17 – popr., 63/17 – popr., 1/18, 23/18 – popr., 41/18 – popr., 76/19, 69/20 – obv.razl., 184/20 – teh.pop., 10/21 – obv.razl., 132/22 – obv.razl., 17/23 – teh.pop.)
- IDR – strokovne podlage – študija varinat, Provia d.o.o., januar 2023
- <http://prostor.kranj.si/>
- GURS 2023