

Gorazd Šter

## **KOLESARSKA TRASA V SEVERNEM KRANJU**

Vizija: Ekološko - kolesarska trasa med Šolskim centrom Kranj, Športnim centrom Kranj in  
Obrtno-komunalno-trgovsko cono Kranj Primskovo

Kranj, 20. februar 2016

Vsebina dokumenta:

1	Uvod.....	2
2	Opis problema.....	2
3	Namen in cilji.....	3
4	Predvideni rezultati.....	4
5	Opis predlaganih rešitev.....	4
6	Finančni, izvedbeni in časovni vidiki.....	5
7	Ljudje, gospodarstvo in funkcionarji.....	6
8	Viri.....	7
9	Priloga.....	7

## 1 Uvod

V tem dokumentu obravnavamo tematiko povezovanja, srečevanja, razvoja in priložnosti v severnem delu Kranja. Opisujemo obstoječo problematiko slabe nemotorizirane prometne povezanosti. Podajamo nekaj predlogov rešitev za bolj dodelano, hitrejšo in varnejšo povezavo za pešce in kolesarje v severnem delu Kranja.

Izhodiščni in hkrati zanimivejši del je povezava v delu, kjer severni Kranj razmejuje reka Kokra. Ideja o povezavi med severnim delom stavbe nekdanjega IBI-ja in Športnim parkom je stara več desetletij, v naravi je še nekaj sledi, ki pričajo o načrtu za tako rešitev. Ideja je do danes prerasla v idejo za vzpostavitev kolesarske trase v severnem Kranju in je zato kompleksna. V tem dokumentu zapisujemo morda koristne informacije v pomoč pri razvoju dobrobiti v Kranju. Podajamo razmišljanja in k njem spodbujamo in opredeljujemo našo želje.

**Želja je v ustrezno dokumentacijo umestiti rezervacijo za kolesarsko traso v severnem delu Kranja (priloga Skica vizije kolesarske trase v severnem Kranju).**

## 2 Opis problema

Problem je slaba povezanost med tremi gravitacijsko močnimi deli na severu Kranja. V tem delu delih mesta so strnjena naselja in gravitacijska območja krajevnih skupnosti (k. s.) Primskovo, Vodovodni stolp in Zlato Polje. Naselja ponujajo močno infrastrukturo: obrti, vrtce, šole, nastavitvene, nočitvene, športne, rekreacijske ter gostinske kapacitete, komunalno cono, trgovine in trgovske centre.

Obstoječa infrastruktura za povezavo med najmanj prvima dvema gravitacijskima območjema, je prometno obremenjen most na močno semaforizirani Cesti Staneta Žagarja, ki ima tudi grobe robnike za kolesarje oz. pregrobe za cestne kolesarje, vozičke z dojenčki in invalidi. Na tej cesti so tudi manjkajoči odseki kolesarske poti. Naslednji je most na koncu Kurirske poti, ki je nizko nad Kokro in ima na vsaki strani strme klance. Po tej poti, ki se nadaljuje na Rupo, se sprehaja veliko starejših ljudi pa tudi mladih družin z otroki in vozički. Tu je tudi veliko motoriziranega prometa, cesta pa je ozka, v delu pelje celo čez kmetijo. Ob tem Kranj že več desetletij čaka na izgradnjo severne obvoznice, ki v veljavnem OPN in v vseh preteklih različicah, predstavlja tudi manj praktično rešitev za ljudi, ki se želijo v tem okolju povezovati in se srečevati na krajših razdaljah. Most, ki je najbližje predlagani trasi je namenjen plinski infrastrukturi, čigar statične zakonitosti predvidoma ne omogočajo dodatnih obremenitev za pešce, še manj za kolesarje, saj je most ozek.

Na Primskovem je Šuceva ulica z enosmerno prometno signalizacijo trenutno problem, saj enosmerna ureditev velja tudi za kolesarje. Na tej ulici je tudi nekaj primerov, ko je ob cesti zvožena in pohojena trava, saj manjka nekaj deset metrov kolesarske steze. Ob parkirišču Alpetourja je že dograjena pot, ob parkirišču Telekom pa še ne. Ob koncu te ulice pa manjka le 50 metrov navezave do obstoječe kolesarske steze pri krožišču pri Mercator centru. Ta del je za kolesarje tudi zelo nevaren.

Na Primskovem je podružnica osnovne šole Simona Jenka, ki ima matico prav čez Kokro v Šorlijevem naselju, ki je del K. s. Vodovodni stolp. Z novim mostom bi rešili pot vsem otrokom s severnega Primskovega, ki nadaljujejo obvezno šolanje na matični šoli. Dnevna peš pot za te otroke traja tudi do 40 minut hoje, 15 minut vožnje s kolesom v praksi pa večinoma večkratnim vžigom avtomobilov staršev ter čakanja na semaforjih in ogrožanja pešcev na ozkih cestah brez pločnikov.

K. s. Vodovodni stolp ima skoraj celotno športno infrastrukturo v mestu, katere pomožno nogometno igrišče se nahaja tudi na Primskovem. Pri tem so dodatni argumenti za umestitev celotne kolesarske trase tudi začasna ledena dvorana na Zlatem Polju, Fakulteta za organizacijske vede, Dijaški dom in Gimnazija Franceta Prešerna. Športniki, večinoma otroci in mladostniki s severnega Primskovega in severnega Zlatega Polja, ki trenirajo dvakrat dnevno potrošijo po več kot uro časa na dan in čez palec 240 ur na leto, v primeru, da hodijo peš. Če jih morajo starši voziti z avtomobilom, to posredno povzroča velike probleme s časom, prometom in s tem zmanjšuje kvaliteto življenja. Pedagoški proces v naravi je manj privlačen, tudi zaradi pomanjkljive in nevarne povezovalne infrastrukture. Na Zlatem Polju je tudi dijaški in študentski dom, ki nima prijazne izdelane povezave za pot s kolesom do Športnega centra.

Na Zlatem Polju se steka kolesarska trasa iz smeri Občine Naklo in ponuja dobro traso v okolici športnih dvoran, fakultete in šol, nato pa se zopet priključi na zelo prometno cesto ob zdravstvenem domu. Kolesarska pot mimo Gimnazije Franceta Prešerna pa se konča v kmetijski zemljišče. Stičišče Ulice XXXI. divizije in Bleiweisove ceste se na strani Zlatega Polja koča s kolesarjem neprijazno ograjo.

### 3 Namen in cilji

Namen je dokumentacija rešitev, ki prebivalcem severnega dela Kranja omogočajo prijaznejše povezovanje in nova praktična ter urejena mesta za srečanja. Na eni strani Kokre se nahajajo nočitvene, trgovske in komunalne kapacitete, na drugi strani Športni in Šolski center. Namen je podati rešitve, ki bi povečale sprehajalne in kolesarske kapacitete v mirnem delu Kranja.

Na obeh straneh reke Kokre se nahajajo zgoščena naselja Primskovo, Vodovodni stolp ter Zlato Polje. Bolj prijazno bo povezovanje vseh gostov v tem delu, tudi gostujočim športnikom in drugim obiskovalcem, ki pridejo v Kranj na tekmovanja, priprave in rekreativcem ter vsem drugim obiskovalcem, ki v Kranju tudi nočijo. Nov most čez reko Kokro bi verjetno najbolj pripomogel prav občanom mesta Kranj, oz. krajanom ki tu živijo, posebej šolarjem, obrtnikom, športnikom in invalidom.

Rešitev predvideva rešitev za okolje, kar pomeni ureditev trenutno zapostavljenega turističnega, sprehajalnega in rekreacijskega potenciala, ki ga lahko popestri tudi nov pogled na kanjon reke Kokre. Predvideva skrajšanje poti med matičnimi šolami in njihovimi podružnicami. Predvideva uporabo obstoječe infrastrukture in navezavo na obstoječo infrastrukturno omrežje poti in cest. Predvideva ohranitev obstoječe funkcionalnosti poti in cest, poveča pa varnost in signalizacijo za namen kolesarske trase. Poleg signalizacije se odpira tudi možnost za postavitve lokalnih zemljevidov, šolskih izletov ter promocijo turistične ponudbe Kranja.

Skladno s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije je, v povezavi z ekološko naravnano turistično ponudbo, planiran tudi razvoj omrežja kolesarskih poti. Kolo kot prevozno sredstvo, se v pretežni meri uporablja za kratke poti na lokalni ravni, kakor tudi za daljša rekreativna in turistična potovanja. Z dograditvijo in posodobitvijo mreže glavnih kolesarskih poti, bi v Kranju zagotovili kvalitetne pogoje za prečenje mesta s kolesom, kar je namen nekaterih novejših predlogov snovanja tudi evropskega kolesarskega omrežja. Namen je za ta projekt pridobiti evropska sredstva.

#### Cilji:

- Zmanjšanje avtomobilskega prometa
- Boljša povezava med gravitacijskimi centri

- Ureditev rekreacijske infrastrukture
- **Urejena povezava za pešce in kolesarje v zaledju glavnih prometnic na severu Kranja**
- **Pridobljena evropska sredstva in povečan prispevek k trajnostni mobilnosti.**

#### 4 Predvideni rezultati

Vzpostavljena nova infrastruktura čez Kokro, neposredna povezava med Krašnovo ulico in Partizansko cesto, za kar predvidevamo dve možni rešitvi:

- a) Rekonstruiran obstoječi most in urejena pot in za pešce in kolesarje
- b) Zgrajen nov most in urejena pot za pešce in kolesarje

Spremenjena prometna rešitev na prehodu med Jezersko cesto in Ulico Mirka Vadnova, za kar predvidevamo dve možni rešitvi:

- c) Kolesarski promet v obe smeri v Šucevi ulici
- d) Zgrajena nova kolesarska pot

Vzpostavljena **celotna kolesarska trasa** med Šolskim centrom Kranj, Športnim centrom Kranj in cono na Primskovem, za kar predvidevamo še dve splošni rešitvi:

- e) Postavljeni modri znaki, ki obstoječo cesto ali pot opredeljujejo za kolesarsko traso
- f) Dograjeni manjkajoči krajši odseki na predlagani kolesarski trasi

Vzpostavljena rešitev za navezavo med Ulico XXXI. divizije in stičišču obstoječe kolesarske steze iz smeri Naklega in območju obstoječe Ledene dvorane Zlato Polje

- g) Dograjena kolesarska pot mimo Gimnazije Franceta Prešerna
- h) Navezava na avtobusni terminal s centralno mestno kolesarnico

#### 5 Opis predlaganih rešitev

Rešitev »A« - Po terenskem ogledu ni videti, da bi pešec karkoli lahko poškodoval, konstrukcija je videti močna. Rekonstrukcija tega mostu bil z manjšimi dodelavami najbrž lahko povsem primeren za pešce, z večjo rekonstrukcijo morda tudi kolesarje. Pred tem mostom je na strani Primskovega že zgrajena pot, kot del Krašnovе ulice na koncu katere je stara ograja, nato pa neurejeno dvorišče podjetja Eurocom d.o.o., kjer so izrazili pripravljenost na rešitve. V tej stavbi, deluje tudi varilec Kranjskega piva, ki načrtuje teraso na levem bregu Kokre. Na strani Vodovodnega stolpa je gozd, ki je razdeljen med dva zasebna lastnika z Rupe, a tudi pot v lasti MOK, kjer je vsaj za pešce že dovolj, da se nasuje pesek, za kolesarje pa položi asfalt. Sestopni točki obstoječega mostu sta v lasti Plinovodov d.o.o., kjer predlagajo vlogo, trenutno zgolj v obliki elektronskega dopisa za preučitev teh možnosti, vendar vnaprej predvidevajo, da je trenutno most statično neprimeren za dodatne obremenitve. Dogovor med MOK in podjetjema Plinovodi ter Eurocom je pri tej rešitvi nujen. Iz praktičnega vidika, bi potek trase na desnem bregu Kokre morda lahko potekal preko zasebnega gozdnega zemljišča. Ob mnenju Komisije varno kolesarim (KVK), je tudi zaradi drugih projektov prav zapisati, kako pomembno je razumevanje do zasebnih lastnikov. V konkretnem primeru lastnikovo pripravljenost na sodelovanje sicer že dokazuje dejstvo, da del površine že namenja v javno uporabo, konkretno za peščeno parkirišče pred Športnim centrom. Rešitev je tudi v interesu Zavoda za šport. Lastnik je kot rešitev tudi izrazil pripravljenost na menjavo gozdnega zemljišča, s čimer je seznanjena K. s. Vodovodni stolp. Ob vsem se ponuja razmišljanje za najem ozkega in kratkega pasu, namesto odkupa. Pri tej rešitvi je sodelovanje zasebnih lastnikov nujna.

Rešitev »B« - Na eni strani bi ob stari ograji na koncu Krašnovе ulice prešli na novo zgrajeni most za pešce in kolesarje. Na desni strani reke Kokre je tudi ozek pas v lasti Mestne občine Kranj, kjer je vsaj za pešce že dovolj, da se nasuje pesek, za kolesarje pa položi asfalt, ta pa se nadaljuje do Partizanske ceste pri Športnem parku. Potek trase med Krašnovo ulico in Partizansko cesto je v celoti izvedljiv na javnem zemljišču.

*V točkah »A« in »B« je potrebno upoštevati občutljiv teren v domeni Agencije Republike Slovenije za okolje, saj se pobočje kanjona reke Kokre posipa. To je posebej vidno prav za staro ograjo na koncu Krašnovе ulice. Pobočje je tudi prepadno. Kokra je reka v kanjonu, zato je verjetno potrebno pridobiti tudi mnenje Zavoda za varstvo narave.*

Rešitev »C« - Potrebna je dodatna prometna označba, ki bi dovoljevala dvostranski promet za kolesarje. Najbrž priporočena je tudi dodatna omejitev hitrosti za avtomobile. Morda se ulico da bolj smiselno urediti tako, da je pločnik le na eni strani ulice, da ostane še prostor za kolesarko pot. V kolikor to ni mogoče, je morda dovolj je modra oznaka, ki predstavlja opozorilo, da se tu vozijo kolesarji v obe smeri. KVK priložnost za izvedbo praktične rešitve za varen dvosmerni promet vidi v sklopu sprememb, ki jih vodijo gasilci v okviru prošnje na Direkciji Republike Slovenije za ceste.

Rešitev »D« - Odkupi se dele zemljišč in namesti ozek pas asfalta. Rešitev je morda izvedljiva v okviru OPPN za severno obvoznico.

Rešitev »E« - Na okoli 90% poteka predlagane trase, je za rešitev dovolj postavitve modrih znakov ali oznak na cestni površini, da gre tudi za kolesarsko pot oz. kolesarsko traso in v tem primeru ni potrebna izgradnja kolesarske poti. Tovrstnih praktičnih rešitev je v Kranju, v Sloveniji in v Evropi veliko (npr.: kolesarska trasa mimo Gimnazije Kranj, trasa od Strunjana, skozi Portorož do mejnega prehoda Sečovelje, trasa od Mojstrane do Rima).

Rešitev »F« - Na koncu Šuceve ulice pri Mercator centru Primskovo manjka okoli 50 m kolesarske steze. Na sredi Šuceve ulice ob parkiriščih Telekom Slovenije in Alpetourja manjka še okoli 150 m kolesarske steze, prostora pa je dovolj. Izgradnja navezave na predvideno severno obvoznico in mrežo kolesarskih poti proti Predosljam, Šenčurju in Hrastjam.

Rešitev »G« - Odpira se možnost izboljšanja povezave med matično in podružno enoto Osnovne šole Franceta Prešerna. KVK izpostavlja, da na pločniku ob vojašnici (Bleiweisova) znak dovoljuje vožnjo s kolesom v smeri proti Kokrici. Pred časom je bil enak znak na Velikem hribu. Tu se odpira tudi priložnost za iskanje problematičnega vhoda v križišče na Kokrici (Mercator), kar tudi izpostavlja KVK.

Rešitev »H« - V veliki meri je odvisna od projekta avtobusnega terminala v okviru MOK.

## 6 Finančni, izvedbeni in časovni vidiki

Želimo urediti in izboljšati obstoječe stanje v gorenjski prestolnici z minimalnimi stroški. S pobudo so povezani tudi drugi sicer manjši stroški, a tudi velik dobrobit in predvsem razvoj ter večja povezanost in promocija tretje največje mestne občine v Sloveniji. Po naši oceni, kot že omenjeno, opisanih problemov ne more rešiti desetletja veljavna trasa severne obvoznice, čeprav ta skupaj s predlagano rešitvijo, zagotovo predstavlja nezanemarljiv potencial za povezavo v širšo kolesarsko mrežo v Kranju in okolici. Poleg tega je predlagana trasa v strnjemem naselju, z manj hrupna, v prijaznejšem okolju, odmaknjeno od glavnih prometnic in z bolj funkcionalno in povezljivo rešitvijo z obstoječo infrastrukturo. Rešitev je izvedljiva v fazah, izvedba povzroči takojšnji učinek na mikrookolje. Z boljšo povezanostjo poslovnih subjektov se predvideva nezanemarljiv gospodarski učinek in ekološki napredek.

Trasa je za MOK v finančnem smislu manj zahtevna, saj se skoraj v celotnem poteku naslanja na obstoječo infrastrukturo ali pa nastavke na tisto, ki v preteklosti ni bila realizirana. Za primerjavo

morda najdražjega dela trase, smo vzeli v letu 2015 porušen most čez Kokro. Predviden strošek za vzpostavitev funkcionalnega mostu čez Kokro je v rangi krepko pod 100.000 EUR, a to je manjši del mestnega proračuna. Most, ki mora praktično biti zgrajen na novo, je bil predviden tudi za osebna vozila, kar terja zahtevnejši in dražji objekt, kot je predlagan v tej rešitvi. Za bolj natančne ocene stroškov, je potrebna podrobna študija v okviru pristojnih služb MOK, drugih institucij in ponudnikov izvedbe.

MOK kot izvajalec rešitev, ima na voljo dovolj kadrovske, logistične in finančne moči za izvedbo projekta. Projekt je vsaj v večjem delu, glede na že obstoječo infrastrukturo in projektno podprto organiziranost MOK. Predvidena izvedba v več fazah omogoča čakanje na morebiti potreben večji paket finančnih sredstev iz naslova evropskih sredstev. Finančno manj zahtevne infrastrukturne aktivnosti lahko stečejo takoj in sicer v okviru predvidenih finančnih sredstev MOK. Pri tem velja upoštevati še sredstva v okviru predvidenih finančnih sredstev za kolesarsko mrežo iz rebalansa.

Potek trase je odvisen od strokovnih in uradnih in formalnih študij in stališč ljudi v pristojnih organih, na funkcijah in delovnih mestih.

Dokument dopušča možnost odmika od predlagane trase, v smislu začasnih praktičnih rešitev, kot jih vidi tudi KVK (npr.: uporaba trenutno obstoječih mostov v javni uporabi).

Formalne aktivnosti za prijavo projekta so v fazi čakanja sprejetja Celostne prometne strategije in v njenem okviru tudi strategija kolesarstva.

MOK predlagamo vzporedne aktivnosti za pričetek izvajanja dejavnosti v smeri:

- formalnih aktivnosti za izvedbo kombinacije rešitev: »B«, »C«, »E«, »F« in »G« ali »H«,
- izvajanja konkretnih rešitev v okviru predvidenih finančnih sredstev in
- priprave projektne dokumentacije za prijavo projekta za pridobitev evropskih sredstev.

## 7 Ljudje, gospodarstvo in funkcionarji

Ob omembi rešitve med ljudmi, smo na negativen odziv naleteli zgolj pri eni hiši v Krašnovi ulici, dokler so narobe razumeli, da naj bi šlo za povezavo z mostom za avtomobilski promet, kar bi povzročalo dodaten hrup in obremenitev. Ko smo obrazložili, da gre »izključno za pot za pešce, kolesarsko traso, morda kolesarsko pot,« – ničesar več niso rekli.

Severni Kranj ima vasi, strnjena naselja, razvite poslovne, obrtne, trgovske in komunalne četrti ter drugo:

- stavba nekdanjega Ibi-ja z več poslovnimi najemniki v stavbi (spletni distributer Mimovrste, Elektronabava, Mateja Šport, picerija Viva, varilnica Kranjsko Pivo, ...)
- komunalna cona (Cestno podjetje, Elektro Gorenjska, Surovina, Alpetour, Telekom Slovenije, ...)
- večji trgovski centri (Mercator, Merkur, Lesnina, Lidl, Hofer, Eurospin, Dolnov, Sloga, Eltron ...),
- manjši trgovinski prostori (Jysk, Iglu Šport, GA, Baby center, MTehnika, Zuja, lokostrelska trgovina, saloni pohištva, ...),
- nočitvene kapacitete (Hotel Azul, drugi zasebni ponudniki),
- obrtniki (lesne in pohištvene dejavnosti, športne dejavnosti, frizerski saloni, zobozdravstvena ambulanta, serviserji elektro aparatov, športne opreme in gospodinjskih aparatov, ...),
- gostinci (Ledena dvorana Zlato Polje, GibiGib, Matiček, Rona, Rondo,...),
- otroška igrišča (GibiGib, Primskovo, osnovne šole),
- izobraževalni centri (Fakulteta za organizacijske vede, Gimnazija Franceta Prešerna, Srednja tehniška šola, OŠ Franceta Prešerna, OŠ Simona Jenka, podružnica OŠ Simona Jenka, OŠ Helene Puhar, ...),
- športni centri (ledena dvorana, športna dvorana s plezalno steno, dva olimpijska bazena, atletske steze, nogometna, košarkarska in teniška igrišča, rolnarski park,...).

Obstoječa povezava teh subjektov z močno obremenjenimi cestami Oldhamska, Staneta Žagarja in Kidričeva, trenutno nima prijazne in smiselne povezovalne alternative za ljudi in njihove dejavnosti.

Za območje Kanjona reke Kokre je ključno sodelovanje naslednjih subjektov:

- Mestna občina Kranj (MOK),
- Agencija Republike Slovenije za okolje (ARSO, Urad za upravljanje z vodami, Oddelek območja zgornje Save),
- Zavod za varstvo narave (Območna enota Kranj),
- Vodno gospodarstvo Kranj (možni projektant).

Verjamemo v podporo kolesarjev, lastnikov, krajanov, obrtnikov, funkcionarjev in institucij občine Kranj, države Slovenije ter skupnosti držav Evropske Unije. Pripravljeni smo razumeti ljudi, ki v projektu vidijo več težav, kot priložnosti. Na voljo smo za vprašanja, kritike, dopolnitve in pojasnila. Pripravljeni smo delati naprej in bomo za nadaljnjo podporo vprašali, izpolnili potrebne vloge in izvedli potrebne dejavnosti. Predstavitev ideje na KVK in ta dokument »Kolesarska trasa v severnem Kranju« sta prva koraka, v uvodu dokumenta je opredeljena želja za tretji korak.

Zahvala vsem, ki so pripravljeni prispevati k rešitvam v dobro vseh občank in občanov MOK.

## 8 Viri

Zapisnik 2. seje Komisije Varno kolesarim (KVK), z dne 3. 2. 2016

## 9 Priloga

- Skica vizije kolesarske trase v severnem Kranju



Skica vizije kolesarske trase v severnem Kranju (potek trase v svetlo zelenem; puščice označujejo možne variante):

