REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

DIREKTORAT ZA KOPENSKI PROMET

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzip@gov.si
www.mzip.gov.si

8.

Mestna občina Kranj
župan Matjaž Rakovec
Slovenski trg 1
4000 Kranj
tajnistvo.zupana@kranj.si

Številka: 3711-4/2011/167-02111212
Datum: 17. 12. 2019

Zadeva: **Pobuda Mestne občine Kranj za izgradnjo avtocestnega priključka Kranj sever**

Spoštovani!

Na Vlado Republike Slovenije ste naslovili pobudo za gradnjo novega avtocestnega priključka Kranj sever. Pobudi ste priložili prometno študijo »Preveritev večih scenarijev prerazporeditve prometa v internem prometnem modelu Kranja ob vzpostavitvi ukrepov na cestni mreži z določitvijo faznosti ukrepov ureditve prometnega omrežja mesta« (izdelovalec Provia, oktober 2019). Na osnovi argumentacije v navedenem elaboratu ter v kontekstu bližajočega se predsedovanja Slovenije Svetu EU zahtevate uvrstitev projekta v proračun s končno realizacijo v prvi polovici leta 2021 in vključitev v poseben Zakon o predsedovanju Slovenije Svetu EU leta 2021.

Prejeto dokumentacijo smo posredovali obema upravljavcema državnega cestnega omrežja, Direkciji RS za infrastrukturo in DARS d.d., katera sta zadolžena za izvedbo ukrepov na državnem cestnem omrežju.

DARS je v preteklosti že podal negativno mnenje k predlogu za gradnjo novega avtocestnega priključka Kranj-sever. Ključni razlog za zavrnitev je v premajhni medsebojni razdalji med predlaganim in obstoječim priključkom Kranj-vzhod. Predlagano je bilo načrtovanje severne obvoznice, podaljšane do avtocestnega priključka Kranj-vzhod, ki bi jo v prostor umestila Mestna občina Kranj, nov AC priključek pa bi ostal v planskih aktih MO Kranj. Za projekt severne obvozne ceste Kranja ima Direkcija RS za infrastrukturo že odprt NRP, vendar trenutno ni predvidenih aktivnosti, saj je za umestitev v prostor zadolžena MO Kranj, na tem območju pa načrtuje tudi projekte rekonstrukcije cest Primskovo Labore in Šenčur Primskovo. V zvezi z gradivom študije podjetja Provia d.o.o., katere bistvene točke so povzete tudi v vašem predlogu, pa je pomembno naslednje.

V letu 2002 je bil pripravljen predlog Tehnične specifikacije TSC 03.343 Več nivojski priključki in vozlišča, kateri se v okviru priprave dokumentacije za gradnjo novih odsekov avtocest in hitrih test ter priključkov nanje uporablja kot priporočilo. Del teh priporočil so tudi razdalje med

priključki. Analize na področju prometne varnosti, tako v Sloveniji, kakor tudi v drugih državah kažejo, da območja priključkov zaradi mešanja prometnih tokov na sami trasi ceste in vozil, ki se na avtocesto ali hitro cesto vključujejo ali jo zapuščajo, predstavljajo potencialno najbolj problematične odseke, zato na teh delih nastaja večje število prometnih nesreč, ki poleg slabše prometne varnosti povzročajo tudi dolge zastoje v prometu. Glede na navedeno je ustrezna razdalja med avtocestnimi priključki zelo pomembna za zagotavljanje prometne varnosti in pretočnosti.

Na omrežju avtocest in hitrih cest obstaja nekaj priključkov, pri katerih je razdalja med dvema sosednjima priključkoma manjša od razdalje med priključkom Kranj vzhod in predlaganim priključkom Kranj sever, vendar pa so se take rešitve v preteklosti s stališča prometne varnosti pokazale kot neprimerne. Ker je uvajanje prometno varnih rešitev pomembna dolgoročna usmeritev, je treba s tako prakso, kot tudi z nekaterimi drugimi prometno tehničnimi rešitvami, ki se že bile realizirane v preteklosti, prekiniti. Pomembno k temu pripomore tudi stalna in precej visoka rast prometnih obremenitev (3 do 5% letno). Cilji izboljšanja prometne varnosti, ki smo si jih postavili v Evropski uniji in v Republiki Sloveniji, so namreč zelo ambiciozni. V povprečju naj bi namreč vsakih 10 let prepolovili število mrtvih in hudo poškodovanih. V fazi zaključka intenzivne gradnje avtocest in hitrih cest v letu 2007 je bilo na vseh cestah v Sloveniji 297 smrtnih žrtev, na avtocestah in hitrih cestah pa 33. Od takrat pa do lani se je število smrtnih žrtev na vseh cestah zmanjšalo za trikrat, na avtocestah pa le za polovico. Glede na rast prometnega dela, ki ga avtoceste vsako leto prevzemajo, to sicer ne pomeni poslabšanja prometne varnosti, vendar pa bo v bodoče potrebno še intenzivneje uvajati prometno varne tehnične ukrepe in s tem povečati prispevek avtocest in hitrih cest pri skupnem zmanjševanju mrtvih in hudo poškodovanih v Sloveniji. Na DARS-u so zato že pred časom glede urejanja prometa v območjih priključkov pričeli izvajati ukrepe za zmanjšanje negativnega vpliva takih rešitev, kot je razvidno iz naslednjih primerov:
- na obstoječih odsekih, kjer je med koncem pospeševalnega in začetkom zaviralnega pasu manj kot 600 m, so se z razširitvijo odstavnih pasov zagotovili pogoji za izvedbo pasov za prepletanje. Izkušnje iz tujine namreč kažejo, da se s tem zmanjša obseg menjav prometnih pasov, kar pozitivno vpliva na zmanjševanje števila prometnih nesreč. Več takih povezav je bilo izvedenih na odsekih avtocest in hitre ceste na območju Ljubljane,
- pri umeščanju novih priključkov, kjer je na podlagi prometnih študij dokazano, da je gradnja novega priključka edina možna rešitev, se dva sosednja priključka poveže z s strani glavne trase avtoceste fizično ločenimi servisnimi cestami, tako da dva sosednja priključka v bistvu delujeta kot enoten priključek. V vsako smer je urejen en zaviralni in pospeševalni pas, prometni tokovi obeh priključkov pa se prepletajo na območju servisnih cest, na katerih je hitrost omejena na 60 ali 80 km/h,
- skladno z idejno zasnovo bodo priključki na vzhodni ljubljanski obvoznici (priključki Letališka, Zaloška in Bizovik) v fazi rekonstrukcije odseka povezani s servisnimi cestami, tako da bo podobno kot v prejšnji alineji voznik na glavni trasi avtoceste to zaznal kot en sam priključek.

Glede razdalje med priključkom Kranj vzhod in predlaganim priključkom Kranj sever je DARS že v zadnji zavrnitvi predloga za izvedbo novega priključka v začetku tega leta, kakor tudi v odgovorih na predhodne pobude, poleg drugih argumentov utemeljeval pomembnost medsebojne razdalje dveh sosednjih priključkov. Navedba izdelovalca elaborata o razdalji med sedanjim in predvidenim priključkom, ki naj bi bila cca 2 km, ne drži. Že sama razdalja med središčem obstoječega priključka Kranj vzhod in nadvozom preko katerega prečka avtocesto regionalna cesta R1 210, znaša manj kot 2 km (cca 1.960 m). Pri določitvi razdalje med priključkoma, kot jo določajo tuji predpisi in osnutek tehnične specifikacije, pa je potrebno kot razdaljo med priključkoma upoštevati razdaljo med koncem pospeševalnega pasu prvega in začetkom zaviralnega pasu drugega priključka. Glede na to in na opisan način določanja razdalje pa v obravnavanem primeru pomeni, da je med predvidenim priključkom in priključkom Kranj vzhod v smeri proti Ljubljani 1100 m, v smeri proti predoru Karavanke pa 1.250 m. Iz navedenega je razvidno, da razdalja med priključkoma ni ustrezna in bi negativno vplivala na varnost prometa na avtocesti.

Glede prometne upravičenosti priključka je iz elaborata, ki ga je izdelalo podjetje Provia razvidno, da je kot osnovni ukrep za izboljšanje prometnih razmer na severnem deli Kranja predlagana gradnja novega priključka, nato pa šele izgradnja severne obvoznice Kranja in sicer v celoti ali le njenega dela. Preostala dva scenarija predstavljata kombinacijo gradnje obvoznice in priključka. Prioritetno reševanje prometne problematike prometa na območju mesta Kranja z ukrepi, ki posegajo na avtocesto, ni sprejemljivo. Avtoceste so kot ceste najvišje kategorije prioritetno namenjene daljinskemu prometu, zato je potrebno prometno infrastrukturo temu prilagoditi. Kot smo že pojasnili, je potrebno lokalni promet s cest nižje kategorije koncentrirati na servisnih cestah in nato tisti del, katerega cilji so bolj oddaljeni, usmeriti na avtocesto, v konkretnem primeru preko priključka Kranj vzhod ali Kranj zahod.

Dejstvo, da sedaj nastajajo zastoji na izvozu iz avtoceste na priključku Kranj vzhod, je posledica sedanjih prometnih obremenitev, ki so se v zadnjih letih intenzivno povečevale, in temu stanju neprilagojenega cestnega omrežja. V krožnem križišču, preko katerega se izvoz in uvoz na avtocesto priključujeta na glavno cesto G2-104 Kranj – Šenčur, v popoldanski konici vozila, ki iz smeri Kranja vozijo proti Šenčurju in naprej v smeri proti Brniku in Kamniku, blokirajo vključevanje vozil na izvozu iz avtoceste na glavno cesto. Reševanje problematike velikih prometnih obremenitev na glavni cesti ureja Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo. Na podlagi detajlne prometne študije je bila določena optimalna varianta, z realizacijo katere se bodo prometne razmere na severovzhodnem delu Kranja bistveno izboljšale. Skladno s predlagano rešitvijo bo promet v območjih obeh križišč, preko katerih se avtocestni priključek Kranj vzhod navezuje na glavno cesto G2-104, urejen z ustreznimi krožnimi križišči, v katerih pa promet na relaciji Kranj – Šenčur ne bo voden skozi krožni križišči, temveč pod njima. Pri nadaljnjem vodenju investicije bo potrebno dosledno upoštevati predlagane rešitve, saj lahko v primeru poenostavitev posameznih rešitev le-te postanejo neustrezne. V primeru rekonstrukcije krožnega križišča Primskovo, ki je bilo načrtovano v dveh nivojih, v okviru rekonstrukcije pa je bilo križišče urejeno kot križišče s spiralnim potekom krožnega vozišča (turbo krožno križišče), pa izdelovalec elaborata (Provia d.o.o.) ugotavlja, da je njegova kapaciteta že dosežena, čeprav je bila rekonstrukcija izvedena v letošnjem letu.

Za rekonstrukcijo glavne ceste G2-104, ki jo načrtuje DRSI, potekajo aktivnosti za izdelavo izvedbene dokumentacije. Skladno s predlagano rešitvijo rekonstrukcije glavne ceste bo mogoče bistveno izboljšati prometne razmere na severnem delu Kranja. Z varianto podaljšanja severne obvoznice Kranja do avtocestnega priključka Kranj vzhod bi bistveno razbremenili regionalno cesto R2-210 in krožno križišče Primskovo. Gradnja te povezave namesto predlaganega priključka posledično ne bi dodatno obremenila avtocestnega odseka.

Avtocesta A2 na širšem območju Kranja glede na PLDP dejansko ne sodi med bolj obremenjene avtocestne odseke, na katerih je v letošnjem letu povprečni dnevni promet obsegal 45.606 vozil. Večji problem predstavljajo nihanja prometa, tako v času turistične sezone in praznikov, kakor tudi z izrazitimi urnimi konicami tekom dneva. Spremljanje prometnih obremenitev po posameznih letih kaže na precejšnjo rast prometnih obremenitev. Primerjava številnih podatkov za leti 2017 in 2018 kaže, da je na odseku med priključki Naklo in Brnik rast prometa med 4 in 5%. Podatki za letošnje leto izkazujejo, da se je do sedaj skupno število vozil v primerjavi s celotnim lanskim letom povečalo za več kot 3%. Po sprostitvi prometa skozi drugo cev predora Karavanke je pričakovati še dodatno povečanje prometnih obremenitev na celotnem odseku med Hrušico in Ljubljano. To pa bo uvrščalo ta avtocestni odsek med bolj obremenjene. Navedeno potrjuje prepričanje, da je potrebno zelo pazljivo preučevati ukrepe, ki se bodo izvajali na avtocestnem omrežju.

Glede na vse navedeno menimo, da bi bilo potrebno problematiko prometnih obremenitev na severnem delu mesta Kranj reševati z rekonstrukcijo obstoječih in gradnjo dodatnih prometnic, ne pa z gradnjo dodatnega priključka na avtocesto, ki je namenjena predvsem daljinskemu prometu. Rekonstrukcija glavne ceste G2-104 med krožnim križiščem Primskovo in Šenčurjem,

za katero trenutno potekajo aktivnosti za izdelavo projektne dokumentacije za izvedbo del, je pomemben del teh ukrepov. Prav tako je potrebna izvedba še nekaterih drugih ukrepov, kot je nova povezava predvidene severne obvoznice Kranj in glavne ceste G2-104, ki bo razbremenila regionalno cesto R2-210 in krožno križišče Primskovo. V dokumentaciji, ki ste jo priložili, ta povezava ni vključena, kljub temu, da bi omogočila hitrejšo povezavo severnega dela Kranja in krajev v smeri proti Jezerskem z avtocesto in kraji vzhodno od Kranja (Šenčur, Brnik, Kamnik).

Dejstvo, da ostali ukrepi stroškovno niso tako ugodni kot izvedba novega avtocestnega priključka, le-ta ne more biti poglavitni argument pri izbiri ukrepov za izboljšanje prometnih razmer. Avtoceste so in morajo ostati namenjene predvsem daljinskemu prometu. Lokalni promet in promet do naselij na širšem območju Kranja pa bo potrebno reševati zlasti na nivoju cest nižje kategorije.

Lep pozdrav,

mag. Zvonko Zavasnik
vodja Sektorja za ceste

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
LJUBLJANA

mag. Andreja Knez
generalna direktorica

Posredovati po elektronski pošti:
- naslovniku
- kabinet MZI
- Kabinet predsednika Vlade (zveza dopis št. 371-9/2019)
- DRSI
- DARS