



## MESTNA OBČINA KRANJ

Župan

Slovenski trg 1, 4000 Kranj

- T: 04 237 31 01
- F: 04 237 31 06
- E: [obcina.kranj@kranj.si](mailto:obcina.kranj@kranj.si)
- S: [www.kranj.si](http://www.kranj.si)

Številka: 350-12/2016-44-(48/01)

Datum: 19.4.2017

### Odgovori na svetniška vprašanja 26. seje Sveta Mestne občine Kranj z dne 22.3.2017

#### Vprašanje Marjana Bajta:

Na današnji seji mestnega sveta je bil obravnavan Odlok o spremembah in dopolnitvah OPPN Čirče 2. Šlo je torej le za spremembo veljavnega OPPN za povečanje stavbe Hofer, ki zajema širši prostor. Ta je predvidel tudi priključitev območja tega OPPN na vzhodno obvoznico in neustrezno in nelogično kolesarsko površino ob Smedniški cesti zaradi katere morajo kolesarji na razdalji 100 metrov dvakrat prečkati cesto.

Ob sprejemanju prostorskih aktov opažam, da MOK nima neke dolgoročne strategije oblikovanja prostora, pač pa se prilagaja investitorjem. Ti se seveda želijo pozicionirati ob glavne cestne prometnice in se nanje tudi neposredno priključevati. To velja tudi za OPPN Čirče, ki je bil sprejet leta 2014 ob zaključku prejšnjega mandata, ki na vzhodni strani Ceste Boštjana Hladnika, odpira nov kare ob tem, da v Kranju obstaja nekaj neurejenih in opuščenih območij, ki bi jim veljalo dati novo vsebino, na primer v neposredni bližini območje nekdanje mlekarne.

Med pomembnimi usmeritvami v mehanizmu celostnih trajnih naložb, ki enajstim mestnim občinam v Sloveniji namenja 140 mio EUR, so tudi ukrepi za izboljšanje urbanega okolja, oživitve mest, ureditev degradiranih zemljišč. To prinaša uredba EU št. 1303/2013.

Tudi mestna občina se vključuje v ta evropski projekt, zato je toliko bolj nerazumljivo, da pri načrtovanju prostora ne sledi modernim smernicam. Zlasti to velja za trgovske centre, ki kot sateliti nastajajo na obrobju Kranj, medtem ko staro mestno jedro zamira. Zato je podal naslednje predloge:

1. Pri načrtovanju prostora naj mestna oblast teži k uporabi obstoječih degradiranih območij in ne odpira novih karejev na obrobju mesta. Investitorje naj usmerja v odpiranje poslovalnic v starem mestnem jedru.
2. Na glavnih mestnih prometnicah je treba ohranjati čim večjo prometno propustnost, zato je treba novo načrtovane prostorske enote priključevati na podrejene ceste.
3. Pripravljalce prometne dokumentacije za področje kolesarskih povezav zavežemo k pridobivanju mnenja Komisije varno kolesarim, ki se v Mestni občini Kranj ukvarja z načrtovanjem kolesarskih površin.

#### ODGOVOR:

1. Mestna občina Kranj je območja za širitev trgovsko poslovnih površin definirala že v PUPih, ki so veljali do aprila 2010. Kasneje se je s spremembo PUPov povečalo le eno območje in sicer območje OPPN Čirče, ki je bilo ravno tako v veljavi že od aprila 2010 dalje. Sam OPPN Čirče pa je bil sprejet leta 2012. Kasneje se s sprejetjem novega OPN MOK območja za širitve trgovskih dejavnosti niso več večale.

Površine namenjene za trgovske dejavnosti so se po osamosvojitvi v vseh mestih v Sloveniji zelo razširile, saj so bile potrebe po takšni rabi velike. V Kranju je teh površin okoli 35 ha. Stari mestno jedro je velikosti 12,5 ha. Potrebe po površinah namenjenih za trgovske dejavnosti so veliko večje, kot jih lahko ponuja Staro mestno jedro Kranja, hkrati pa so zahteve kupcev ter posledično investitorjev

drugačne, kot jih lahko nudi. Staro mestno jedro ni primerno za takšno dejavnost niti ne omogoča primerne infrastrukture, primernega servisa, dostopnosti, parkiranja, predvsem pa je veliko premajhno za vse kapacitete poslovnih centrov, ki so očitno potrebne in poslujejo z dobičkom. Dejstvo je, da so trgovski centri na obrobju mest in v neposredni bližini obvoznic ali vpadnic najbolj zanimivi, ne samo za investitorje ampak tudi za uporabnike.

V Stari Kranj (SMJ) se je v preteklem desetletju vložilo 20 mio EUR z željo povečati privlačnost območja in mu re definirati vlogo, kot območja z veliko kulturno in zgodovinsko vrednostjo, območje za preživljanje prostega časa za obiskovalce v smislu druženja, kulture, gastronomije, drobne trgovine.

Stara mestna jedra so se morala povsod, v vseh mestih, prilagoditi spremenjenim družbenim razmeram. Nekje bolj, drugje manj uspešno. Ni pa edini krivec za slabo obiskanost mesta porast trgovskih centrov. Krivec je več, med drugimi tudi zahteve obiskovalcev in prebivalcev, ki imajo drugačne potrebe, kot jih nudi Staro mestno jedro. To je tudi vzrok, da se politike razvoja prostora za Stara mestna jedra spreminjajo in prilagajajo. Stara mestna jedra so bila grajena za način življenja, še preden so se mesta v 20. stol. začela naglo širiti in še pred večjo motorizacijo prebivalstva. V trenutnih razmerah pa so pogoji drugačni, čemur pa se je potrebno močno prilagajati in iskati nove inovativne rešitve.

MOK se na več nivojih trudi povečati konkurenčnost Starega mestnega jedra Kranja in vzpodbuditi obiskanost. Ključne usmeritve so dane v Trajnostni urbani strategiji (TUS), ki je vodilo za delovanje občinske uprave v prihodnje. V okviru TUS se pripravljajo projekti v okviru mehanizma CTN, ki bodo privlačnost, funkcionalnost in podobo dodatno izboljšale. Eden ključnih elementov oživitve Starega mestnega jedra Kranja je tudi vzpostavitev pisarne podpore za oživitev mestnega jedra.

Poleg tega MOK spodbuja odpiranje poslovalnic v starem mestnem jedru z dvema uspešnima ukrepoma:

- o sofinanciranje najemnin poslovnih prostorov v starem Kranju
- o subvencioniranje obnove fasad, streh in stavbnega pohištva.

Na področju industrijsko degradiranih urbanih območij se je ravno tako že veliko premaknilo. Tu je predvsem zasebni kapital odigral pomembno vlogo. Dobri primeri prakse so revitalizacija območja IBI, Gorenjskih oblacil, nov objekt Poslovalnice LON, Dvorec Jelen. V zadnjem času pa se tudi na ostalih degradiranih območjih rešujejo stečajni postopki ter lastništva zemljišč, ki so bili največji omejevalec razvoja. Novi lastniki so se tako pojavili na območjih Gorenjskih mlekarn, Oljarice, Merkurjevih skladišč ob železniški postaji, kar vse kaže na ugoden razvoj dogodkov, ki bodo imeli za posledico ponovno oživitev in reaktivacijo zemljišč.

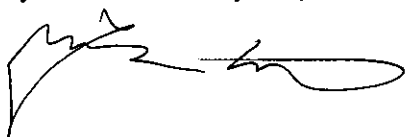
2. Na MOK se zavedamo problematike preobremenjenosti pomembnejših prometnic v mestu. Tukaj sta izpostavljeni predvsem vzhodna obvoznica in Koroška cesta do Kidričeve ceste. Obe cesti sta državni, MOK pa aktivno vodi dialog z MzI ter Direkcijo RS za ceste in skuša doseči čim hitrejšo umestitev projektov v državni proračun.

Način priključevanja novih trgovskih con na vzhodno vpadnico je posledica parcialnih rešitev na eni strani in nerealizirana štiripasovnica od Delavskega mostu do krožišča Primskovo na drugi strani. Z celotno novo ureditvijo bodo primerno urejena tudi križanja in vključevanja vseh priključkov na obvoznico.

Za Koroško cesto pa skladno z dogovorom z Direkcijo RS za ceste že pripravljamo prometno študijo in nato idejno rešitev, s katero bomo dolgoročno reševali priključevanje Struževega in Šolskega centra na Koroško cesto.

3. Komisija varno kolesarim je že po funkciji posvetovalno telo župana, zato je njeno mnenje upoštevano že po tej poti. Mestna uprava bo Komisijo varno kolesarim po potrebi vključevala pri načrtovanju novogradeenj in rekonstrukcij cest, sicer pa upoštevala izdelano strategijo kolesarskih površin in dejstvo, da kolesarske površine pri vseh projektih v največji možni meri in smiselno umešča.

Janez Ziherl  
vodja Urada za okolje in prostor



Boštjan Trilar  
ŽUPAN



-1-