



MESTNA OBČINA KRANJ
Župan
Slovenski trg 1, 4000 Kranj

• T: 04 237 33 76
• F: 04 237 31 23
• E: mok@kranj.si
• S: www.kranj.si

5.

Številka: 3505-4/2013-48/01
Datum: 17.11.2015

SVET MESTNE OBČINE KRANJ

**ZADEVA: Dopolnjeni osnutek Odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu
Avtobusni terminal v Kranju - prva obravnava – dopolnitev gradiva**

Pri obravnavi Dopolnjenega osnutka Odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu Avtobusni terminal v Kranju, na 8. seji Statutarno pravne komisije, dne 13.11.2015 je bil sprejet sklep: »Komisija predlaga, da se gradivo dopolni z vsebino pridobljenih smernic k OPPN Avtobusni terminal v Kranju«.

**Smernice nosilcev urejanja prostora in njihovo upoštevanje v Dopolnjenem osnutku
Odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu Avtobusni terminal v Kranju**

V postopku priprave Odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu Avtobusni terminal v Kranju (v nadaljevanju OPPN) je občina k podaji smernic pozvala 15 nosilcev urejanja prostora (v nadaljevanju NUP). Občina je prejela 9 vsebinskih odgovorov na vlogo za podajo smernic.

Na podlagi vloge glede obveze izdelave celovite presoje vplivov na okolje (v nadaljevanju CPVO), je občina zaradi smernic Ministrstva za kulturo (vplivi na kulturno dediščino) in Ministrstva za zdravje, Zavod za zdravstveno varstvo Maribor (vplivi na zdravje) prejela odločbo o obvezi izdelave CPVO.

Smernice, ki so zahtevale večja usklajevanja ali izdelavo dodatnih strokovnih podlag, so bile:

- smernice Ministrstva za infrastrukturo in prostor, Direkcija RS za ceste,
- smernice Ministrstva za kulturo,
- smernice Ministrstvo za zdravje.

Zahtevane vsebine s strani **Ministrstva za infrastrukturo in prostor (danes Ministrstvo za infrastrukturo)** in način njihovega upoštevanja:

- za rekonstrukcijo Kidričeve ceste je že bil izdelan PZI (projektna dokumentacija). Ker meje OPPN niso sovpadale z izdelanim projektom, je nosilec predlagal, da se v OPPN zajame tudi območje Kidričeve ceste na delu, ki tangira območje OPPN. Občina je smernico upoštevala in v območje delno vključila tudi Kidričevo cesto.
- PZI je bil izdelan upoštevajoč Prometno študijo Mestne občine Kranj (2009), ki pa na območju ni upoštevala umestitve avtobusnega terminala oziroma drugih z OPPN predvidenih ureditev. Zato je nosilec zahteval, da se prometna študija novelira ter rezultate vključiti v nove projektne rešitve ureditve regionalne ceste. Občina je usmeritev upoštevala, dopolnila prometno študijo ter pripravila nove projektne rešitve ceste (IDZ), ki jih je vnesla v akt. Te se nanašajo predvsem na priključevanje območja terminala in garažne hiše na Kidričevo cesto v predvidenem krožišču ob osnovni šoli s petim krakom, na ureditve varnega prečkanja Kidričeve ceste, pri priključevanju Gosposvetske ulice ter na druge ureditve vodenja peš in kolesarskega prometa, umestitve avtobusnih postajališč in postajališč za taksi.

- Nosilec je zahteval potrditev projektne naloge s strani DRSC in recenzijo strokovnih podlag, izdelanih na podlagi projektne naloge. Občina je pridobila potrditev projektne naloge s strani DRSC ter recenzijo izdelanih strokovnih podlag.

Ministrstvo za kulturo je podalo smernice v katerih ugotavlja, da se območje OPPN nahaja v območju in vplivnem območju enote stavbne dediščine Kranj – Osnovna šola Franceta Prešerna (EŠD 18825), upoštevati pa je potrebno tudi varstveni režim, ki velja za registrirana arheološka najdišča. Zaradi prejetih smernic je Ministrstvo za okolje in prostor, Sektor za celovito presojo vplivov na okolje, izdalo odločbo o obvezi izdelave celovite presoje vplivov na okolje (v nadaljevanju CPVO). CPVO je vpliv akta na dediščino preveril in predlagal omilitvene ukrepe, ki smo jih v dopolnjen osnutek vključili. Na podlagi tako usklajenega akta je bilo pridobljeno mnenje o ustreznosti, na podlagi katerega se OPPN lahko razgrne.

Bistvo smernic, podanih s strani Ministrstva za kulturo, ter rešitve v prostorskem aktu, vezane nanje:

- Ohranjanje visokodebelne vegetacije na območju med osnovno šolo in avtobusnim terminalom – zahteva je vnesena v akt, nadgrajena pa z zahtevo, da se na območju med šolo in avtobusnim terminalom predvidijo parkovne ureditve z namenom izboljšanja sedanjega stanja, pri čemer naj se obstoječa visokodebelna vegetacija in travnata površina ohranja v največji možni meri. Visokodebelna vegetacija mora biti evidentirana in prikazan način njene zaščite med gradnjo.
- Višina objektov naj ne bistveno presega višinskega gabarita obstoječih objektov v OPPN – pripomba se je nanaša predvsem na objekt Severna vrata. Ostali objekti ostajajo v gabaritih obstoječih objektov, objekt avtobusnega terminala pa je prav zaradi ohranjanja vedut v smeri S – J pritličen in transparenten. Na podlagi usmeritve je bil preverjen vpliv različnih višin objekta Severna vrata na objekt osnovne šole, pri čemer je bilo ugotovljeno, da ima vsak objekt, umeščen na to lokacijo, ne glede na višino enak vpliv na šolo, saj šola, gledano iz Bleiweisove ulice, ni prostorska dominantna. Šola ima že danes s svojo vsebino simbolični prostorski pomen, ne vizualnega, zato ji ga tudi nov objekt ne jemlje. Objekt Severna vrata urbanistično soustvarja zgodbo zazidave ob Bleiweisovi ulici, s poudarkom v pomembnem križišču med Bleiweisovo in Kidričevo oziroma z Oldhamsko cesto.
- Ohranjanje značilnosti komunikacijske navezave šole na okolico – zahteva se nanaša predvsem na umestitev krožišča ob osnovni šoli, saj krožišče poseže na območje dediščine. Rešitve, vezane na rekonstrukcijo Kidričeve ceste so bile pogojevane z že izdelanim PZI, na podlagi OPPN pa nadgrajene s priključkom do avtobusnega terminala in dostopom (podhodom) do šole. Ugotovljeno je bilo, da je priključek do terminala nemogoče zastaviti drugače, saj je pogojevan s potekom drugih cest. Ohranjanje komunikacijskih značilnosti je bilo preverjeno in utemeljeno ter ugotovljeno, da je predlagana rešitev sprejemljiva.
- Upošteva naj se zakonska določila glede varstva arheoloških ostalin, to je izvajanje strokovnega nadzora in ravnanja ob odkritju arheoloških ostalin – zahteva je v aktu upoštevana.

Ker je bilo za OPPN potrebno izdelati CPVO, je bilo v postopek izdelave vključeno tudi **Ministrstvo za zdravje**, ki je pristojno za preverjanje vpliva OPPN na zdravje prebivalstva. Na podlagi vnesenih rešitev je Ministrstvo podalo mnenje, da je okoljsko poročilo pripravljeno ustrezno in se lahko razgrne.

Bistvo smernic, podanih s strani Ministrstva za zdravje, ter rešitve v prostorskem aktu, vezane nanje:

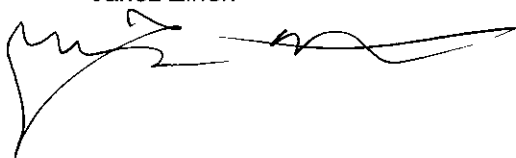
- Obremenjevanje okolja s hrupom: MO Kranj je leta 2014 sprejela OPN, s katerim je na namenski rabi CDz (enota urejanja prostora KR J 21) predpisala II stopnjo varstva pred hrupom, za ostala območja znotraj OPN (enota urejanja prostora KR Z 4) pa III stopnjo. Občina je kot strokovno podlago za OPPN izdelala študijo obremenitev s hrupom, ki upošteva obstoječo prometno obremenitev cest, saj predstavlja promet glavni vir hrupa. Skozi postopek CPVO je bilo ugotovljeno, kakšen bo vpliv izvedenega OPPN iz vidika obremenjevanja s

hrupom in kako ga regulirati. Predvideni ukrepi za ohranjanje oziroma izboljšanje stanja, ki so vneseni v akt, so:

- Po odstranitvi 'toplarne' bi lahko bil vpliv hrupa na osnovno šolo večji (terminal je zasnovan kot nadstrešnica), zato se na meji med terminalom in osnovno šolo umesti protihrupna ograja, s čimer se raven hrupa glede na obstoječo zniža.
- Protihrupno ograjo se umesti ob novi cestni povezavi med Levstikovo in Nazorjevo na delu ob obstoječih objektih z varovanimi prostori, s čimer ostaja obremenitev s hrupom enaka.
- Na vseh cestah v okolici zdravstvenega doma in bolnišnice, ki se jih rekonstruira, se izvede tišjo obrabno zaporno asfaltno prevleko. Stanje hrupa ostaja enako, mestoma se izboljša.

Ostale pridobljene smernice so podajale zahteve, ki so v aktu upoštevane brez potrebnih dodatnih usklajevanj in utemeljevanj.

Vodja Urada za okolje in prostor
Janez Ziherl



ŽUPAN
Boštjan Trilar

