

Ciril OBLAK

## Gorenjska hitra železnica bi lahko bila tudi primestna železnica ...

V Evropski uniji in tako tudi v Sloveniji se urbanizacija prostora ureja načrtno. V naši državi se sicer zdi, da je urejanje prostora včasih tudi stihijsko. Sedanji procesi preobrazbe prostora ne bi smeli biti nenačrtani. Zdi se nam, da je urbanistična stroka ponekod nespособna ali odrinjena. Razdrobljenost na množico občin daje vtis, da vsaka občina gospodari s svojim prostorom, ne da bi upoštevala sosednje občine in regijo. Zato je načrtovanje prostora dejavnost, v kateri sodeluje veliko različnih strok v regijah, nujna in edina možnost za zastopanje interesov vseh vpletenih v urbanistični razvoj.

Prostor je lahko definiran tudi z arhitekturo, ki naj bi bila umetnost oblikovanja prostora. Človek poskuša prostor obvladati, ko se v njem naseli, želi v njem tudi preživeti. Sodobna kriza prostora je posledica hitrega razvoja človekove tehnologije, ki ga v urbanem prostoru velikokrat tudi stihijsko prehiteva. Vse pa je odvisno od civilizacijskega odnosa človeka do urbanega prostora. Globalna ekonomska kriza, ki nas je zajela, zahteva ponovno ovrednotenje človekovega odnosa do prostora. Prisluhniti je treba prostoru, ga prepoznati, oceniti njegove kvalitete, ga spoštovati in šele nato s sedanjo človeško močjo poseči v njegov utrip s spoznanjem, da v urbaniziranem prostoru omogočimo čim manj nasilno preživetje človeku in naravi.

Gorenjski se obeta velik prostorski poseg za načrtovano hitro železnico do

Avstrije, ki bo vplival tudi na razvoj letališča Brnik, na cestno ureditev Kranja ter na osebni cestni in železniški promet v primestju Ljubljane. Obratno pa lahko na omenjeni promet vpliva tudi lokacija novega, z natečajem zasnovanega letališkega terminala ob avtocesti. Del hitre železnice med Ljubljano in Kranjem bi namreč lahko imel funkcijo primestne železnice, če bo potniški terminal postavljen ob avtocesti. V 80. letih prejšnjega stoletja je bil izveden arhitekturni natečaj za ta »južni terminal« (1. nagrada arh. C. Oblak) in v ta namen tudi zgrajen AC-priključek.

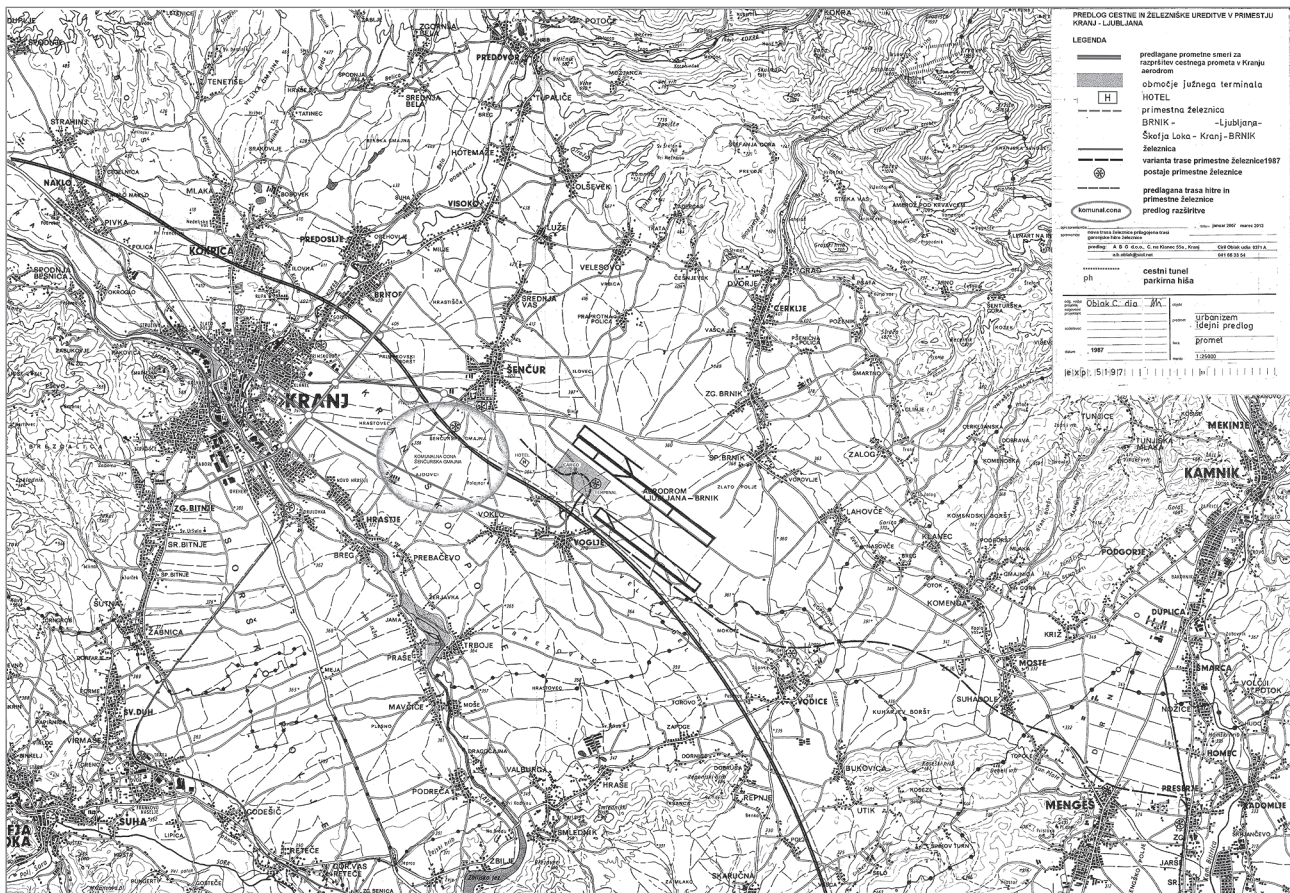
V Kranju je bila spomladi 2013 na pobudo krajanov v krajevni skupnosti Primskovo, ki imajo parcele na trasi rezervata »severne obvoznice«, oblikovana civilna pobuda za izbris rezervata. Rezervat »severne obvoznice«, je bil načrtovan v 60. letih prejšnjega stoletja, ko je bila v urbanističnem načrtu mesta Kranj načrtovana trasa avtoceste še pod Šmarjetno goro, nad železniško postajo. Ko je bila zgrajena avtocesta severno od Kranja, je postala »severna obvoznica« kot vzporednica avtoceste nesmiselna, zato se verjetno v vseh petdesetih letih do danes ni realizirala. Medtem se je cestni motorni promet v vzhodnem delu Kranja tako povečal, da povzroča zgoštevitev in zastoje.

Kot arhitekt, ki od leta 1962 delujem v Kranju, sem poskušal analizirati to prometno problematiko in pripravil predlog za prostorsko-prometno ure-

ditev, kot predlog za OPN. Predlog je bil 26. marca 2013 posredovan KS Primskovo (predsedniku KS), 28. marca 2013 pa tudi razposlan članom civilne pobude. V ta namen je bil v predlogu za »civilno pobudo« obravnavan širši prometni prostor občin Naklo, Kranj, Šenčur in Cerklje. Preprosto zato, ker se prometnega nereda ne da rešiti parcialno, na primer s štiripasovno cesto iz občine Šenčur, ki bi samo premaknila zastoje in kolone vozil proti Kranju. V tem delu Kranja je treba promet razpršiti in samostojno priključiti na AC z novimi priključki. Vzhodni priključek Kranja na AC je namreč z razširitvijo zazidave postal predvsem zahodni priključek Šenčurja.

### **Predlog za civilno pobudo »severna obvoznica« pri KS Primskovo MO Kranj: pripombe na razgrnitev OPN**

Te pripombe so rezultat več kot tridesetletnega stalnega strokovnega spremljanja prometnih tokov na širšem območju Kranja in urbanističnih rešitev iz prvonagrajenega internega natečaja za »južni terminal letališča Brnik«, na razprave civilne pobude KS Primskovo, ki so vključevale pobude zainteresiranih krajanov glede »severne obvoznice«.



Slika 1: Zemljevid s predlogi za spremembe OPN, MO Kranj

## Uvod

Ob razgrnitvi občinskega prostorskega načrta (OPN) za MO Kranj imamo pripombe o nerešenih prometnih težavah na področju cest in železnice na območju občin Naklo, Kranj, Šenčur in Cerklje ter vse do Ljubljane. Za krajanje KS Primskovo je posebej problematičen »rezervat za severno obvoznico« med Naklom in Šenčurjem, ki poteka na južni strani avtoceste in se krajanom ne zdi smiseln, ker ima funkcijo obvoznice lahko že avtocesta. Za mestno občino Kranj je najbolj problematičen cestni promet, saj v prometnih konicah prihaja do velikih zgostitev prometa in zastojev, očitno postaja Kranj spalno naselje za ljudi, ki delajo v primestju Ljubljane. Lega letališča Brnik v občinah Šenčur in Cerklje vpliva na ponavljanje urbanih funkcij. Ker je Kranj četrto največje slovensko mesto, ima najbrž pravico do

več priključkov na avtocesto. Krajanje zato predlagajo priključek v Gorenjah na cesti, ki pelje iz Stražišča mimo Qlandie, Tuša in Mercatorja.

Načrtovana hitra železnica (po kateri bi potekal tudi primestni promet) bi bila ugodnost za razvoj vseh gorenjskih občin. Zamisel o primestni železniški povezavi bi bila dolgoročna rešitev osebnega prometa v primestju Ljubljane, letališča Brnik, Kranja, Škofje Loke, Medvod (z odcepom proti kamniški progi pa tudi za Kamnik in Domžale). Kompleksno bi se železniški promet s primestno železniško povezavo dalo rešiti tako v korist gorenjskih občin in letališča ter tudi v korist Ljubljane, v kateri bi se zmanjšala potreba po parkirnih mestih za delovna mesta uslužbencev, šolarjev in študentov iz primestja, ki bi namesto avtomobilov uporabljali primestno železniško povezavo. Po grobi oceni bi primestna železniška povezava med

Kranjem in Ljubljano pokrila urbanizirano območje s pol milijona prebivalcev, kar pomeni, da bi bila rentabilna.

## Predlog prometne ureditve: cestni promet

Namen tega predloga cestnega omrežja v medobčinskem prostoru občin Naklo, Kranj in Šenčur je, da težave s prometom ne reši s »severno obvoznico«, ampak drugače. Za prostorsko načrtovanje bi bilo ugodno, če bi prizadete občine med seboj tesno sodelovale.

Kranj ni več regionalno središče Gorenjske, ker ni več »pokrajina«, ampak je prej spalno naselje za primestje Ljubljane. Severna obvoznica nima v novem kontekstu prostorske ureditve nobene vloge, zato se tudi ni realizirala. Povzročila pa za del krajanov Primskovega velike težave pri razpolaganju z zemljišči.

Dolgoletno vztrajanje pri »rezervatu« izhaja še iz časa, v katerem je bila načrtovana avtocesta pod Šmarjetno goro na desnem bregu reke Save, in zdaj ni več utemeljeno. Zato predlagamo, da se opusti, cestni promet pa se rešuje po predlogu, opisanem v nadaljevanju Kranj potrebuje posebno vzhodno vpadnico z avtoceste, ne pa odcep na lokalno cesto pri Šenčurju, kjer so vsakdanji zastoji že pri povprečnem prometu. Poleg tega je Kranj, kot že rečeno, četrto največje mesto v Sloveniji, zaradi česar je upravičen do več priključkov na avtocesto.

Glavna vzhodna vpadnica v Kranj bi potekala iz rekonstruiranega AC-priključka za letališče Brnik. Od tod bi potekala nova vzhodna vpadnica do trgovskega centra Tuš na prečno vzhodno cesto relacije Škofja Loka–Preddvor, ki bi se na odseku Labore–Gorenje razširila v štiripasovnico in bi imela severno od trgovskega centra Mercator nov priključek na avtocesto. Ta priključek bi zelo skrajšal tudi dostop do protokolarnega objekta Brdo. Ta vzhodna vpadnica bi potekala pretežno po gozdnih površinah, imela pa bi tudi funkcijo obvoznice za naselja od Vogel do Kranja (Vogle, Voklo, Prebačevo, Hrastje, Čirče, Planina). Priključek vzhodne vpadnice bi bil na srednjem delu štiripasovnice, to je bližje jedru spalnih naselij, zato bi bil promet na štiripasovnici razporejen bolj uravnoteženo.

Za predlagano cestno omrežje ne bi bilo treba opraviti večjih rekonstrukcij na avtocesti. Predvsem pa bi odpadel velik viadukt ter izkopi v teren med stadionom in Primskovim, kar je bilo predvideno s »severno obvoznico«. Most čez reko Kokro, ki je narisana v podaljškju »vzhodne vpadnice« iz smeri trgovskega centra Tuš, za sedanje reševanje prometa ni nujno potreben. Je pa obetaven za prihodnjo prostorsko ureditev mesta kot celote, tudi za lokacijo avtobusne postaje, ki bi lahko ostala v središču mesta na sedanji lokaciji, in za navezavo na cesto proti Naklu ter prihodnjo zunanjo ob-

voznico (ring) čez Savo v Stražišče (med Šmarjetno goro in Joštom).

## Predlog prometne ureditve: železniški promet

Nekaj podatkov za osvetlitev predloga primestne železnice med Ljubljano, letališčem Brnik in Kranjem.

Na razstavi skupine POT (slikar Z. Puhar, arhitekt C. Oblak in slikar V. Tušek) v Augsburgu in ponovitvi razstave ob 70-letnici V. Tuška v avli MO Kranj leta 2006 (razstavo je odprl župan M. Bogataj) je bil prikazan predlog primestne železnice med Ljubljano, letališčem Brnik, Kranjem, Škofjo Loko, Medvodami in Ljubljano. O razstavi je poročal časnik Dnevnik (avtor Miran Šubic, 7. januar 2006, »Z vlakom na brniško letališče«). Že leta 1987 pa je bil z internim arhitekturnim natečajem načrtovan južni terminal letališča Brnik v bližini AC-priključka za Brnik, v katerem je prvonagrajeni projekt predvideval primestno železnico iz Ljubljane (prva nagrada na internem natečaju za »južni terminal« letališča Brnik, Slovenija projekt Ljubljana, november 1987). Predvidena posodobitev gorenjske železnice po obstoječi trasi je odpadla.

Predvidena je bila nova trasa gorenjske hitre železnice, katere predlog od leta 2006 poteka ob trasi gorenjske avtoceste. Primestna železniška povezava bi na odseku med Ljubljano in Kranjem potekala po progi hitre železnice. V Struževem (pod Exotermom) bi bila povezana z obstoječo progjo Kranj–Naklo. Primestni vlaki bi vozili vsako uro v obe smeri, tako da bi bili letališče Brnik in kranjska postajališča povezani z Ljubljano vsake pol ure. Iz Kranja v Ljubljano prek Brnika ali pa prek Škofje Loke. Letališče ima premalo prometa, da bi imelo svoj krak železnice.

Po tem predlogu bi primestna železniška povezava dopolnjevala dostop na

letališče, rentabilnost pa bi primestni železniški povezavi dalo primestje Ljubljane s približno pol milijona prebivalcev. Med Brnikom in Kranjem bi bila postajališča na letališču Brnik, v Šenčurju, Kranju pri centru Mercator, pri stadionu, centru Gorenjska (nekdanja tovarna Gorenjska oblačila), v Struževem, na železniški postaji, na Orehku, v Škofji Loki na Trati itd. Na priloženi urbanistični karti je narisana približna trasa hitre železnice (z radiji do 2 km, za večje hitrosti hitrih vlakov).

Lokacija »južnega terminala letališča Brnik«, hotela in nove krajše vzletno-pristajalne steze je povzeta iz omenjenega urbanističnega natečaja. Obstoječa gorenjska železnica bi še naprej obratovala za lokalni potniški in tovarni promet. Na hitri železnici ne bi bilo večjih postaj, ampak bi bila le izogibalšča za primestni vlak, ker se hitri vlaki med Ljubljano in Jesenicami ne bi ustavljali.

Lokacija letališke stavbe na južni strani letališkega kompleksa je za razvoj celotnega prostora Ljubljane in severnega primestja obetavnejša kot obstoječa lokacija, ki deluje nekako odročno. Tudi lokacija hotela je boljša ob avtocesti in južnem terminalu letališča. Obstoječi severni kompleks letališča bi se moral razviti v servisni del. Komunalna cona za štiri občine bi bila v območju, dodanem sedanji komunalni coni Šenčur. Industrijsko cono bi te občine imele v obstoječem industrijskem bazenu ob reki Savi, od Drulovke do Nakla.

Kranj, 27. avgust 2013

.....  
 Ciril Oblak, univ. dipl. inž. arh. (ZAPS 0371 A)  
 A B O Arhitekt Biro Oblak, d. o. o. (št. projekta p-126/13/ID)  
 Cesta na Klanec 55, Kranj  
 E-pošta: a.b.oblak@siol.net