

Prenova, revitalizacija starega mestnega jedra Krško

Predlog društva Zeleni krog Krško, ob izvedbi urbanistično-arhitekturne delavnice za staro mestno jedro Krško 2009

1. Nosilna os razvoja mesta Krško:

Predlagamo, da se za cilj integracije Vidma in starega mestnega jedra Krško predvidi vzpostavitev nove osi razvoja mesta, ki naj predstavlja javni osrednji mestni prostor, namenjen srečevanju in komunikaciji:

Cesta 4. julija – peš most – direktno v CKŽ

Ob to nosilno os integracije in oživljanja mesta, naj se nanizajo vse potrebne vsebine (parki, prometna infrastruktura za kolesarje in pešce, prostori za rekreacijo, trgi , ulice, poslovne, storitvene in stanovanjske zgradbe)

2. Zaprtje ulice CKŽ za motorni promet:

Ker bo z izgradnjo nove obvoznice v mestu pet vzporednih cest (desni breg: Bohoričeva, CKŽ, Valvasorjevo nabrežje, levi breg: nova obvoznica, cesta Sotelsko-Videm), se zavzemamo za trajno zaprtje CKŽ in Dalmatinove, do fakultete. Ureditve prometnega režima in dostopa za lastnike hiš je zaradi drugih cest mogoča, ulico CKŽ pa bi namenili vzpostavitvi nove identitete starega mestnega jedra, oživljanje mestnega utripa in obujanju družabnega življenja. Za to so predvideni naslednji ukrepi:

tlakovanje ulice, obnova fasad, gostinski lokali na CKŽ – zunanje terase, trgovine z živili, nova knjižnica, fakulteta, kulturni dogodki, možnost organiziranja stojnic na CKŽ, obnova in naselitev praznih objektov (novi stanovalci!).

Zaprta ulica se naveže na most za pešce. Ko bo izgrajen most za pešce in kolesarje, se bo zmanjšal velik del prometa, ki ga sedaj občani opravijo z osebnimi vozili. Zato ne bo potreb po novih parkirnih mestih ali celo po parkirni hiši. S tem bomo v staro mesto dobili pešce in kolesarje, (življenje na ulici!), to pa je glavni pogoj za oživitev mesta.

Ulica CKŽ (od št.48., do Hočevanjevega trga, druga varianta predvideva zaprtje do stavbe Občine Krško) in Dalmatinova naj se torej za motorni promet zapreta, izgubljena parkirišča naj se v istem številu nadomestijo na nabrežju, dvosmerni promet pa naj se izvede tudi na delu, kjer je sedaj enosmerni promet (igrišče Šajspoh). Motorni promet na tem krogu, lahko ga imenujemo **obvoznica okoli starega mestnega jedra (Bohoričeva, Valvasorjevo nabrežje)**, naj se zaradi varnosti pešcev in kolesarjev, ter zaradi zmanjšanja hrupa, omeji na 30 km/h.

3. Kolesarska steza:

Kolesarska pot naj vodi po celotni osi:

po zaprti CKŽ (kjer ni potrebna izgradnja steze, samo označba: *dovoljeno za pešce, kolesarje, dostavo in intervenco*), preko mosta, na Vidmu pa naj se na celotni Cesti 4. julija izgradi ločena kolesarska steza.

Kolesarska steza je nujna tudi na območju Zatona.

4. Parkirišča in morebitna uvedba plačljivega parkiranja:

Spreminjanje zelenih površin v nova parkirišča ni trajnostna rešitev problema.

Če se bo izkazalo za potrebno (verjetno ne), naj se v primeru pomanjkanja parkirišč, v zadnji sili zgradi garažna hiša, pred tem skrajnim ukrepom pa je mogoče mirujoči promet zmanjšati z uvedbo plačljivega parkiranja.

Namen plačljivega parkiranja je zmanjšati količino stalno zasedenih parkirnih mest. Na ta način bi spodbudili tiste občane, ki se v staro Krško z osebnim vozilom pripeljejo iz neposredne bližine (Videm, Grič, Leskovec) in zasedejo parkirišče za osem ur, naj uporabijo javni prevoz ali druge alternative (kolo, peš most, javni prevoz). Po našem mnenju prav ti prevozi iz neposredne bližine, predstavljajo vzrok za trenutno pomanjkanje parkirišč. Mogoča je tudi uvedba kratkotrajnega brezplačnega parkiranja, npr 1 uro, redarska služba pa kontrolira prekoračitve. Parkirišča bi se tako sprostila za vse druge obiskovalce mesta (občina, knjižnica, fakulteta, turisti ..), ki se pripeljejo od daleč in ne morejo koristiti javnega prevoza. Prebivalci ožjega starega mestnega jedra bi dobili dovolilnice za brezplačno parkiranje. Parkirišča (npr. modro cono) bi uredili na nabrežju Save, kjer se bo zaradi obvoznice razbremenila količina prometa. Parkirišča se naj izvedejo z ozelenitvijo parkirne površine (travne plošče), izogniti se je potrebno prekomernemu asfaltiranju površin.

5. Most za pešce:

Most mora biti umeščen tako, da bo bistveno skrajšal razdaljo do centra starega dela krškega. Najbolj optimalna umestitev peš mosta je:

pri trgovini Chemo - prečno na tok reke - povezava z ulico CKŽ (na mestu, kjer je že danes zaprta za motorni promet)

Most naj predstavlja tudi arhitekturni presežek in kot tak, novo ikono podobe življenju prijaznega in lepega mesta Krško.

6. Celostni videz mesta skozi arhitekturo hiš:

Stavbe na področju starega mestnega jedra je potrebno zaščititi in določiti vsaj minimalne smernice, po katerih se lahko obnavlja ali gradi nove objekte.

Nove arhitekturne ideje je treba previdno kombinirati z obstoječim stanjem. Danes opazamo problem, ko službe, ki naj bi nadzirale videz prenove objektov, ne opravljajo svojega poslanstva. Kritično območje videza mesta je območje Zatona, ki mu bo potrebno posvetiti posebno pozornost.

Če želimo v prihodnosti lepšati videz in izboljšati funkcionalnost mesta, potrebujemo, kot smo že predlagali, mestnega arhitekta.

7. Trajnostni razvoj skozi adaptacijo, novogradnjo in krajinsko ureditev:

Vse novogradnje naj dosegajo ali presegajo maksimalne kriterije pravilnika o energetske učinkovitosti. Ravne strehe naj se v čimvečji meri izvedejo kot zelene strehe.

Ukrep podiranja dreves je potrebno strokovno utemeljiti, vsak primer posebej.

Na savskem nabrežju, naj se na obeh straneh ohrani vegetacija, najmanj v takšni meri kot sedaj.

Zaključek:

Društvo Zeleni krog Krško bo s svojimi pobudami o ureditvi mesta sodelovalo tudi v prihodnje. Pripravljeni smo podati tudi bolj natančne informacije o ureditvi določenih območij, želeli pa bi tudi kakšno delavnico in sestanek zunaj, na ulicah starega mestnega jedra.

Zeleni krog Krško
Aleš Suša

Krško, 11.5.09