

Ali OPN odgovarja na izzive Ljubljane v prihodnosti?

Koalicija za trajnostno prometno politiko poziva k premišljenim korakom prostorskega in prometnega načrtovanja v Ljubljani

Spremembe občinskega prostorskega načrta (OPN) Mestne občine Ljubljana (MOL) predvidevajo marsikatero pozitivno spremembo, ki odgovarja potrebam družbene infrastrukture mesta.

Bi pa se radi najprej vprašali, kaj so izzivi prihodnosti Ljubljane:

- klimatske spremembe se dogajajo in bodo Ljubljano močno prizadele, predvsem bodo poletja daljša in večja vročina. Napoved je 8 stopinj več.
- Mesto kratkih poti je zelena oblika mesta, saj je to mesto, ki ima vse, kar posameznik potrebuje v neposredni bližini doma. S tem zmanjšamo potrebo po mobilnosti, boljše izkoristimo razpoložljivo infrastrukturo, krepimo lokalno gospodarstvo.
- Plana fosilne infrastrukture spremeniti v zeleno infrastrukturo, ki je cilj EU in ki bo za tako načrtovanje tudi finančno spodbujala.

Podnebne spremembe

- OPN bi moral slediti ciljem podnebnih ciljev in ukrepov, ki so zavezujoči in finančno podprti. Medtem ko se je veliko evropskih jasno zavezalo, do katerega leta bo CO₂ nevtralno (npr. Dunaj 2035), Ljubljana še ni jasno povedala, kdaj bo CO₂ nevtralna in tudi ne, kako bo to dosegla. EU zaveza je do 2030 za 55 % zmanjšati CO₂ odtis, tudi tukaj je OPN ključen in ta cilj ni omenjen v OPN niti enkrat.
- Mesto ima več vročinskih otokov (največji je zaradi ogromnih asfaltnih površin BTC), in OPN bi moral taka območja strožje regulirati z namenom, da površine postanejo bolj vodoprepustne (tlakovane in ne asfalt, vodne površine) in ozelenjen (novi parki, drevoredi). Potrebujemo sistemski odgovor, kako bomo v Ljubljani zmanjšali vročinske otoke.

Mesto kratkih poti

- Vsaka sprememba OPN prinaša širitev zazidljivih površin na račun zelenih površin. To gledamo kritično, ker je razpoložljivih degradiranih površin v mestu na pretek. Izjema so lahko investicije v družbeno infrastrukturo, kot so neprofitna stanovanja ali domovi za starejše. Zelo kritično gledamo spremembe zelenih površin v zazidljive brez pravega javnega interesa, kot npr. sprememba drevesnice ob Litijski, ki zagotavlja zgolj nova privatna stanovanja za privatnega investitorja (kot primer dobre prakse: Dunaj zahteva od investitorja, da preda dve tretjini stanovanj dunajskemu stanovanjskemu skladu, če je Dunaj omogočil spremembo v zazidljivo površino).
- Sporna nadaljnja širitev nakupovalnih središč – kljub dejstvu, da je po njihovi površini Slovenija v samem evropskem vrhu. Problem koncentracije trgovine je, da se poti ljudi povečujejo in posledično povečuje avtomobilnost. Lokalne

četrtno skupnosti z bogato ponudbo servisa in trgovine je strategija, ki pa jo je potrebno dopolniti na način da se širitev koncentracije trgovine regulira in aktivno omejuje.

- Podoben problem so samostojne trgovine, ki so sicer tipa lokalne trgovine, ampak v mnogih primerih zgrajene kot samostojne stavbe z obsežnimi asfaltnimi površinami za parkiranje. OPN bi moral tak urbanizem regulirati in določati da se take lokalne trgovine gradi v pritličjih stavb.

Zelena infrastruktura

- Več parkirnih površin pomeni večja uporaba avtomobila in posledično zahteve po vedno novih površinah za ceste. OPN bi moral postaviti maksimalne parkirne normative, ki bodo preprečile širitve cest in zagotovile več površin za rumene pasove in pretočnost javnega prevoza. Zelo pozitivno je dejstvo da se osrednja železniška postaja in Emonika v bližnji prihodnosti gradita, toda investitorji parkirne površine obravnava po principu več parkirnih boljše bo. OPN bi moral za taka strateška območja določiti maksimalno število parkirišč. Tudi črtanje zelo pozitivnih določil OPN, ki pravijo da gradnja garaže nadomešča parkirišča na površini, je v nasprotju za napredno parkirno politiko - primer gradnje garažne hiše v sklopu prenove Ilirije, ki je zahtevala odstranitev parkirišč v zelenem srcu Ljubljane Tivoli, ki je bilo črtano.
- Stari načrti po širitvi glavnih cest v Ljubljani se ohranjajo tudi v letu 2021, ko je EU jasno povedala da je potrebno fosilne infrastrukturne načrte zamenjati z modernimi, zelenimi projekti javnega prevoza in kolesarske infrastrukture. Kritična javna infrastruktura prihodnosti so tudi drevoredi, ki jih je potrebno zagotovi na obstoječih prometnih površinah. Tudi infrastrukturnih izboljšav javnega prevoza ne najdemo v spremembah OPN.
- Pogrešamo strategijo načrtovanja novih zelenih površin in javnih prostorov, in jasne usmeritve za urejanje peš površin. Mesto, kjer bodo vročine vedno večje, potrebuje več javnih-peš prostorov v pesku-zelenju-tlakovanju brez betona ali asfalta, kar bi bilo smiselno določiti v OPN in standardizirati. Primer prenova Tržaška, ki je primer dobre prakse povečanja zelenih površin in drevoredov, in v nasprotju prenova Dunajske ceste asfaltiranjem in brez varovalnega zelenega pasu z drevoredom. Da bodo načrtovalske rešitve enake pri vseh obnovah, potrebuje standardne usmeritve v OPN. Tudi parkirne površine potrebujejo jasna določila, ki bodo preprečila vroče asfaltno površine.
- Želeli bi si tudi naprednejše smernice za večje družbene in tudi privatne investicije v mestu, kjer bi zahtevali kvoto uporabe lesa kot gradbenega elementa (ravno Slovenija ima izjemen potencial razvoja lesene gradnje) in tudi kvoto zelenih streh in zaveza k obnovljivi energiji, npr, sončnim celicam na industrijskih ali skladiščnih objektih).

Želimo si torej bolj preudarnih in prebojnih rešitev v skladu z mednarodno sprejetimi dogovori.

V imenu Koalicije za trajnostno prometno politiko,
izr. prof. dr. Matej Ogrin