

Mestna občina Ljubljana

Mestni trg 1

1000 Ljubljana

CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp - v imenu Koalicije za trajnostno prometno politiko

Trubarjeva 50

1000 Ljubljana

Ljubljana, 21. 04. 2023

Zadeva: Odziv Koalicije za trajnostno prometno politiko na širitev Linhartove ceste

Proti 4-pasovni Linhartovi cesti, za zeleno Linhartovo, prijazno meščanom

V Koaliciji za trajnostno prometno politiko smo razočarani nad novicami, da Mestna občina Ljubljana (MOL) namerava razširiti Linhartovo cesto v štiripasovnico. S tem pismom želimo MOL pozvati, naj ne skrene s poti, ki si jo je zadala na področju trajnostnega urejanja prometa. Opozarjamo, da ima širitev Linhartove ravno nasprotni učinek, saj v mesto dodatno privablja avtomobilski promet in povečuje emisije toplogrednih plinov - te bi morala Slovenija do leta 2030 znižati za 30 % glede na leto 2005.

Celostna prometna strategija MOL navaja, da *»je nesmiselno slediti rasti motorizacije z gradnjo nove in s širjenjem obstoječe infrastrukture. Takšne rešitve kratkoročno izboljšujejo stanje in zmanjšujejo zastoje, čez čas pa se zaradi izboljšanja pogojev število vozil poveča in zastoji se ponovijo, tokrat s še večjim številom vozil in voznih pasov. Hkrati spremenjeni pogoji negativno vplivajo tudi na uporabo javnega potniškega prometa in izbiro kolesa kot prevoznega sredstva v mestu (pojav je poznan kot Downs-Thompsonov paradoks).«* Ljubljana je bila tudi izbrana v **Misijo 100 podnebno nevtralnih in pametnih mest. Širitev Linhartove ceste je v popolnem neskladju tako s prometno strategijo kot tudi podnebnimi cilji MOL in predstavlja nepovratno škodo mestu ter njenim prebivalcem in prebivalkam.** MOL zamuja priložnost, da bi dokazala, da z omenjenimi strategijami misli resno.

Širitev Linhartove je problematična iz naslednjih razlogov:

1. POVEČANJE MOTORNEGA PROMETA, ki ga bo povzročilo povečanje kapacitete in privlačnosti za motorni promet.

2. SEKANJE DREVES:

zaradi širitve bodo zagotovo morala biti žrtvovana številna odrasla drevesa, ki dajejo senco, skrbijo za hladnejšo mikroklimo, delujejo kot ponor CO₂.

3. NOVA VROČA TOČKA:

večje površine asfalta bodo dodatno prispevale k pregrevanju. Povprečna temperatura se je v Ljubljani v zadnjih 20 letih povišala za 1,2 stopinje, prav tako se je povečalo število vročih dni za 2,6 dni, zato je treba stremeti k ohlajanju in ne dodatnemu segrevanju površin.

4. LOČEVANJE PROGRAMOV:

program severno in južno od vpadnice se ključno dopolnjuje: stanovanja na jugu (Župančičeva jama, Savsko naselje), športno-rekreacijske površine (BMX park, teniška igrišča itd.) in vzgojno izobraževalni programi, zdravstvene in upravne ustanove na severu. Kot tak ne more delovati ločeno, zato bi morala ta cesta v prihodnosti predvsem povezovati in ne ločevati.

5. POSLABŠANA KAKOVOST BIVANJA IN PROMETNA VARNOST:

v neposredni bližini Linhartove c. živi, dela, se šola in zdravi več tisoč ljudi. Štiripasovna cesta bi močno povečala hrup in izpuste onesnaževal, povečala razdalje za prečkanje ceste pešcev, kolesarjev in uporabnike mikromobilnosti in s tem poslabšala prometno varnost (že danes je premalo prehodov).

6. DEGRADACIJA LINHARTOVE KOT AVENIJE :

Linhartova cesta je območje, ki se ponaša tako s širino kot z bujnim zelenjem. Takih območij je v Ljubljani zelo malo, zato bi bilo škodljivo degradirati tako znamenito urbanistično potezo.

7. V NESKLADJU Z OPN:

a Linhartovi c. ni večjih težav z zastoji niti ne gre za glavno vpadnico. V OPN MOL je del Linhartove c., zahodno od Topniške c., označen celo kot zgolj "lokalna zbirna cesta". Urejanje infrastrukture bi moralo slediti tudi izhodiščem v OPN in širjenje v štiripasovnico na taki cesti zagotovo ni v skladu z njimi.

Trendi v evropskih državah in naprednih mestih (Pariz, Amsterdam, Utrecht, Berlin, København, Oslo, Gent, Gradec, Dunaj itd.) **gredo v smer odvzemanja prostora osebnemu motornemu prometu** in povečevanju prostora za pešačenje, kolesarjenje in javni potniški prevoz. Ljubljana je zaradi preobrazbe mestnega središča dolgo veljala za vzor drugim mestom, vendar pa se bo s prakso širjenja cest izven mestnega središča uveljavila prej kot primer slabe prakse, ki ne sledi svojim lastnim ciljem in strategijam.

Raziskava organizacije Prostorož je pokazala, da si veliko ljudi želi več dreves, manj asfalta in betona, ter da zaradi vročine raje izberejo avto kot pešačenje ali kolesarjenje. **Glede na to, kako bodo podnebne spremembe vplivale na Ljubljano, moramo javni prostor začeti načrtovati drugače.** Med ukrepi, ki jih morajo mesta začeti resno upoštevati, če hočejo ublažiti podnebne spremembe, so:

- več in bolj pestro zelenje,
- več vodopropustnih površin,
- kvalitetno vzdrževane površine,
- trajnost okolju prijaznih posegov,
- vključenost uporabnikov,
- več udobja za pešce in kolesarje,
- privlačen javni prevoz ter
- manj avtomobilov.

Ta osnovna načela načrtovanja javnega prostora za blaženje posledic podnebnih sprememb bi morala upoštevati vsa slovenska mesta, začevši z Ljubljano in Linhartovo cesto. Zato smo **v skladu z zgornjimi priporočili pripravili alternativni predlog za prenovo Linhartove ceste po trajnostnih načelih**, ki je v prilogi 1. Predlog vključuje zožitev pasov za motorni promet, odstranitev parkirnih mest, dodatna ozelenitev in ohranitev obstoječih dreves, široke ločene kolesarske površine tako od pešcev kot motornega prometa. V prilogi 2 pa je vzorčni primer iz Utrechta, enega najbolj trajnostno naravnanih mest v Evropi.

Nenazadnje od Mestne občine Ljubljana pričakujemo začasno ustavitev projekta in vključitev širše javnosti in strokovnih deležnikov pri tako pomembnih odločitvah, ki bodo vplivale na življenja tisočih meščanov. Kot ste sami zapisali v CPS MOL: **»z vključevanjem javnosti krepimo tudi povezanost in ozaveščenost skupnosti, s čimer lahko bistveno povečamo uspešnost, stroškovno učinkovitost, transparentnost in sprejetost ukrepov.«**

V imenu Koalicije za trajnostno prometno politiko vas lepo pozdravljam,
Dijana Čatakovič,
CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp in
koordinatorka Koalicije za trajnostno prometno politiko

V vednost:

- Mestni občini Ljubljana
- medijem

PRILOGA 1: ALTERNATIVNI PREDLOG ZA LINHARTOVO CESTO

Slika 1: SEDANJE STANJE LINHARTOVE CESTE

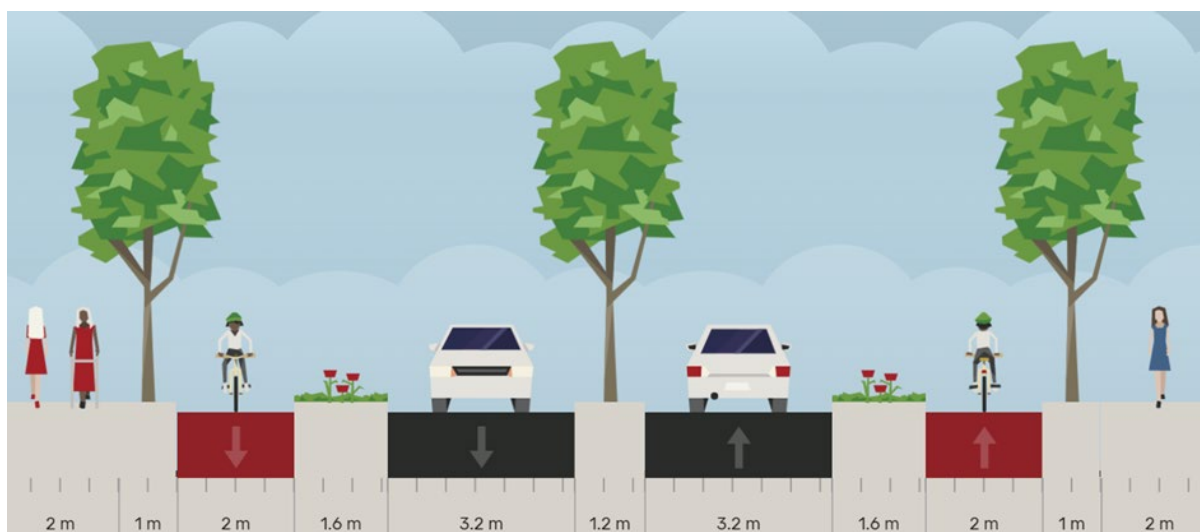


Podnebni program mreže Plan B za Slovenijo sofinancirata Eko sklad in Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo s sredstvi Sklada za podnebne spremembe. Za mnenja, predstavljena v tem dokumentu, so izključno odgovorni avtorji dokumenta in ne odražajo nujno stališč Ministrstva za okolje, podnebje in energijo ali Eko sklada j.s.

Slika 2: ALTERNATIVNI PREDLOG UREDITVE LINHARTOVE CESTE



Slika 3: ALTERNATIVNI PREDLOG PREČNEGA PROFILA LINHARTOVE CESTE



Podnebni program mreže Plan B za Slovenijo sofinancirata Eko sklad in Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo s sredstvi Sklada za podnebne spremembe. Za mnenja, predstavljena v tem dokumentu, so izključno odgovorni avtorji dokumenta in ne odražajo nujno stališč Ministrstva za okolje, podnebje in energijo ali Eko sklada j.s.

PRILOGA 2: PRIMER PRENOVE VPADNICE V UTRECHTI NA NIZOZEMSKEM

Slika 4: PREJŠNJE STANJE VPADNICE 'T GOYLAAN V UTRECHTU (L. 2015, VIR GOOGLE MAPS)



Podnebni program mreže Plan B za Slovenijo sofinancirata Eko sklad in Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo s sredstvi Sklada za podnebne spremembe. Za mnenja, predstavljena v tem dokumentu, so izključno odgovorni avtorji dokumenta in ne odražajo nujno stališč Ministrstva za okolje, podnebje in energijo ali Eko sklada j.s.

Slika 5: SEDANJE STANJE VPADNICE 'T GOYLAAN V UTRECHTU (L. 2021, VIR GOOGLE MAPS)



Podnebni program mreže Plan B za Slovenijo sofinancirata Eko sklad in Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo s sredstvi Sklada za podnebne spremembe. Za mnenja, predstavljena v tem dokumentu, so izključno odgovorni avtorji dokumenta in ne odražajo nujno stališč Ministrstva za okolje, podnebje in energijo ali Eko sklada j.s.