

Glavna tržnica čez tri leta z novo podobo in garažno hišo

MANJA PUŠNIK, Delo 5. 02. 2021

Celovita prenova osrednje mestne tržnice, ki predvsem zaradi načrtovane gradnje garažne hiše razburja javnost, se bo očitno le začela, poroča avtorica članka. Na občini so ta teden objavili nov razpis za izbiro projektanta, gradbeno dovoljenje pričakujejo prihodnje leto, leta 2024 naj bi prenovno, v bistvu večjo novogradnjo, v večji meri tudi končali. Članek poroča, da investicija kljub dolgi zgodovini še nima okoljevarstvenega soglasja Agencija za okolje, ki je lani sklenila, da morajo na občini zaradi nekoliko spremenjenega projekta pridobiti okoljevarstveno soglasje. Iz odločitve Arsa je razvidno, da bo v podzemni garaži na voljo skupno 368 parkirnih mest.

Načrtovana gradnja povzroča veliko odpora v javnosti, bojazen zaradi geotehničnih in hidrotehničnih razmer, zaradi možnega ogrožanja varovane kulturne dediščine Plečnikove tržnice tik ob nameravanih globokih vkopih, uvajanja dodatnega ciljnega prometa do novih površin za stacionarni promet, ipd. Dejstvo je, da prav prometna problematika, z vsemi vplivi na okolje, ni bila nikoli dovolj premišljena, in ostaja tudi v postopku priprave bodočega integralnega gradbenega dovoljenja nedorečena. Bistven razlog je dejstvo, da bi morala biti razrešena na nivoju občinskega prostorskega načrta (OPN MOL), tako na strateškem delu, kot na izvedbenem delu. Ta dva dokumenta sta to problematiko prepustila obravnavi v okviru (državnih) Operativnih planov za varstvo onesnaženja zraka, za varstvo pred hrupom, itd.

OPN MOL je v ta prostor samo prenesel stare načrtovane rešitve, iz starega Dolgoročnega prostorskega plana za Ljubljano, ki je veljal do leta 2010, ni bil pa nikoli okolijsko preverjen, kot bi moral biti prostorski akt sicer v skladu z EU Direktivami, ki so v Sloveniji po vstopu v EU diktat za urejanje prostorskih zadev. Te pomanjkljivosti na marsikateri lokaciji ni odpravil niti OPN MOL. Take lokacije so še najmanj Potniški center Emonika, kopališče Ilirija, Plečnikov stadion, itd ... – lokacije z velikim številom parkirnih mest, brez analiziranih vplivov tega na prometne tokove v mestu in njihovega vpliva na okolje.

EU Direktive in zaveze zahtevajo predvsem racionalizacijo prometa v vseh ozirih (kar pomeni intenziven prehod na uporabo javnega prometa), posledično racionalizacijo površin za mirujoči promet, pravilno urejene in nadzorovane prometne tokove, in podobno.

Tako država, kot mesto, stavita na sanacijo presežnih okolijskih vplivov prometa z uvedbo električnih motorjev v avtomobilih, vendar je to zelo kratkoviden in nezadosten ukrep – poveča se raba energije, še naprej se povečuje poraba prostora, uničevanje tal, neracionalno trošenje javnih sredstev.

Ravno te dni smo obveščeni, da za varstvo voda nismo ukrepali v skladu s področno EU Direktivo, in EU najavlja sankcije, podobno se lahko pričakuje za področje urejanja prometa, ki se povezuje z več. EU Direktivami, ob njihovi zlorabi.

Martina Lipnik, u.d.i.a.
Jelovškova 2f, 1000 Ljubljana