

Urbanistični svet za Ljubljano

pri

Društvu arhitektov Ljubljana (DAL)

Karlovška 3 / SI-1001 Ljubljana

t 01 252 79 30

f 01 252 79 31

e drustvo.arhitektov.lj@siol.net

w www.drustvo-arhitektov-lj.si

datum: 19. 6. 2008

Stališče 12 o urbanističnih posegih v Ljubljani

Komentarji in pripombe ob razgrnitvi SPN in IPN za Ljubljano

Osnutek novega prostorskega načrta za Ljubljano, ki je bil javno razgrnjen v mesecu maju 2008, je dokument, ki bi naj bi opredelil pogoje razvoja Ljubljane za naslednjih 20-25 let. Bil je kakovostno predstavljen, pohvalna pa je tudi digitalna javna dostopnost njegovih vsebin. Novi občinski prostorski načrt (OPN) naj bi nadomestil vse obstoječe prostorske akte. S tem naj bi bilo olajšano strokovno delo v zvezi z načrtovanjem in upravljanjem prostora, uporabnikom in javnosti pa omogočeno enostavnejše, bolj učinkovito in pregledno soodločanje pri upravljanju razvoja v prostoru. Predstavitev je bila kakovostna. Pohvale vredna je tudi javno dostopna digitalna predstavitev njegovih vsebin na medmrežju.

Ob tem pa ugotavljamo, da ima osnutek mnogo metodoloških, strokovnih in vsebinskih nedorečenosti ter problemov, ki jih bo v nadaljnjih postopkih sprejemanja potrebno temeljito popraviti in dopolniti. Najočitnejša pomanjkljivost osnutka prostorskega načrta je načelen razkorak med trajnostno paradigmo prostorskega razvoja, (ki je deklarirana v strateškem delu prostorskega načrta (SPN) kot osrednji razvojni cilj) in med operativnimi rešitvami, ki jih za doseganje strateških ciljev trajnostnega razvoja, predlaga izvedbeni prostorski načrt (IPN).

Med spornimi deli načrta najbolj izstopajo:

- neoperativnost izvedbenega načrta IPN, ki izjemno neprožno (togo) in izključujoče določa pogoje za rabo prostora in za graditev, kar je v nasprotju z značilno gibkostjo, spremenljivostjo in nenapovedljivostjo sodobnega družbenega razvoja. Preveč podrobno in togo določeni pogoji in pravila za razvoj v prostoru dolgoročno ovirajo uresničevanje danes nepredvidljivih razvojnih zahtev, kar vodi bodisi v razvojno blokado mesta ali v stihijski razvoj,
- odsotnost rešitev, ki bi usmerjale razvoj mesta skladno z nosilnimi zmogljivostmi naravnih, grajenih in socialnih sistemov (koncept krakastega mesta, varovanje vodnih virov in prezračevalnih koridorjev, dopolnjevanje in zaokroževanje četrtnih središč, sanacija fizično in socialno degradiranih območij, rezervacija površin za pomembne javne programe, itd.),

- načrtno preobražanje prostora v javni rabi (predvsem parkov in skupnih zelenih površin) v zasebne zazidljive ali polzazidljive površine (na primer kopališče Ilirija in športni park Trnovo),
- širitev zazidljivih površin na nepozidana območja izven širšega mestnega središča, kar je v popolnem nasprotju s trajnostnimi razvojnimi cilji in lahko generira dodatno stihijsko, razpršeno gradnjo v predmestni Ljubljani, ob tem pa v prometnem smislu vzpodbudi le še več potovanj z osebnimi vozili v središče mesta in nazaj. Namesto večine načrtovane pozidava cca 760 hektarjev danes nepozidanih površin predlagamo zgostitev gradenj znotraj obsežne zaloge stavbnih zemljiščih, ki jih ima mesto znotraj širšega središča
- načrtovanje mesta brez za Ljubljano neizogibne poglobitve železniških tirov v ožjem in širšem središču mesta (vse aktualno načrtovanje (Emonika, nova postajna dvorana, sodišče...) se še vedno dogaja, kot da bodo tiri ostali na površini, poglobitev pa se prestavlja v nejasno bodočnost...
- netrajnostni koncept urejanja prometa, ki vzpodbuja uporabo osebnih vozil nasploh in tudi v ožjem mestnem središču, namesto spodbujanja javnega prometa, kolesarjenja in pešačenja
- načrtovanje rabe površin in graditve objektov v skladu z obstoječim potekom železniških tirov na nivoju terena, kar premika za razvoj Ljubljane nujno poglobitev železnice v ožjem in širšem mestnem središču v nejasno in oddaljeno bodočnost (načrti v izdelavi za Emoniko, novo postajno dvorano, sodišče... so na primer prilagojeni obstoječemu poteku tirov na površini).
- nesistematična in strokovno ne dovolj argumentirana razporeditev višinskih poudarkov (stolpnic), ki bo bistveno spremenila značilno mestno podobo Ljubljane celo v zaščitenem zgodovinskem mestnem središču
-

Obrazložitev

1. Konceptualne in metodološke pripombe

1.1. Novi prostorski načrt mesta Ljubljane bo odločal o tem, v katero smer bo šel razvoj mesta v naslednjih dveh desetletjih. Napore Mestne občine Ljubljana (MOL) pri sprejemanju tega krovnega prostorsko izvedbenega akta vsekakor podpiramo. Gre za osnutek prostorskega načrta, katerega priprave imajo že dolgo zgodovino (priprave različnih strokovnih podlag trajajo že od začetka devetdesetih, podrobneje pa vsaj od prostorske zasnove 2002 naprej). Rezultat prizadevanj pa je v osnutku v veliki meri odprt in negotov. Pri določanju vsebine tako pomembnega dokumenta, kjer se srečuje toliko raznoterih, tudi konfliktnih interesov, je stroka napram ostalim razvojnim akterjem (politika, kapitalski idr. vplivi...). večkrat izigrana. Takšna podrejenost strokovnih argumentov izdelovalcev OPN iz končne različice dokumenta ni jasno razvidna, zato lahko le neodvisna strokovna presoja izdelanega osnutka načrta zagotovi prevlado javnega nad kratkoročnim, partikularnim, zasebnim interesom.

1.2. Osnutki urbanističnih načrtov pomembno odstopajo od evropskih strokovnih standardov in dobrih praks na tem področju, zato predlagamo, da odgovorni in pristojni nosilci za načrtovanje mestnega razvoja ponovno ovrednotijo metodološka in vrednostna izhodišča predstavljenega gradiva v celoti.

1.3. Izpostavljammo konceptualno in vsebinsko pomembna neskladja med različnimi deli načrta (Vizija Ljubljana 2025, SPN in IPN), ki onemogočajo smiselno izvajanje načrta. Že v izhodiščni opredelitvi razvojnih ciljev (in s tem vrednot) so razlike tolikšne, da jih ni mogoče razlagati kot posledico toleranc zaradi različnih meril, v katerih so načrti izdelani. Razkorak med neformalno Vizijo (ki je bila predstavljena 2007) in uradnima SPN in IPN se najočitneje in pogosto odraža kot fizično neizvedljiv prikaz iste naprave, objekta ali ureditve z različnimi dimenzijami, različno vsebino in umestitvijo v različne prostore.

1.4. Zaskrbljujoč je proces opaznega odmikanja od ciljev trajnostnega razvoja v smeri od Vizije proti IPN. Tako Slovenija, kot tudi Ljubljana imata tako usmeritev zapisano v svojih strateških dokumentih, vendar v njunih prostorsko-izvedbenih aktih večkrat razberemo (in v realnosti tudi doživimo) precej drugačne modele razvoja. Cilji trajnostnega razvoja, ki so v Viziji (predvsem v tekstualnem delu, v projektnem bistveno manj) deklarirani kot vodilna razvojna usmeritev mesta, so v SPN vgrajeni le na nekaterih področjih (na področju prometa so popolnoma prezrti), v IPN pa praktično ni več mogoče identificirati orodij ali strategij za doseganje teh ciljev na izvedbeni ravni.

1.5. Izvedbeni načrt IPN je po sodobni teoriji urbanističnega načrtovanja neoperativen, saj namesto fleksibilnih, vsakokratnim razmeram prilagodljivih kategorij (kot so mešana raba, začasna raba, dopustna raba...) uporablja klasične kategorije rab, ki za vsako parcelo dolgoročno določajo vrsto dopustne rabe. Sodobni teorija in praksa sta nedvoumno dokazali, da nefleksibilno razmeščanje rab v prostoru slabi razvojne možnosti ali jih celo onemogoča, saj ne upošteva hitrosti in nepredvidljivosti razvojnih potreb. To vodi bodisi k zastoju v razvoju bodisi k popolni anarhiji, ko se razvojne pobude neregulirano umeščajo v prostor, kjer je le mogoče in ne tja kamor bi bilo z vidika javnega interesa zaželeno.

1.6. Presentacija načrta bi morala pri svoji presentaciji predloge novih rešitev (gradenj, ureditev) nujno prikazovati v odnosu do obstoječega stanja, saj pri ključnih kartah (n.pr. namenske rabe) predvideni posegi niso ločeni od že obstoječih (predvideno zazidljivo območje se n.pr. kar zliva z obstoječim), kar vsaj zamegli jasnost predlogov, če že ne omogoča špekulativnih branj načrta.

1.7. Prevlada zasebnega nad javnim interesom se kaže tudi v predelavah strateškega dela načrta (SPN), ki je od jesenske javne razgrnitve doživel precej sprememb, žal z vidika ciljev trajnostnega razvoja večinoma žal na slabše (n.pr. večje površine za pozidavo na kakovostnih zelenih ali poljskih površinah).

1.8. Zavedamo se, da so bili izvajalci načrtov pod velikimi časovnimi, političnimi in kapitalskimi pritiski in da je za nekatera usklajevanja zmanjkalo časa, vendar to ne bi smel biti izgovor za bistvene vsebinske (strokovne) napake oz. popuščanja različnim partikularnim interesom v zasebno korist.

II.2. Vsebinsko programske pripombe

2.1. Nesorazmerna širitev zazidljivih površin

- 1.1. Razvoj mesta bi se pri trajnostni (sonaravni, vzdržni) usmeritvi moral »obrniti navznoter«, primarno bi se torej morale izpolniti, zgostiti in nadgraditi zazidljive površine, ki jih ponuja današnje stanje. Teh je glede na potrebe v Ljubljani po nekaterih podatkih že zdaj dovolj. Veliko je npr. degradiranih območij, ki bi jih bilo potrebno transformirati / reurbanizirati. Podatki iz študije Reurban mobil za Ljubljano iz leta 2005 že govorijo o 13600 (!) praznih stanovanjih v središču Ljubljane!? Precej stanovanj je tudi slabo zasedenih. Evropska strateška usmeritev, ki govori o tem, da je treba v mestih, kjer je le mogoče, najprej prenavljati, šele potem graditi na novo, je v IPN povsem spregledana.
- 1.2. Na prostorsko preiščlenost pri gradnji nas opozarjajo celo nekateri ekonomisti, ki na problematiko poselitve sicer gledajo predvsem iz finančnih aspektov (primer intervjuja z Andrejo Cirman v FT prilogi Dela; 26.05.08; citati: »na njenem območju je še dovolj zazidljivih zemljišč...Ne moremo graditi tako, da se kar na pamet izmislimo, koliko in kje bomo gradili...Gradnja stanovanj zunaj glavnega mesta, kjer ni delovnih mest, je absolutno sporna.«).
- 1.3. Čeprav prostorski načrt predvideva tudi zgoščanje v okviru že pozidanega mestnega jedra, pa kljub temu odločno preveč in povsem neuravnoteženo posega na nova, nepozidana zemljišča (polja, zelene površine...) izven ožjega območja mesta. Nesporno je potrebno zasnovati in realizirati tudi nekaj stanovanjskih naselije ali ponuditi območja za individualno gradnjo tudi v nekaterih zelenih območjih na robovih MOL, vendar zelo preiščleno in omejeno in šele ob jasni strategiji in statistiki zgoščanja. Dejstvo je, da hektari zemljišč, predvidenih za različne oblike pozidave izven mestnega središča (ocene govorijo o 760 hektarih!?) daleč presegajo kakršnekoli izkazane potrebe, pa tudi površino mestnega jedra Ljubljane. To je do današnjih razsežnosti raslo skozi stoletja, s tem načrtom pa je predvideno, da bo v nekaj desetletjih prostorsko »eksploziralo«. In to, kljub dejstvu, da Ljubljana slej kot prej sodi med t.i. »shrinking cities« (mesta v katerih se število prebivalstva se manjša, rase pa število gospodinjstev rase, ker se le-ta manjšajo oz. postajajo vse bolj samska). V teh pogojih bi bilo potrebno načrtovati in vzpodbujati razvoj predvsem z izboljšano, bolj kakovostno ponudbo stanovanj znotraj mesta, kar bi pomenilo tudi ekološko zmanjšano obremenitev okolja (manj dnevnih voženj z individualnim prometom v in iz mesta, navezovanje na obstoječo infrastrukturo, ohranjanje zelenih površin v zaledju mesta...).
- 1.4. Naštejmo le nekaj takih, najbolj drastičnih primerov: predvidena pozidava celotne slikovite kulturne krajine med Ljubljano in Golovcem okoli Litijske vse do avtocestnega obroča (Hrušica, Fužine oz. FE Golovec in FE Moste); pozidava velikih zelenih območij na Barju (FE Rudnik, FE Trnovo...), pozidava zanimive kulturne krajine med Dragomljem in Podgorico, pod Rožnikom (FE Rožna dolina...) ter dve FE pri Šentvidu. Za industrijske površine pa še pozidava dveh predimenzioniranih območij v Črnučah, v Polju in celo znamenitega severnega zelenega klina!?
- 1.5. Opozarjamo, da se s tako nerazumno (in strokovno povsem neutemeljeno) širitvijo zazidljivih površin omogoča predvsem bajne in nelojalne zaslužke zemljiškim špekulantom oz. firmam, ki se ukvarjajo s

sistematičnim nakupom danes še nezazidljivih cenениh zemljišč in prodajo (po sprejetju načrta zazidljivih, bistveno dražjih parcel! . Za uravnavanje cen stanovanjskega trga bi bil bistveno bolj smiseln in trajnosten instrument obdavčitev zazidljivih (in večinoma tudi komunalno opremljenih), a praznih / neizkoriščenih zemljišča v središču mesta.

2.2. Nujnost poglobitve železnice

- 2.1. Najboljše površine za centralne dejavnosti (za mesto in državo), kot tudi za poslovne in stanovanjske prostore v središču mesta bi pridobili s poglobitvijo železniških tirov (cca pol milijona m²), na kar smo opozorili že v našem zadnjem urbanističnem mnenju na temo PCL in poglobljanja železnice. Ta možnost se v načrtih kot rezervna rešitev sicer ohranja, vendar se vse ostalo načrtuje na nivoju, vključno z novo postajno dvorano nad tiri, pa tudi z vsestransko spornim projektom Emonike (ki ne le, da bi poglobitev železnice onemogočil, temveč bi v že tako prometno preobremenjeno središče mesta pripeljal še dodatne predimenzionirane neustrezne vsebine, kot so n.pr. veliki nakupovalni centri; z občutno previsokim FSI in globalistično, nekakovostno, zgolj komercialno arhitekturo).
- 2.2. Poglobitev železniških tirov v središču Ljubljane bi morala pomeniti absolutno urbanistično (pa tudi ekološko, ekonomsko, socialno...) prioriteto pri načrtovanju mesta, ne pa da se temu problemu zvito izogne s prenosom v daljno bodočnost, na druge rodove oz. politične garniture, ki naj se ukvarjajo s tako kompleksnim projektom (takšno vedenje lahko označimo za sindrom NIMET; namreč: »not in my election time«). Edino celovito rešitev novo pridobljenega območja nad poglobljenimi tiri bi seveda morali iskati s ponovnim urbanističnim natečajem za celotno območje iz novih izhodišč (poglobitve železnice). Šele na podlagi nove urbanistične rešitve, ki bi upoštevala poglobitev železnice, bi se lahko z natečaji pričeli zbirati rešitve za pomembnejše arhitekture v območju.
- 2.3. Železnico je potrebno obravnavati v povezavi s primestnim in regionalnim potniškim prometom, tranzitnim tovornim prometom in izgradnjo osrednje potniške postaje. Izpostaviti je potrebno tudi možnost povezave prepleta mestnega avtobusnega prometa (Bavarski dvor) s prepletom železniških prog na potniški postaji (Masarykova). Poglobitev namreč omogoča premik železniške harfe in peronov proti Dunajski-Slovenski cesti ter posledično oblikovanje vhoda v potniško postajo z mestne magistrale. Na nivoju terena, pravokotno nad peroni bi se ob Dunajski cesti lahko prepletle vse linije mestnega avtobusa, kar bi omogočilo od obstoječih in danes načrtovanih bistveno krajše in udobnejše poti prestopanja med vsemi linijami in vsemi vrstami potniškega prometa v Ljubljani.

2.3 Sporni višinski poudarki (stolpnice) v središču mesta

- 3.1. Kjer pa IPN dopušča zgoščanje mestnega središča, to počne na nekonsistenten način. Po eni strani je večkrat nesprejemljivo tog v dopuščanju raznolikih tipologij in količnikov izrabe, po drugi strani neselektivno dopušča gradnjo v višino (stolpnice). Takšna tipologija je za ožje mestno središče Ljubljane povsem neustrezna in stimulira predvsem maksimalni ekonomski izkoristek parcel. Stolpnica kot arhitekturni tip je po svojem osnovnem ustroju prototip netrajnostne gradnje: je energetsko in materialno potratna, po merilu človeku tuja, nesocialna, prostorsko nekomunikativna, bivalno nezdrava, ne

tvori zunanjih javnih prostorov, ne gradi (evropskega) mesta itd. Najbolj razvpite primere, na katere smo se s svojimi mnenji v glavnem že odzivali, v središču predstavljajo problematični Kolizej, Emonika, Tobačna, Roške stolpnice...seveda pa tudi mnoge druge v širšem območju, kot n.pr. stolpnice v Dravljah. Gradnja v historičnem središču znotraj ringa naj se zaradi ohranitve Gradu kot dominante v višino omeji na 30m (z vsemi dodatki na strehi). To pa ne pomeni, da stolpnice izven središča v določenih primerih in na strateških prostorskih pozicijah z ustrezno programsko ponudbo ni smiselno graditi!

- 3.2. Kriterijev za smiselnost graditve stolpnice, za določanje njihovih višin ter za izbiro ustreznih programov oziroma oblik ni mogoče prepustiti zgolj pritiskom trga, temveč zahtevajo zelo kakovostne prostorske celovite presoje relevantnih usposobljenih in neodvisnih interdisciplinarnih strokovnih timov. Ne bi smeli dovoliti, da bi Ljubljana zaradi kratkotrajne stolpnične konjunkturo v nekaj letih izgubila svojo značilno silhueto in s tem tisto skozi zgodovino oblikovano posebnost, po kateri jo razlikujemo od drugih mest in nam omogoča, da se z njo istovetimo. Značilna mestna silhueta je zaradi napak v preteklosti že načeta (Metalka, Lev, stolpnice na Pražakovi, Tomšičevi, Streliški, Ilirski...ipd.). Kritična arhitekturno zgodovinska presoja je te posege enkrat že negativno ovrednotila, a kaže, da se negativni trendi ciklično težnje k nekritičnemu preoblikovanju zgodovinsko in kulturno utrjenih sestavin mestne podobe ciklično ponavljajo.

2.4. Odsotnost celovitega, trajnostnega prometnega koncepta v IPN

- 4.1 Nesprejemljivo je, da je prometna študija, ki naj bi bila strokovna podlaga za posamezne rešitve, šele zdaj v izdelavi!?
- 4.2 Predvideni totalno koncentrični koncept cestnega omrežja radikalno spreminja odnos med mestom in topografskimi danostmi reliefa, Značilna zvezdasta oblika mestnega tlorisa se je razvila kot prilagoditev grajenega tkiva topografskim značilnostim prostora. Te značilnosti (Rožnik in Golovec) so oteževale koncentrično povezovanje mestnih krakov med seboj, zato sta širši zaledji Rožnika in Golovca ostali nepozidani. Obe območji sta danes neprecenljivi in enkratni ekološki potencial, ki bistveno uravnava kakovost bivanja v mestu. Predlagani načrt cestnega omrežja bere nepovezanost prometnih krakov v koncentrični smeri za funkcionalno napako, ki zmanjšuje pretočnost motornega prometa in zato uvaja dve novi povezovalni cesti skozi tunela pod Rožnikom oziroma Golovcem. Oblika prometnega mreže in s tem tudi grajene strukture tako prehaja iz linerane (razvite vzdolž krakov) v niz koncentričnih krogov, ki se bodo zaradi ekonomske zakonitosti uravnoveženosti stroškov in učinkov postopoma nujno v celoti zapolnili z grajeno strukturo. S tem bodo uničene največje in najbolj kakovostne sklenjene zelene površine v mestu. Te niso le prostor za rekreacijo najširše javnosti, temveč predvsem bistveno določajo meje nosilnih zmogljivosti mestnih ekosistemov in s tem meje našega preživetja.
- 4.3 Širjenje mestnih vpadnic je neustrezna rešitev, saj bo v središče privabilo le še več individualnega prometa, ki je glavni prometni problem mesta (tako dinamičen, kot tudi mirujoč). Širitev bi zahtevala tudi rušenje velikega števila stavb ob njih.

- 4.4. Rumeni pasovi naj se vzpostavijo pri današnjih profilih vpadnic, dokler jih ne nadomesti kakovosten in učinkovit javni prevoz (hitra železnica). Slednji naj se uredi čimprej, ne pa da se prelaga v daljno bodočnost (sindrom NIMET).
- 4.5 Tudi za ponovno povezovanje cestne mreže v središču mesta, ki bi vzpostavila boljšo pretočnost prometa, je ključna poglobitev železnice (le na Masarykovi je zaradi železnice prekinjenih 8 ulic)!
- 4.6 V mestu naj se izboljšajo kolesarske in pešaške površine (mreže) ter ustvarijo boljši, stimulatívni pogoji za kolesarjenje in pešačenje nasploh.
- 4.7 Izdelati je potrebno celoviti načrt umirjanja prometa z ukrepi in napravami za umirjanje prometa.
- 4.8 Garaže naj se načrtujejo v skladu s strateškimi izhodišči ob ringu, ne pa v ožjem središču mesta .
- 4.9 Ne žrtvovati nekaterih kakovostnih nepozidanih predelov mesta za nepotrebne nove prometnice (n.pr. cesta čez Golovec in Rožnik), medtem ko smiselne drugod v pozidanih območjih umanjajo (npr. predor, ki bi povezal Tivolsko in Frankopansko / Linhartovo).
- 4.10 Prisluhni strokovnjakom svetovnega kova in njihovim nasvetom pri organiziranju človeku bolj prijaznega mesta, če nočemo ponavljati vseh napak, ki so jih delala mesta pred nami (n.pr. priporočila Jana Gehla, ki eksplicitno odsvetuje širjenje vpadnic in kopanje garaž v historičnem središču mesta).

2.5. Razno

- 5.1. Kolikor in kjer je le mogoče, ščititi in razvijati kakovostni zvezdasti model Ljubljane, ne pa, da se ogrožajo še preostali zeleni klini (n.pr. severni)
- 5.2. Nasploh zaščititi ogrožene zelene in druge javne površine in ureditve (npr. pri Iliriji, kjer nam pod pretvezo prenove kopališča grozi pozidava Tivolija z nakupovalnim centrom, stanovanji itd.), pa tudi območja s kakovostnimi vrtički (reševanje z dogovarjanjem, ne pa z avtoritarnim uničevanjem).
- 5.3. Premišljeno in strokovno obdelati problema sežigalnic(e) odpadkov, ne pa da ima IPN zanjo odprtih kar osem lokacij in te predvsem v območjih, ki so okoljsko in socialno že degradirana prav zaradi tam že obstoječih podobnih objektov (Zalog).
- 5.4. Sporna in ne dovolj proučena veriga savskih elektrarn naj se umakne tudi iz SPN.
- 5.5. Definirati obvezo za urbanistične in arhitekturne natečaje na vseh pomembnih območjih!
- 5.6. Uvajajo in vzpodbujajo naj se instrumenti za obdavčenje nepozidanih zemljišč v središču mesta.
- 5.7. Poišče naj se smiselna rešitev za prebivalce za problematiko določanja funkcionalnih zemljišč, ne pa da se z njimi manipulira.
- 5.8. Dikcija posebnih območij (oranžno) v sebi skriva preveč možnosti za poljubne interpretacije
- 5.9. Prevelika splošnost določil v besedilu odloka je problematična in vodi do absurdnih učinkov v prostoru – na primer gradnja bencinskih črpalk, »športnih dvoran«, itd. v celotnem centru (površine z namensko rabo CU)
- 5.10. V IPN manjkajo pravilno obdelani »prostorski ukrepi«
- 5.11. Karte so medsebojno neuskklajene, na različnih kartah so različni prikazi
- 5.12. Popravi naj se neprimerna, nedosledna in nezadostna opredelitev tistih »javnih zelenih površine« v stanovanjskih soseskah, ki so bile urejene kot take s predhodno gradnjo in na podlagi ustreznih listin

- 5.13. Posebno problematično je vse na že zazidanih območjih, kjer ima vsak pravico podirati in nadomeščati po novih določilih, ki omogočajo drastične spremembe grajenega prostora.
- 5.14. Več območja je brez ustrezne oskrbe, niti niso predvidene lokacije za tak namen.
- 5.15. Večji del IPN naj bo pokrit z osnovnimi urbanističnimi pogoji, ki so glede na lego usklajeni po celotnem teritoriju (opusti naj se pretirano opisovanje, ki po nepotrebem omejuje kreativnost ali pa omogoča različne interpretacije in spore):
 - maksimalne horizontalne in vertikalne gradbene meje
 - maksimalni FSI
 - minimalno število PM/m² BEPter z opsijskimi pogoji:
 - gradbena linija ali minimalna višina
 - % zelenih površin
 - % posameznih namembnosti
 - tipologija stavbZa pomembne večje lokacije in v primerih želenih odstopanj se uporabi OPPN.
- 5.16. Mestna magistrala (Dunajska-Slovenska-Barjanska) naj bo spoznana kot pomemben urbani prostor naše generacije, ki ga lahko dokončno izoblikujemo in umestimo v historični spomin. Njena osrednja lega zahteva drugačno obravnavo kot navadne mestne vpadnice. Definirana mora biti kot linearni center mesta, ki se konča s parkoma na Savi in Ljubljani.
- 5.17. Južni park med avtocesto in Ljubljano naj bo prepoznan kot enkratna priložnost za ureditev »novega Tivolija«, ki ga terja velikostni preskok Ljubljane, z možnostjo oplemenitenja historičnega spomina mesta na tako pomembne dogodke, kot so osamosvojitve in ustanovitve lastne države, vključitev v Evropo in predsedovanje EU.

Urbanistični svet za Ljubljano

Andrej Černigoj, Ilka Čerpes, Miha Dešman, Andrej Hrausky, Gregor Košak, Ivo Lavrač, Drago Kos, Aleksander Ostan, Aleš Vodopivec

Ločena mnenja:

Ni ločenih mnenj

Dostavljeno:

Urad župana MOL, župan Zoran Janković

Podžupan prof. Janez Koželj

Mestni svetniki/ce MOL

Odbor za urejanje prostora in urbanizem pri Mestnem svetu MOL

Oddelek za urbanizem MOL

Mediji

V vednost:

Svet za urbanizem Maribor