

Mestna občina Ljubljana
Zoran Janković, župan
Mestni trg 1, 1000 Ljubljana
telefon: 01 306 10 10, faks: 01 306 12 14



MESTNA OBČINA LJUBLJANA
MESTNI SVET

1	Sig.z.:
Prejeto: 12-06-2013	Pril.:
Številka zadeve:	Vredn.:

Številka:
Datum:

MESTNA OBČINA LJUBLJANA
MESTNI SVET

ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE LJUBLJANA

PRIPRAVIL: Mestna občina Ljubljana, Mestna uprava, Oddelek za kulturo

NASLOV: Predlog Akta o javno-zasebnem partnerstvu za projekt »Staro letališče Ljubljana«

POROČEVALCA: Mateja Demšič, vodja Oddelka za kulturo
Tadeja Möderndorfer, vodja Službe za javna naročila

**PRISTOJNO DELOVNO
TELO:** Odbor za kulturo in raziskovalno dejavnost

PREDLOG SKLEPA: Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme predlog Akta o javno-zasebnem partnerstvu za projekt »Staro letališče Ljubljana«.

Prilogi:

- predlog akta z obrazložitvijo
- Programska zasnova



ŽUPAN
Zoran JANKOVIČ

Na podlagi na podlagi prvega odstavka 36. člena in prvega odstavka 40. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06) ter 29. člena Zakona o lokalni. samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 - uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09 in 51/10) in 27. člena statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 66/07 – uradno prečiščeno besedilo) Mestni svet Mestne občine Ljubljana na seji dne 2013 sprejme

AKT O JAVNO- ZASEBNEM PARTNERSTVU
za projekt
»Staro letališče Ljubljana«

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen
(vsebina)

Ta akt vsebuje odločitev o ugotovitvi javnega interesa za sklenitev javno-zasebnega partnerstva in izvedbo projekta »Staro letališče Ljubljana« (v nadaljnjem besedilu: projekt) v eni izmed oblik javno-zasebnega partnerstva, določenih z Zakonom o javno-zasebnem partnerstvu (v nadaljnjem besedilu: ZJZP). Ta akt opredeljuje tudi predmet, pravice in obveznosti javnega in zasebnega partnerja, postopek izbire zasebnega partnerja in način financiranja izvedbe projekta.

Javni partner je Mestna občina Ljubljana. Zasebni partner je pravna oseba ali fizična oseba, izbrana na javnem razpisu kot izvajalec javno-zasebnega partnerstva.

II. VSEBINA IN PREDMET JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

2. člen
(javni interes)

Mestna občina Ljubljana je območje nekdanjega starega letališča Ljubljana z odlokom razglasila za kulturni spomenik lokalnega pomena (Odlok o razglasitvi starega letališča v Ljubljani za kulturni spomenik lokalnega pomena, Uradni list RS, št. 25/11) z namenom zavarovanja zgodovinskih, tehniških, urbanističnih, arhitekturnih, likovnih in krajinskih vrednot.

Mestna občina Ljubljana skladno s prvo alinejo prvega odstavka 2. člena in 8. členom Zakona o uresničevanju javnega interesa za kulturo (Uradni list RS, št. 77/07-UPB1, 56/08, 94/09 Odl.US: U-I-278/07-17, 4/10, 20/11, 100/11 Odl.US: U-I-210/10-10), 2. členom Zakona o spodbujanju razvoja turizma (Uradni list RS, št. 2/04, 57/12) in skladno s četrtim strateškim ciljem na področju varstva kulturne dediščine, opredeljenim v Strategiji razvoja kulture v Mestni občini Ljubljana 2012-2015 (sprejeta na 15. seji MS MOL dne 23. aprila 2012) s tem aktom sprejema odločitev, da obstaja javni interes za izvedbo projekta »Staro letališče Ljubljana«.

Najučinkovitejši in najgospodarnejši način za zadovoljitev javnega interesa je sklenitev javno-zasebnega partnerstva.

3. člen
(predmet)

Predmet javno-zasebnega partnerstva je:

- obnova letališke stavbe, hangarja in kontrolnega stolpa v skladu s kulturnovarstvenimi pogoji in kulturnovarstvenim soglasjem, vključno s pripravo potrebne projektne dokumentacije in pridobitvijo vseh potrebnih upravnih dovoljenj;
- ureditev okolice objektov in zelenih površin, vključno z ureditvijo otroškega igrišča; postavitvijo javnih plastik in prezentacijo letalstva na zunanjih površinah;
- vzpostavitev muzejske prezentacije zgodovine letališča Moste in slovenskega letalstva v kontrolnem stolpu;
- upravljanje z vzpostavljeno infrastrukturo skozi celotno koncesijsko obdobje.

4. člen
(izvedba projekta)

Za potrebe realizacije projekta bo javni partner prenesel na zasebnega partnerja za čas obnove letališke stavbe, hangarja in kontrolnega stolpa ter ureditve okolice in zelenih površin stavbno pravico. Obseg stavbne pravice in obdobje njenega trajanja bosta dogovorjena v postopku izbora zasebnega partnerja.

Po zaključeni obnovi bo zasebnemu partnerju za čas do konca koncesijskega razmerja podeljena stavbna pravica na celotnem območju projekta, kot je opredeljen v 5. členu tega akta. Zasebnemu partnerju bo podeljena tudi pravica, da ekonomsko koristi in upravlja s celotnim projektom skozi celotno koncesijsko obdobje.

Pogoji in omejitve ekonomskega koriščenja in upravljanja bodo opredeljeni s koncesijsko pogodbo v skladu z namenom projekta, da je celotno območje namenjeno prezentaciji letalstva tako v programu, ki se bo odvijal v obnovljenih objektih, kot na zunanjih površinah.

5. člen
(obveznosti javnega partnerja)

Javni partner bo v projekt vložil zemljišča na parc. št. 126/1, 126/2, 127/106, 127/107, 127/108, 127/128, 127/161, 127/162, 127/163, 127/164, 127/165, 127/166, 127/167, 127/168, 552/1, 567/1 (vzhodni del parcele, do parcel številka 127/160 in 551/3) in 1242/3, vse k.o. Moste v skupni površini cca. 8.689 m², od tega stavbno zemljišče 1.210 m², ki je razdeljeno na objekte:

- letališka stavba 389 m²,
- hangar 785 m² in
- kontrolni stolp 36 m².

Po izteku koncesijskega obdobja bo javni partner prevzel v last in upravljanje celotno območje, vključno z obnovljenimi objekti brez kakršnegakoli nadomestila ali dodatnih obveznosti..

6. člen
(obveznosti zasebnega partnerja)

Zasebni partner prevzema obveznost izvedbe projektiranja, priprave zemljišča in obnove objektov (letališke stavbe, hangarja in kontrolnega stolpa) v skladu s kulturnovarstvenimi pogoji in kulturnovarstvenim soglasjem ter ureditev okolice objektov in zelenih površin, vključno z ureditvijo otroškega igrišča, postavitvijo javnih plastik in prezentacijo letalstva na zunanjih površinah. Zasebni partner tudi prevzema obveznost pridobitve gradbenega dovoljenja. Terminski plan obnove bo dogovorjen s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu.

Zasebni partner bo moral zagotoviti tudi financiranje projekta in pridobiti ustrezna upravna dovoljenja, potrebna za prevzem in delovanje obnovljenih objektov (npr. gradbeno dovoljenje, uporabno dovoljenje). Javni partner lahko v času trajanja tega partnerstva zagotovi finančna sredstva za sofinanciranje izvajanja posameznih programov, ki se bodo izvajali v okviru projekta.

Zasebni partner bo prevzel tudi obveznost upravljanja s celotno vzpostavljeno infrastrukturo in objekti skozi celotno koncesijsko obdobje v obsegu in pod omejitvami, kot bo dogovorjeno s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu, pri čemer bo moral upoštevati programske usmeritve javnega partnerja za celotno območje, v delu vzpostavitve muzejske prezentacije zgodovine letališča Moste in slovenskega letalstva v kontrolnem stolpu pa navodila in pogoje, ki jih bo za javnega partnerja opredelil pristojni javni zavod, Muzej in galerije mesta Ljubljane .

Zasebni partner je dolžan vsem uporabnikom pod enakimi pogoji omogočiti dostop in uporabo obnovljene infrastrukture in objektov, ki so predmet tega razmerja javno-zasebnega partnerstva.

III. OBLIKA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

7. člen

(oblika javno-zasebnega partnerstva)

Večino poslovnega tveganja za izvajanje javno-zasebnega partnerstva prevzema zasebni partner, zato se javno-zasebno partnerstvo skladno s 26. členom ZJZP izvede v obliki koncesijskega razmerja, in sicer po modelu koncesije gradnje DFBOT (*projektiraj-financiraj-zgradi-upravlja* - *prenesi v last javnemu partnerju*).

IV. POSTOPKE IZBIRE IZVAJALCA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA IN POGOJI TER MERILA ZA IZBOR

8. člen

(postopek izbire)

Zasebnega partnerja se izbere na podlagi javnega razpisa v postopku konkurenčnega dialoga. Javni razpis se objavi na portalu javnih naročil v Republiki Sloveniji in v Uradnem glasilu EU, lahko pa tudi v dnevnem časopisju.

V postopku izbire mora javni partner zagotoviti transparentno in enakopravno obravnavanje kandidatov.

9. člen

(pogoji za izbiro zasebnega partnerja)

Javni partner mora v postopku izbire zasebnega partnerja preveriti, ali je zasebni partner ekonomsko in finančno ter tehnično in kadrovske sposoben prevzeti naloge izvajalca javno-zasebnega partnerstva.

Kandidati morajo v postopku izbire izkazati, da imajo zagotovljen dostop do finančnih sredstev za realizacijo celotnega projekta javno-zasebnega partnerstva.

10. člen

(merila za izbor zasebnega partnerja)

Javni partner mora oblikovati jasna in transparentna merila za izbor zasebnega partnerja, ki bodo omogočila izbor ekonomsko najugodnejšega kandidata, pri čemer mora javni partner vključiti naslednja merila:

- kakovost vsebine in obseg izvedbe projekta;
- aktualnost ponudbe po posameznih ciljnih skupinah obiskovalcev;
- kakovost programa upravljanja in vzdrževanja.

11. člen

(pooblastilo)

Za objavo javnega razpisa, izvedbo postopka izbire zasebnega partnerja, izbiro izvajalca javno-zasebnega partnerstva se pooblasti mestno upravo. Za podpis pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu ter ostala dejanja v postopku sklenitve in izvajanja javno-zasebnega partnerstva se pooblasti župana.

12. člen

(strokovna komisija)

Za pripravo in izvedbo javnega razpisa, pregled in oceno prispelih vlog oziroma prijav ter za pripravo strokovnega poročila župan imenuje strokovno komisijo.

Strokovna komisija ima predsednika in najmanj dva člana. Vsi člani strokovne komisije morajo imeti najmanj visokošolsko izobrazbo in najmanj 5 let delovnih izkušenj z delovnega področja, da lahko zagotovijo strokovno presojo vlog oziroma prijav.

Predsednik in vsi člani strokovne komisije morajo izpolnjevati pogoj iz drugega odstavka 52. člena ZJZP, kar potrjuje s podpisom izjave. Člana strokovne komisije, za katerega se ugotovi, da ne izpolnjuje postavljenega pogoja iz prejšnjega stavka, se nemudoma izloči iz strokovne komisije in se imenuje nadomestnega člana.

Za izvedbo posameznih dejanj v postopku izvedbe javnega razpisa morajo biti navzoči najmanj trije člani strokovne komisije (npr. javno odpiranje prijav). Poročilo pripravijo in podpišejo vsi člani strokovne komisije.

Za strokovno-tehnično pomoč in svetovanje v postopku priprave in izvedbe javnega razpisa strokovna komisija uporabi strokovne službe javnega partnerja ali zunanje strokovnjake. Člani strokovne komisije so lahko tudi neodvisni zunanji strokovnjaki, ki razpolagajo s specifičnim znanjem, potrebnim za uspešno izbiro izvajalca javno-zasebnega partnerstva.

Poročilo je podlaga za pripravo akta izbire izvajalca javno-zasebnega partnerstva, ki ga izda župan.

V. VZPOSTAVITEV IN PRENEHANJE JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

13. člen (trajanje koncesije)

Koncesijsko obdobje začne teči z dnem sklenitve pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu. Obveznosti, ki izhajajo iz sklenjene pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu, se izvedejo skladno s terminskim planom, ki bo opredeljen v pogodbi.

Koncesija se podeli za obdobje 15 let. Trajanje koncesijskega razmerja je opredeljeno s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu. Koncesijsko razmerje preneha iz razlogov, navedenih v pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu.

Trajanje koncesijskega razmerja se lahko podaljša največ za polovico koncesijskega obdobja, če je to potrebno zaradi dodatnih vlaganj izvajalca javno-zasebnega partnerstva, ki so posledica zahtev javnega partnerja ali njegovih ukrepov v javnem interesu. Obseg dodatnih vlaganj in obdobje podaljšanja se opredeli v aneksu k sklenjeni pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu.

14. člen (vzpostavitev)

Pravice in obveznosti, ki izhajajo iz razmerja javno-zasebnega partnerstva, nastanejo s trenutkom sklenitve pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu. Akt izbire preneha veljati, če izbrani zasebni partner ne podpiše pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu v roku 60 dni od njegove pravnomočnosti.

15. člen (prenehanje)

Razmerje javno-zasebnega partnerstva preneha z izpolnitvijo vseh pogodbenih obveznosti obeh partnerjev. Pogoji in način predčasnega prenehanja razmerja javno-zasebnega partnerstva se določijo s pogodbo.

VI. RAZMERJE MED JAVNIM IN ZASEBNIM PARTNERJEM

16. člen (pravice in obveznosti partnerjev)

Pravice in obveznosti javnega in zasebnega partnerja se uredijo s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu. Pogodba mora biti sklenjena na način, ki zagotavlja uravnoteženo izvajanje javno-zasebnega partnerstva in na način, ki zagotavlja, da vsak izmed partnerjev prevzema tista poslovna tveganja, ki jih najlažje obvladuje. Zasebni partner mora s pogodbo predvsem prevzeti poslovno tveganje financiranja celotnega projekta javno-zasebnega partnerstva in tveganje projektiranja, pridobitve gradbenega dovoljenja ter gradnje in iz njega izhajajoča tveganja.

Javni partner mora s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu vzpostaviti mehanizme, s katerimi zagotovi učinkovito zavarovanje javnega interesa.

VII. NAČIN FINANCIRANJA

17. člen (način financiranja)

Vložek javnega partnerja v projekt predstavljajo zemljišča in objekti, navedeni v 5. členu tega akta. Finančna sredstva za realizacijo projekta v celoti zagotovi zasebni partner.

VIII. ENOSTRANSKI UKREPI V JAVNEM INTERESU

18. člen (enostranski ukrepi v javnem interesu)

Javni partner ima pravico, ko je to potrebno, da se zavaruje javni interes in doseže namen sklenjene pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu, da z enostranskim ukrepom poseže v vzpostavljeno razmerje javno-zasebnega partnerstva in zavaruje javni interes.

Kot enostranski ukrep v javnem interesu lahko javni partner uporabi:

- uvedbo izrednega nadzora nad izvajanjem pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu;
- izdajo obveznih navodil zasebnemu partnerju;
- začasni prevzem vzpostavljenе infrastrukture v upravljanje;
- izvedbo investicijskih ali vzdrževalnih ukrepov za zavarovanje vrednosti vzpostavljenе infrastrukture;
- enostransko odpoved pogodbe.

Ukrep javnega partnerja mora biti skladen z načelom sorazmernosti in ne sme prekomerno obremenjevati zasebnega partnerja.

Način in pogoji uveljavitve enostranskih ukrepov v javnem interesu se podrobneje opredelijo s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu.

19. člen (nadzor nad izvajanjem koncesije)

Redni nadzor nad izvajanjem pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu izvaja javni partner. Javni partner lahko za posamezna strokovna in druga opravila nadzora pooblasti pristojno strokovno službo mestne uprave ali zunanjega izvajalca.

Javni partner lahko nad izvajanjem s pogodbo dogovorjene dejavnosti odredi tudi izreden nadzor. Za izvedbo izrednega nadzora župan imenuje posebno nadzorno komisijo. O izvedenem izrednem nadzoru se napravi zapisnik, ki ga podpišeta predstavnik zasebnega partnerja in predsednik nadzorne komisije.

20. člen (dolžnost poročanja)

Zasebni partner mora najmanj enkrat letno izdelati skupno poročilo o izvajanju prevzetih obveznosti.

Zasebni partner mora na zahtevo javnega partnerja pripraviti pisno izredno poročilo o stanju, opravljenih in potrebnih delih, potrebnih investicijah in organizacijskih ukrepih in kvaliteti izvajanja prevzetih obveznosti.

21. člen (nadzorni ukrepi)

Če javni partner ugotovi, da zasebni partner ne izpolnjuje obveznosti iz tega akta ali sklenjene pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu pravilno, mu lahko naloži izpolnitev teh obveznosti z izdajo obveznih navodil.

22. člen

(prevzem infrastrukture in ukrepi za zavarovanje njene vrednosti)

Javni partner ima pravico, ko je to neobhodno potrebno, da se zavaruje javni interes in doseže namen sklenjene pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu, da začasno prevzame vzpostavljeno infrastrukturo v upravljanje in/ali da izvede investicijske ali vzdrževalne ukrepe za zavarovanje vrednosti vzpostavljene infrastrukture.

23. člen

(načini prenehanja koncesijskega razmerja)

Pogodba o javno-zasebnem partnerstvu praviloma redno preneha s pretekom časa, za katerega je bila sklenjena.

24. člen

(enostranska odpoved pogodbe)

Pogodba o javno-zasebnem partnerstvu lahko z (enostransko) odpovedjo javnega partnerja predčasno preneha:

- a) če je proti zasebnemu partnerju uveden postopek prisilne poravnave, stečaja ali likvidacijski postopek,
- b) če zasebni partner pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu krši tako, da nastaja večja škoda javnemu partnerju ali uporabnikom vzpostavljene športne infrastrukture;
- c) če obstaja utemeljen dvom, da zasebni partner v bistvenem delu ne bo izpolnil svoje obveznosti,
- d) če zasebni partner kljub pisnemu opozorilu javnega partnerja ne izpolnjuje prevzetih obveznosti na način, ki je določen s tem aktom in pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu.

Enostransko razdrtje pogodbe ni dopustno v primeru, če je do okoliščin, ki bi takšno prenehanja utemeljevale, prišlo zaradi višje sile ali nepredvidljivih in nepremagljivih okoliščin.

Ob odpovedi pogodbe je javni partner dolžan zasebnemu partnerju v enem letu zagotoviti povrnitev morebitnih revaloriziranih neamortiziranih vlaganj, ki jih ni mogoče ali ni upravičeno brez posledic vrniti zasebnemu partnerju v naravi.

25. člen

(evalvacija)

Po prenehanju javno-zasebnega partnerstva se pripravi evalvacija projekta, v okviru katere se preveri, ali so bili doseženi postavljeni cilji ter ali so bile v celoti izpolnjene obveznosti javnega in zasebnega partnerja, kot izhajajo iz pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu.

26. člen

(arbitražna klavzula)

S pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu se lahko dogovori, da je za odločanje o sporih med javnim in zasebnim partnerjem pristojna arbitražna.

27. člen

(pričetek veljavnosti odloka)

Ta akt začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Številka:

Ljubljana, dne.....

Župan

Mestne občine Ljubljana

Zoran Jankovič

OBRAZLOŽITEV

1. PRAVNI TEMELJ

Pravni temelji predlaganega akta so:

- prvi odstavek 36. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06; v nadaljnjem besedilu: ZJZP), ki določa, da se z aktom o javno-zasebnem partnerstvu opredeli predmet, pravice in obveznosti javnega in zasebnega partnerja, postopek izbire zasebnega partnerja in druge sestavine posameznega razmerja javno-zasebnega partnerstva;
- prvi odstavek 40. člen ZJZP, ki določa, da se odločitve o javno-zasebnem partnerstvu in akt o javno-zasebnem partnerstvu lahko sprejmeta v skupnem aktu;
- 29. člen Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 - uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09 in 51/10), ki določa, da je občinski svet najvišji organ odločanja o vseh zadevah v okviru pravic in dolžnosti občine;
- 27. člen Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 66/07 – uradno prečiščeno besedilo), ki določa da je Mestni svet Mestne občine Ljubljana pristojen za sprejemanje predpisov Mestne občine Ljubljana (v nadaljevanju: MOL);

2. OCENA STANJA, RAZLOGI IN CILJI, ZARADI KATERIH JE AKT POTREBEN

Staro letališče Ljubljana je *spomenik lokalnega pomena* (EŠD 7622) in predstavlja še ohranjen del prvega slovenskega civilnega in športnega letališča, ki je delovalo v letih od 1933 do 1979. Na območju so ohranjeni trije objekti: letališka stavba, hangar in kontrolni stolp. Spomenik je v lasti Mestne občine Ljubljana (MOL) in je potreben obnove.

Dne 5.4.2011 je območje z Odlokom o razglasitvi starega letališča v Ljubljani (Ur.l. RS, št. 25/2011-1115) postalo kulturni spomenik lokalnega pomena in ima izjemen kulturni pomen za Mestno občino Ljubljana zaradi zgodovinskih, tehniških, urbanističnih, arhitekturnih, likovnih in krajinskih vrednot.

Ker se v objekte (z izjemo hangarja) praktično ni vlagalo več kot petdeset let, so ti popolnoma *ekonomsko iztrošeni* in so *potrebni obnove*, urediti je potrebno tudi okolico, če se želi na omenjenem območju zagotoviti sodobno predstavitev letalstva in zgodovine ljubljanskega letališča, oblikovati žive in privlačne programe promocije letalstva, tako z razstavami kot s simulacijami letenja z različnimi letali, smiselnim vključevanjem umetnikov ipd.

Izvedba investicije v obnovo starega letališča Ljubljana je tako v namenu *reševanja kulturne dediščine* z zagotovitvijo oživitve spomenika z različnimi programi, ki bodo zanimivi za različna občinstva in bodo s prepoznavnostjo in atraktivnostjo pomembni tudi za razvoj turizma v MOL. Ta obnova je tudi skladna s cilji MOL in bo tako omogočila pričakovane rezultate.

Temeljni cilj predlaganega akta je opredelitev javnega interesa in opredelitev modela javno-zasebnega partnerstva s pomočjo katerega se bo javni interes najbolj učinkovito in gospodarno uresničil.

Javni interes v predmetnem primeru je obnova spomenika in reševanje kulturne dediščine, ki vključuje:

- obnovo letališke stavbe, hangarja in kontrolnega stolpa v skladu s kulturnovarstvenimi pogoji in kulturnovarstvenim soglasjem;
- ureditev okolice objektov in zelenih površin, vključno z ureditvijo otroškega igrišča; postavitvijo javnih plastik in prezentacijo letalstva na zunanjih površinah;
- vzpostavitev muzejske prezentacije zgodovine letališča Moste in slovenskega letalstva v kontrolnem stolpu.

Predlagani akt opredeljuje predmet javno-zasebnega partnerstva in izbrano obliko ter postopek izbire zasebnega partnerja.

3. POGLAVITNE REŠITVE

Realizacija projekta je predlagana po modelu javno-zasebnega partnerstva v obliki koncesijskega razmerja, in sicer po modelu koncesije gradnje DFBOT (*projektiraj-financiraj-zgradi-upravljaj prenesi v last javnemu partnerju*).

Predlagan projekt bi bilo mogoče realizirati tudi na klasičen način (kot javno naročilo), vendar bi v tem primeru morala MOL, kot naročnik prevzeti vsa tveganja, ki iz realizacije projekta izhajajo, torej tveganje financiranja, projektiranja, gradnje in upravljanja.

Za realizacijo projekta v obliki klasičnega javnega naročila ni izpolnjen temeljni pogoj, da so v trenutku začetka postopka oddaje javnega naročila zagotovljena javna proračunska sredstva za realizacijo projekta. Na tej podlagi je mogoče ugotoviti, da je predlagan projekt mogoče realizirati izključno v obliki javno-zasebnega partnerstva.

Za opredelitev oblike javno-zasebnega partnerstva je pomemben 27. člen ZJZP, ki določa, da v primerih, ko nosi zasebni partner večino ali celotno poslovno tveganje izvajanja projekta javno-zasebnega partnerstva, se javno-zasebno partnerstvo, šteje za koncesijsko razmerje.

V predmetnem primeru je potrebno ugotoviti, da večino poslovnih tveganj prevzema bodoči zasebni partner oz. koncesionar, zato se predmetno razmerje opredeli kot koncesijsko javno-zasebno partnerstvo in sicer po modelu koncesije gradnje DFBOT (*projektiraj-financiraj-zgradi-upravljaj prenesi v last javnemu partnerju*).

V okviru predlaganega projekta se predvideva, da bo koncesionar prevzel tveganje pridobitve gradbenega dovoljenja in soglasij ter dovoljenj potrebnih za pridobitev gradbenega dovoljenja, tveganje priprave zemljišča tveganje gradnje in iz njega izhajajoča tveganja (kvaliteta, zamuda, dodatna in presežna dela, ipd.), tveganje financiranja, tveganje upravljanja in vzdrževanja, tveganje upravljanja v smislu izvajanja programa, tveganje rentabilnosti projekta in tveganje dostopnosti objekta. Javni partner prevzema predvsem tveganje izbora finančno sposobnega izvajalca. Tveganje projektiranja si partnerja vsaj deloma delita, saj je smiselno, da si javni partner obdrži pravico vplivanja na vsebino končne projektne dokumentacije. Prav tako bo javni partner obdržal pravico vplivanja na vsebino in obseg programov in njihove tematike, ki se bodo izvajale v okviru projekta. V tem kontekstu je dopuščeno, da bo javni partner lahko v času trajanja tega partnerstva zagotovil finančna sredstva za sofinanciranje izvajanja posameznih programov, ki se bodo izvajali v okviru projekta. Podrobnejša opredelitev in razdelitev tveganj bo predmet javnega razpisa.

Drugi odstavek 36. člena ZJZP določa, da je akt o javno-zasebnem partnerstvu obvezen v primeru, če izvajalec javno-zasebnega partnerstva pridobi posebno ali izključno pravico izvajati dejavnost v javnem interesu.

Vsebina predlaganega javno-zasebnega partnerstva predvideva, da bi se izvajalcu javno-zasebnega partnerstva podelila posebna ali izključna pravica:

- obnova območja spomenika
- upravljanja s celotnim območjem spomenika za obdobje trajanja koncesije.

Na podlagi zgoraj navedenih ugotovitev je potrebno zaključiti, da je smiselno in potreben sprejem akta o javno-zasebnem partnerstvu v okviru katerega se bo podrobneje definirala vsebina razmerja javno-zasebnega partnerstva, pravice in obveznosti javnega in zasebnega partnerja, postopek izbire zasebnega partnerja in način financiranja izvedbe projekta.

3. OCENA FINANČNIH IN DRUGIH POSLEDIC SPREJEMA AKTA

Vložek MOL v projekt predstavljajo parcele št.:

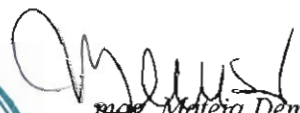
126/1, 126/2, 127/106, 127/107, 127/108, 127/128, 127/161, 127/162, 127/163, 127/164, 127/165, 127/166, 127/167, 127/168, 552/1, 567/1 (vzhodni del parcele, do parcel številka 127/160 in 551/3) in 1242/3, vse k.o. Moste in objekti, ki se na njih nahajajo. MOL bo na javnem razpisu izbranemu koncesionarju podelila stavbno pravico na zgoraj navedenih parcelah za obdobje sklenjenega koncesijskega razmerja. Vrednost zemljišča je glede na cenitveno poročilo z dne 01.03.2013 ocenjena na 2.832.410 eur, objekta letališke stavbe in letališkega stolpa sta po mnenju cenilca v tako slabem fizičnem stanju, da v investicijskem in gradbenem smislu nimata nobene vrednosti, medtem ko je objekta letališkega hangarja skupaj s pripadajočim zemljiščem ocenjena na 1.904.400 eur.

Predlog akta predvideva, da po izteku koncesijskega obdobja prevzame javni partner upravljanje celotnega projekta, vključno z vsemi objekti, brez dodatnih obveznosti.

Pogoji in omejitve ekonomskega koriščenja in upravljanja bodo opredeljeni s koncesijsko pogodbo v skladu z namenom projekta, da je celotno območje namenjeno prezentaciji letalstva tako v programu, ki se bo odvijal v obnovljenih objektih, kot na zunanjih površinah.

Predlog akta ne predvideva dodatnih javnofinančnih oz. proračunskih virov financiranja projekta v fazi realizacije projekta, je pa dopuščena možnost, da javni partner lahko v času trajanja tega partnerstva zagotovi finančna sredstva za sofinanciranje izvajanja posameznih programov, ki se bodo izvajali v okviru projekta.

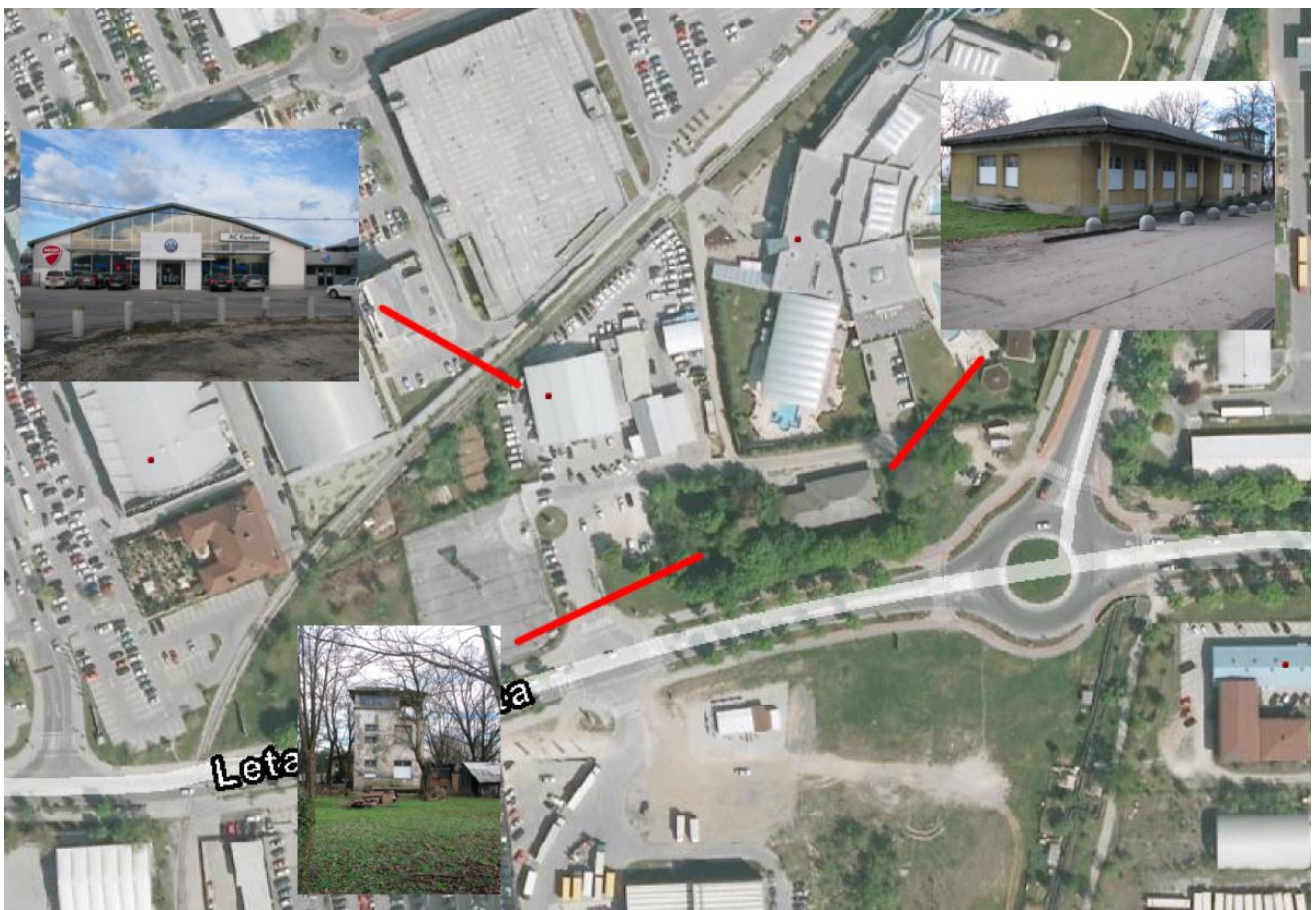



Maja Demšič
sekretar - vodja oddelka

“Staro letališče Moste”

PROGRAMSKA ZASNOVA

Projektna skupina za pripravo programske zasnove – Staro letališče Moste v Ljubljani -
dr.Uroš Grilc, Vesna Teržan, mag. Blaž Vurnik, Miljana Butina Smrdel, Semira Osmanagić.



Ljubljana, januar 2013

¹ Vse slikovno gradivo v dokumentu je informativno in ne prejudicira konkretnih vsebinskih rešitev.

KAZALO

Uvod	3
I. Vzroki za umestitev vsebin programskih vsebin v Ljubljani	5
II. Nekaj poudarkov iz zgodovine	9
a. Slovenci v letalski zgodovini	9
b. Zgodovina letališča	11
III. Varstveni režim	14
a. Za objekte	14
b. Za vplivno območje	14
IV. Cilji prenove starega letališča v Mostah z vidika programskih vsebin	15
V. Ciljne skupine	16
VI. Blagovna znamka	17
VII. Muzejska prezentacija (v stolpu, hangarju, vplivnem območju)	18
a. Kontrolni stolp	18
b. Hangar	19
c. Vplivno območje	20
VIII. Letališka stavba kot programski/tematski gostinski lokal	22
Zaključek	28

Uvod

Obnova starega letališča v Ljubljani² ima velik potencial, ki poleg reševanja kulturne dediščine prinaša tudi oživitve širšega področja tega lokalnega spomenika s pomočjo raznovrstnih programov, ki bodo zanimivi za široko občinstvo in bodo s prepoznavnostjo in atraktivnostjo pomembni tudi za razvoj turizma v Mestni občini Ljubljana. Hkrati pa ne bo le pomnik o bogati zgodovini slovenskega letalstva, ampak bo vsebinsko povezoval tudi aktualno doganje - od sodobnih konstruktorjev, do areoklubov, modelarjev in drugih interesnih združenj.

V letu 2011 je območje letališča postalo kulturni spomenik lokalnega pomena (z Odlokom o razglasitvi starega letališča v Ljubljani (Ur.l. RS, št. 25/2011-1115)) ker ima pomemben kulturni pomen za Mestno občino Ljubljana zaradi zgodovinskih, tehniških, urbanističnih, arhitekturnih, likovnih in krajinskih vrednot. Slednje so v večini pogledov že izgubljene. Ta zgodovinski pomen je tudi narekoval vsebinsko opredelitev teh objektov, ki bodo posvečeni spominu na prvo civilno letališče in hkrati slovenskemu letalstvu in konstruktorjem letal.

Tisto, kar je ostalo sredi industrijske cone in ob boku BTC-ju, je le del prvega slovenskega civilnega letališča, ki je delovalo v letih od 1933 do 1963. Na območju so ohranjeni trije objekti: letališka stavba, hangar in kontrolni stolp. Ti trije objekti bodo dobili vsebine s pestrim programom. Kontrolni stolp je predviden za majhen muzej slovenskega letalstva in konstruiranja letal, hanger je namenjen predstavitvi nekaterih tipov letal, dokumentaciji in sodobnim trendom v letalstvu. Nekdanja letališka stavba pa naj bi dobila značaj zanimivega gostinskega lokala, ki bo s svojo ikonografijo, notranjo opremo in tudi gostinsko ponudbo zaokrožil zgodbo o letalstvu.

V objekte (z izjemo hangarja) se zadnjih petdeset let ni vlagalo. Hangar je v uporabi in delno vzdrževan, obe stavbi (letališka stavba in kontrolni stolp) pa sta podvrženi hitremu propadanju in bosta brez temeljite prenove postala nevarna za okolico zaradi podiranja strehe, žlebov in ometa. Potrebni sta obnove v skladu s spomeniško varstvenimi smernicami in konservatorskim programom.

Neurejena je tudi okolica, ki je zaraščena in potrebuje temeljito prenovo zelenih površin v skladu s strokovnimi smernicami krajinske arhitekture. Urejenost okolice stavb mora odgovarjati tudi dejstvu, da je to območje v celoti namenjeno prezentaciji letalstva, tudi na zunanjih površinah, kjer je potrebno še posebej skrbno načrtovati otroško igrišče, ki se bo programsko skladalo z letalsko tematiko.

Po krajšem premisleku se je izkazalo, da je obnovo *Starega letališča Ljubljana* mogoče obnoviti in predati novi namembnosti, najhitreje in učinkovito v povezavi z zasebnim partnerjem.

² Priloga 1- načrt dela letališča (pred letom 1960), Zgodovinski arhiv Ljubljana.

Javno-zasebno partnerstvo bi naj bilo v obliki koncesijskega razmerja za obdobje desetih let.

Za muzejski del v kontrolnem stolpu in delu hangarja je določen upravljalec MGML (Muzej in galerije mesta Ljubljane). Pri tem je potrebno poudariti, da zasebni partner v celoti financira obnovo vseh objektov in okolice ter takoj po obnovi preda kontrolni stolp in del hangarja v upravljanje programskih zasnov javnemu partnerju MGML, medtem ko sam upravlja programske zasnove letališke zgradbe in okolice pod strokovnim nadzorom MGML. Finančno upravljanje vseh objektov in okolice pa je v času trajanja koncesije v celoti na strani zasebnega partnerja.

I. Vzroki za umestitev programskih vsebin v Ljubljani

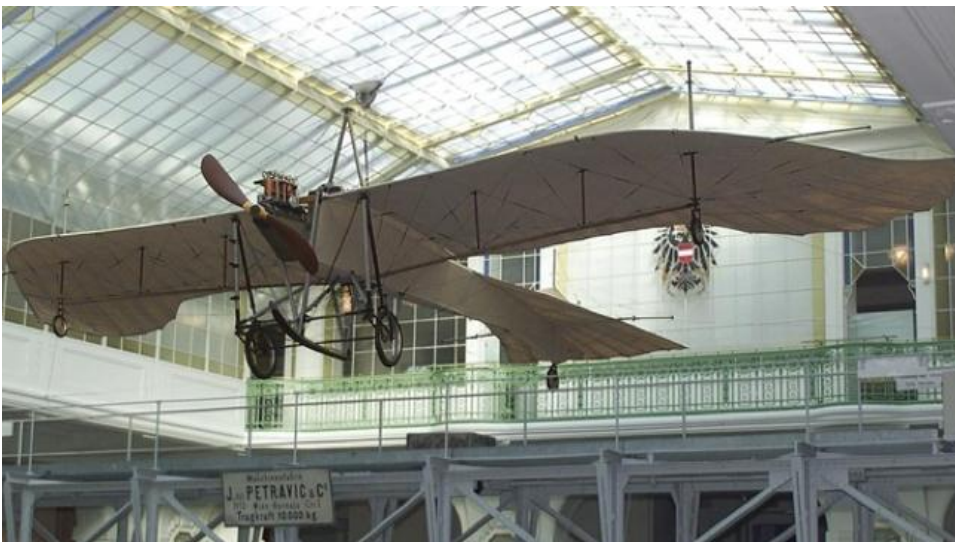
Slovenci imamo presenetljivo bogato zgodovino na področju letalstva in predvsem konstruiranja letal. Zaradi tega je zelo pomembno, da se priložnost obnove letališča dobro izkoristi in oblikuje ustrezna predstavitev, ki bo v zavest slovenske javnosti vsidrala tudi ta del naše zgodovine.

Pregled okolice Ljubljane in širše v sosednjih državah v razdalji do približno 5 ur vožnje z avtomobilom odkrije, da je muzejskih ustanov, ki bi predstavljale tudi zgodovino letalstva, malo. V Sloveniji Tehniški muzej Slovenije ne pokriva vsebin povezanih z letalstvom, razen v primeru občasne razstave, ki je bila posvečena Stanku Bloudku, kjer je bilo predstavljeno tudi njegovo delovanje v letalstvu. Nekaj več povezave z letalstvom je mogoče zaznati v Vojaškem muzeju Slovenske vojske. Tam je razstavljen helikopter Gazela TO-001 z razpoznavnim kontekstom osamosvojitvene vojne. Vojaški muzej razpolaga tudi z vsaj dvema jugoslovanskima vojaškima letaloma, ki bosta razstavljeni v prihodnjih letih. Omeniti velja še letališče Jožeta Pučnika na Brniku kjer so razstavljeni modeli prvih "slovenskih" letal, na območju letališča pa je razstavljeno letalo Douglas DC-6B. S tem se pregled v Sloveniji prisotnih uporabnih eksponatov konča, več drugega gradiva (uniforme pilotov in kabinskega osebja, posamezni predmeti povezani s civilnim in vojaškim letalstvom, protizračne obrambe, ipd.), povezanega z letalstvom bi bilo mogoče odkriti in ob tem bi največji vtis naredila pred leti pridobljena zbirka Adrie Airways v Muzeju novejšje zgodovine Slovenije.

Izven meja Republike Slovenije je že v relativno neposredni bližini slika precej drugačna. V Avstriji je več muzejev, oziroma razstavišč, ki vključujejo tudi letalsko zgodovino. Izstopajo trije: Österreichisches Luftfahrtmuseum v bližini Gradca, Tehniški muzej na Dunaju in Aviaticum v Wiener Neustadtu. V prvem si je mogoče ogledati več deset letal in helikopterjev, tako vojaških kot civilnih, uniforme pilotov in kabinskega osebja, posameznih kosov letal, obiskovalci lahko preizkusijo simulator letenja, stopnice za vkrcavanje v letalo pa so uporabljene kot razgledna ploščad nad kompleksom muzeja. V dunajskem tehniškem muzeju je letalska tehnika predstavljena posebej v kontekstu osnovne vsebine muzeja. Kar na tem mestu omenimo, da je na podoben način, vendar v nekoliko večjem obsegu, predstavljeno tudi letalstvo v münchenskem tehniškem muzeju. Tretji letalski muzej v Avstriji, Aviaticum, je vsebinsko najbolj dodelana ustanova, kjer je sicer razstavljeno več letal, helikopterjev in drugega gradiva povezanega s to tematiko, vendar pa je za razliko od drugih "letalskih muzejev", kjer prevladuje preprosta hangarska postavitve, v Aviaticumu predstavljen zgodovinski razvoj človekovega ukvarjanja z letenjem, razvoj letališč, pomen letalstva in podobno. Razvite imajo tudi različne aktivnosti za otroke.



Hangarska postavitve v Österreichisches Luftfahrtmuseum.



Etrich-2 Taube v Dunajskem tehniškem muzeju, predstavljen kot del avstrijske inovativnosti v zač. 20. stoletja.

V severnem, predvsem pa severovzhodnem delu Italije je več lokacij in/oz. ustanov, ki v imenu vključujejo neko izpeljanko muzeja letalstva. V nekaterih je mogoče videti večje število letal, ki pa so večinoma vezani na italijanske izdelovalce ali na prvo in drugi svetovno vojno. Najti je mogoče tudi več primerov, kjer je nekaj letal ali helikopterjev rastavljenih kot “teaser” v parkih objektov/ustanov, ki sicer ponujajo nekaj vsebinsko povsem drugega. Med muzeji v severni, predvsem pa severovzhodni Italiji omenimo naslednje: Museo dell’Aeronautica Gianni Caproni je muzej, ki je nastal kmalu po 1. svetovni vojni in je posvečen večinoma Capronijevim letalom in v povezavi z njimi z razvojem letalstva. Ima precej razdelane programe za šolsko mladino in otroke. Poseben oddelek z letali in zgodovino letalstva ima tudi Museo nazionale della scienza e della tecnologia Leonardo da Vinci v Milanu. Poseben primer, ki ga velja omeniti je Museo Francesco Baracca, ki je posvečen temu najslavnejšemu italijanskemu asu in njegovemu letalu Spad III. Gre sicer za majhen muzej z neambiciozno postavitvijo in programom, vendar z zanimivim osnovnim

vsebinskim izhodiščem. Podobno majhen je tudi Museo del Piave – “Vincenzo Colognese”, v Caoreri pri Bellunu, ki je sicer posvečen prvi svetovni vojni, v tem kontekstu pa sta obiskovalcem na voljo dva simulatorja letal iz prve svetovne vojne, razstavljeni pa je kopija letala Spad III. V tem delu Italije je še več ustanov, ki povezujejo svoje različne aktivnosti z letalsko zgodovino in na pretežno amaterski način, a podprto z dokaj kvalitetnim gradivom in več letali, pripovedujejo o razvoju letalstva. Posebnost, ki jo je potrebno omeniti je Volandia pri Vareseju, ki ima celo v svojem imenu besedi “park” in “muzej”.



Simulator letenja v Museo del Piave.

Volandia je ustanova, ki je po zasnovi najbolj primerljiva s tem, kar naj bi nastalo na območju starega letališča v Mostah. Morda v večjem merilu, a vendar. Volandia razpolaga z zunanjimi parkovnimi površinami, kjer so igrišča in druge uporabne površine, oblikovno povezane z letalstvom. Notranji del (hale oziroma hangarji) pa je uporabljen za muzejsko razstavo, ki povezuje različne oblike letenja, raziskovanja vesolja, posamezne teme iz italijanske letalske zgodovine, pogled v prihodnost letenja. V kompleksu je poleg razstave še knjižnica, več simulatorjev letenja, okoli 1200 modelov letal, tematska igrišča, tematska restavracija, planetarij, več dvoran (projekcije, tudi 3D, najem dvoran) in drugo.



Volandia - rekonstrukcija odkritja italijanskega vojaškega letala, ki je 1941 strmoglavilo v libijski puščavi, odkrito pa je bilo leta 1960.



Volandia – notranjost transportnega helikopterja.

Oddaljenost ustanov, ki nudijo vpogled v letalsko preteklost in sedanost od Ljubljane ter oblika prezentacije in programa so del razlogov za to, da se na območju starega civilnega letališča Moste Polje uredi atraktivni muzej, skupaj s parkom in tematskim gostinjskim lokalom.

II. Nekaj poudarkov iz zgodovine

a. Slovenci v letalski zgodovini

Pregled zgodovinski dejstev pokaže, kako velik delež mladih moških in tudi nekaj žena se je predvsem med obema vojnama in po 2.svetovni vojni ukvarjalo z letalstvom in tudi konstruiranjem letal.



Alojz Stiplošek

Med “zgodnjimi” pionirji najdemo Alojza Stiploška iz Maribora (1872 -1956), živel je v Berlinu in leta 1911 šel skupaj s svojo ženo (Jeanne De Swaef) v letalsko šolo Louisa Bleriota, kjer je tudi pridobil licenco pilota (Federation Aeronautique Internationale – France), sodeloval na letalskih mitingih in tekmovanjih po Nemčiji in Avstriji, v 1.svetovni vojni je bil avstrijski vojni pilot in hkrati je testiral prototipe avstrijske letalske industrije A.G. Po vojni se je z družino preselil v Belgijo.



Stanko Bloudek

Pomembno vlogo v zgodovini letalstva prav na tem letališču pa ima nedvomno Stanko Bloudek (1890 -1959). Od leta 1918 pa do smrti je živel v Ljubljani. Zelo zgodaj se je začel ukvarjati s konstrukcijo letal. Že leta 1906 je začel z modeli, v Pragi je leta 1910 naredil jadralno in tudi enokrilno motorno letalo in ga poimenoval Racek-Galeb. Nato so sledili dogodki: 1911 je skonstruiral dvokrilno motorno letalo Libela, v letih 1911-1918 je bil prvi slovenski poklicni konstruktor v letalski industriji v Leipzigu, na Dunaju, v Budimpešti in Trutnovu. Maiborčan Franc Wels in modelar Pavel Podgornik sta v letih 1903-1910 tudi službovala v letalski industriji pri

Etrichu, kjer so izdelovali letala Etrich taube, ki je bilo uporabljeno kot vojno letalo v prvi svetovni vojni. Bloudek je dobil nalogo, da to letalo trdnostno ojača, nekaj časa pa se je ukvarjal tudi z Schwalbe – lastovko, ki je imela polkrožna krila in s katero so leta 1911 dosegli avstrijski hitrostni rekord. V letu 1917 je sodeloval z Karlom Balabanom in Belo Oravecem pri raziskovanju helikopterja s šestimi kraki na navpično postavljeni osi, zaradi težav s stabilnostjo so se projektu odrekli. Po prvi svetovni vojni je sodeloval z ljubljanskim aeroklubom pri izgradnji enokrilnega motornega letala Sraka (1923-1925) in kasneje dvosedežnega letala Bloudek XV, ki se ga je prijelo ime Lojze (1928/29). Ko se je leta 1934 na mitingu pilot z Lojzetom smrtno ponesrečil, se je Bloudek dokončno odpovedal nadaljnji gradnji letal.



Edvard in Josip Rusjan

Brata - Edvard Rusjan (1886-1911) in Josip Rusjan (1884-1953), rojena v Trstu sta bila med prvimi konstruktorji letal. Edvard Rusjan je prvi slovenski letalec, prvič je poletel na področju Malih Rojc v okolici Gorice. 25. novembra 1909 z dvokrilnim letalom, ki sta ga z bratom sama skonstruirala in poimenovala Eda. Delo se je nato nadaljevalo s trokrlcem Eda III, ki je nosilo mnoge tehnične izboljšave, a je končalo razbito. Eda III in Eda IV, sta bila dvokrilna zrakoplova, nadaljnji modeli pa so bili enokrilni. Skonstruirala sta še šest novih letal, medtem pa sta proizvodnjo preselila v lopo blizu Mirna, kjer sta na bližnjih travnikih pred javnostjo preizkušala svoje stvaritve; na tem območju je kasneje nastalo tudi goriško-mirensko letališče.

Ing. prof. dr. Anton Kuhelj (1902-1980) sodi med večje slovenske strokovnjake za letalske konstrukcije. V projektiranje je vpeljal sodobne aerodinamične in trdnostne metode. V tridesetih letih je sprojektiral uspešna letala – motorne enosedežne dvokrilnike, enokrilnike, jadralno letalo, vojaški šolski dvosedežnik, štirisedežni turistični ramenokrilnik. Bil je znansvtjenik in se ukvarjal s terorijo aerodinamike, letalski mehaniki. Bil je tudi mentor mladim konstruktorjem v Sloveniji.

Navedli smo le nekaj vrhunskih slovenskih konstruktorjev, a v zgodovini slovenskega

letalstva, kot pričata knjigi Gustava Ajdiča in Zorana Jerina – letalstvo in Slovenci (1. in 2.del), imamo neverjetno veliko število konstruktorjev in še več pilotov, tako motornih in jadralnih letal, kot vojaških. Prav velika razvejanost aeroklubov je med obema vojnama prispevala k navdušenju tudi pri konstruiranju letal.



Pa vendar takrat v Sloveniji ni bilo nobenega industrijskega zaledja, šlo je za čas pionirstva in samograditeljstva. Tudi veliko število improviziranih letališč je posledica dobrega delovanja aeroklubov. Navdušenje nad letenjem in letali je bilo razširjeno po vsej Sloveniji: na Blokah, v Mariboru, Rušah, Slovenj Gradcu, Celju, Šoštanj, Ljutomeru, Ljubljani, Kranju, Škofji Loki, Jesenicah, Kranjski gori, Litiji, Trbovljah, Kočevju, Ribnici, itd. Veliko naših pilotov je letelo za tuje letalske družbe in v drugih državah, najuspešnejši so bili tisti v ZDA. Prav odlični slovenski piloti so glavni akterji zgodovine letalstva na Slovenskem, tako v vojnem letalstvu, v pomorskem letalstvu in civilnem. Del predstavitve te zgodovine bodo tudi replike izbranih letal iz zgodnejših obdobij slovenske letalske zgodovine.

b. Zgodovina letališča

Letališče je bilo odprto 20. avgusta 1933, po dolгих pogajanjih in prizadevanjih ljubljanskega aerokluba. Na prvem večjem sestanku leta 1928 v Kazini v Ljubljani, ki so ga imenovali anketa, je bila udeležba velika.³ To je pomenilo, da obstajal velik interes za vključitev Ljubljane v mednarodni in notranji zračni prostor. Sestanka so se udeležili direktor jugoslavnskega zračnega prometa, zbornica TOI, vojaške oblasti in general Nedič, predstavniki mesta in aerokluba Ljubljana. Ugotovili so, da je potrebna zasebna iniciativa in da država nima dovolj denarja.

³ Priloga 2; članek iz časnika Jutro 3.10.1928.



Z otvoritve letališča v Mostah.

Predno so leta 1933 letališče odprli, je morala MOL vzeti v najem 50 hektarjev zemljišč od zasebnikov v občini Moste za 30 let. Takrat je letališče obsegalo 800x60 metrov dolgo travnato stezo, dva hangarja ter glavno letališko poslopje. Pozneje je letališče imelo dve stezi (obe travnati), pri čemer so uporabljali le krajšo (1150x80 m; smer 116/296), medtem ko daljše zaradi slabega pristopa niso uporabljali (1270x80 m; smer 92/272). Dela pri gradnji letališča je vodilo poveljstvo vojnega letalstva. Postavili so hangarja za aeroklub in vojno letalstvo s skupno površino 600 kvadratnih metrov. Predvidena je bila tudi gradnja dovozne ceste v dolžini 900 metrov povezane s Šmartinsko cesto, vendar do odprtja letališča 20. avgusta 1933 ni bila zgrajena, pa tudi vrsta drugih objektov ne; glavno letališko poslopje s čakalnico in restavracijo, čeprav je redni letalski promet med Ljubljano in Zagrebom začel teči že dan po otvoritvi.⁴

Ljubljana je bila na novo letališče zelo ponosna. Vsako letalo je tedaj zbudilo neskončno radovednost, zato se je na letališču vedno trlo obiskovalcev in radovednežev. Razvila se je tudi močna športna dejavnost. Ljubljana se je zblížala z evropskimi mesti, kot pred skoraj sto leti z južno železnico. Istega leta je Ljubljana dobila tudi svoj značilni imenitni nebotičnik.

Med drugo svetovno vojno je letališče doživelo nekaj posodobitev, ker sta ga italijanska, kasneje pa tudi nemška okupacijska vojska uporabljali v vojaške namene.

Po vojni je letališče ostalo izključno vojaško, pri čemer je bila tu nastanjena močna vojaška eskadrija. Razvoj v letalstvu je bil skokovit in tudi letališče v Polju je postalo neprimerno in za razvoj brezperspektivno. Strokovnjaki so že leta 1948 iskali primernejšo lokacijo za civilno letališče. Našli so jo na Brniku, izdelali načrte in leta 1952 je predsedstvo vlade imenovalo komisijo za graditev letališča. Leta 1954 se je Jugoslovansko vojno letalstvo umaknilo iz letališča (na letališči v Pulo in Brežice), tako da je postalo popolnoma civilno. Do leta 1961 je zaradi pomanjkanja sredstev gradnja komaj kaj napredovala. Tedaj pa je mestni svet Ljubljane ustanovil samostojno aerodromsko podjetje "Ljubljana-Brnik v izgradnji". To novo letališko podjetje je bilo

⁴ Priloga 3; Poročilo o odprtju letališča; Tedenske slike, priloga Domovini, 24.8.193.

registrirano februarja 1963. Med njegovimi prvimi opravili je bila obnova letališča v Polju, ki je komaj zmoglo tedanji promet (v letu 1962 do 7. oktobra je na njem pristalo kar 781 letal in sicer 197 letal DC-3, 18 vojnih, 59 IS SR Slovenije, 6 tujih in 428 letal Letalske zveze Jugoslavije). 24. decembra 1963 je na Brniku pristalo prvo potniško letalo, sodobni Douglas DC-6B. S tem je bilo novo letališče na Brniku uradno odprto, čeprav je bila končana le I. faza izgradnje.

In še nekatera dejstva: Letališka stavba je bila zgrajena leta 1950 in do danes ni doživela prenove. Je opuščena in propada. Medtem ko je hangar v uporabi in delno vzdrževan, pa sta obe stavbi (letališka stavba in kontrolni stolp) danes podvrženi hitremu propadanju in bosta brez temeljite prenove postala nevarna za okolico zaradi podiranja strehe, žlebov in ometa.

Hangar je bil zgrajen leta 1954 pod vodstvom Aerokluba Ljubljana. Po koncu uporabe letališča v civilne namene je hangar služil kot skladišče. Po letu 1990 je bil prenovljen pod spomeniško-varstvenim nadzorom. Objektu je bila podana tudi nova funkcionalna namembnost v smislu razstavnega in prodajnega salona. Ob funkcionalni prenovi je objekt hangarja ohranil vse karakteristične značilnosti arhitekture (gabaritne mere, oblika in prvotna kritina – salonitu prilagojena nova kritina), med katerimi je arhitekturno pomembna strešna konstrukcija iz lesenih prekladnih nosilcev brez notranjih stebrov. Hangar je danes v dobrem stanju, saj je v uporabi podjetja AC Kondor d.o.o., in ne propada.



Hangar v tridsetih letih.

Kontrolni stolp je bil zgrajen leta 1960 in do danes ni bil prenovljen. Po koncu uporabe letališča v civilne namene je kontrolni stolp služil kot stanovanje do aprila 2012, ko se je dokončno izpraznil.

Z odprtjem letališča Brnik leta 1963 je staro letališče postalo primerno le za manjša športna letala in je služilo le še Aeroklubu Ljubljana in trenažni eskadrilji vojnega letalstva, ni pa bilo več namenjeno civilnemu letalstvu. S širjenjem mesta in pozidavo okolice pa je letališče sčasoma postalo nevarno in so ga zaprli.

III. Varstveni režim

a. Za objekte

- varovanje kulturnih, zgodovinskih, tehniških, urbanističnih, arhitekturnih, likovnih ter krajinskih vrednot v celoti, v njihovi izvornosti in neokrnjenosti;
- varovanje vseh spomeniških lastnosti ohranjenega dela območja letališča z naslednjimi objekti: kontrolni stolp, letališka stavba in objekt nekdanjega hangarja;
- strokovno vzdrževanje in obnavljanje vseh neokrnjenih prvin arhitekture (kontrolni stolp in letališka stavba);
- redno vzdrževanje funkcionalno prenovljenega objekta hangarja ter odstranitev dodanega prosto stoječega arhitekturnega elementa pred vhodom v objekt in načrtna sanacija območja ob hangarju;
- celostno ureditev, skupaj z naštetimi objekti, kar pomeni sanacijo ogroženih in propadajočih prvin ali celo rekonstrukcijo posameznih elementov ob strokovni in funkcionalni prenovi spomenika ter odstranitev drevesne in grmovne vegetacije s sanacijo površin v smislu zatratitve.

Zaščiteni so zunanji gabariti objektov, vse posege pa preverja ZVKDS, OE Ljubljana.

b. Za vplivno območje

- podrejanje vsake rabe in vseh posegov z namenom ohranjanja značilnosti površin nekdanjega letališkega prostora ob varovanju vedut na območje spomenika; (komentar, glede na pozidanost praktično ni več nobene vedute)
- celostno ureditev površin v sklopu funkcionalnega programa prenove spomenika.

IV. Cilji prenove starega letališča v Mostah z vidika programskih vsebin

Smiselna umestitev območja starega ljubljanskega letališča v okolje, je povezana s trgovskim središčem BTC. Prostorske omejitve območja predstavlja Letališča cesta na vzhodu in industrijsko skladiščni del na severu.

Temeljni vidiki aktivnosti na območju starega letališča so naslednji:

1. letalstvo se povezuje s sodobnimi tehnologijami,
2. kreativnost,
3. vizionarstvo,
4. pozitivne vrednote napredka.

Območje spomenika obsega 9.000m², od tega stavbo zemljišče objektov 2.500m²: hangar 2.100m², upravna stavba 390m² in letališki stolp 36m² (pritličje, 1. etaža, 2. etaža s teraso).

Vplivno območje je cca enake velikosti kot območje spomenika. Polovica je v lasti BTC, četrtnina v lasti MOL, preostala četrtnina pa v lasti podjetja EXE; 10% zemljišča je v lasti 19. fizičnih oseb.

Tisto kar bo ključno, bo oblikovanje kakovostnih in za **širok krog občinstva** privlačnih programov. Objekti, ki so del spomenika, kot tudi razpoložljive površine to omogočajo. Način oblikovanja teh programov in s tem povezana tudi finančna konstrukcija pa bo odvisna od morebitne udeležbe in partnerskega vključevanja v projekt s strani zasebnega partnerja.

V. Ciljne skupine

Ciljne skupine, ki jih lahko vidimo kot potencialne uporabnike vsebin in infrastrukture na tem območju v grobem so:

-obiskovalci BTC, Koloseja, Aquaparka

-prebivalci Ljubljane, Slovenije in širše

-strokovnjaki in ljubitelji s področja letalstva: modelarji, stanovska društva in interesne skupine s področja letalstva

-turisti.

Skupina, ki ji je pri pripravi programov potrebno nameniti posebno pozornost so obiskovalci BTC, ki množično prihajajo v neposredno bližino območja. Gre tudi za najpomembnejšo skupino z vidika možnega zasebnega investitorja. Motiv obiskovalcev BTC za prihajanje na območje starega letališča bi bil lahko počitek, sprostitev, osvežitev in druženje. Zaradi tega je potrebno predvideti dejavnosti, ki omogočajo sproščeno druženje, posebej prijazno do družin. Razlika med tem območjem in drugimi sprostitevni lokali v okviru BTC bi bila višja kakovost ponudbe in doslednost ter višja kvalitativna raven tematskega oblikovanja in zasnove aktivnosti.

Po izkušnjah in dosedanjih informacijah obstaja v okolju in družbi precej aktivno zainteresiranih institucij, skupin (formalnih in neformalnih) ter posameznikov, ki so že izrazili interes za sodelovanje in aktivno udeležbo pri projektu in kasneje pri pogonu starega letališča v Mostah. Vse te interese je potrebno ovrednostiti in sprejemljive kanalizirati v tok, ki bo omogočal konstruktivno delovanje projekta in kasneje pogona lokacije, ter ugotoviti, kare skupine ali posamezniki bodo kasneje nastopali kot deležniki v ustvarjanju vsebin na "letališču". Vsi ti interesi predstavljajo posebno ciljno skupino vsaj v fazi priprave projekta, delno tudi kasneje.

VI. Blagovna znamka

Smiselno je, da se staro letališče v Mostah v svoji končni obliki kot lokacija, kot razstavišče in kot skupek dejavnosti definira kot blagovna znamka. Kot takšno ga bo mogoče predstavljati, vzdrževati in dograjevati. Ključno pri tem bo ime lokacije, ki mora asociirati na vsebine, ki jo zapolnjujejo. Ime mora biti preprosto, kratko (po možnosti ena do tri besede) in lahko zapomnljivo. Ime je prvo, ki komunicira s potencialnim obiskovalcem, zato je bistveno, da je takšno, ki bo vzpodbujalo pozitivno mišljenje. Možna rešitev v primeru daljšega imena je tudi beseda, katere črke tvorijo daljše (opisno) ime. Besedi "muzej" v imenu se je potrebno izogniti, da ne bi prihajalo do napačnega razumevanja, za kaj pri lokaciji gre. Možni primeri za ime, ki bi tvorilo blagovno znamko so:

- Letališče
- Eda
- Pista
- Aerodromik
- Aviocenter

Odlična primera kratkega, razumljivega in zapomnljivega imena sta že omenjena Vollandia v Italiji in Aviaticum v Avstriji.

VII. Muzejska prezentacija

a. Kontrolni stolp



Kontrolni stolp ima podobo, ki lahko postane prepoznavna v stilizirani obliki in je uporabna tudi pri načrtovanju celostne (grafične) podobe območja. Rastlinje, posebej višje, je potrebno načrtovati tako, da ne bo zakrivalo pogleda na stolp z vseh strani.

Letališki stolp je najmanjši objekt na območju kulturnega spomenika in ga je glede na njegovo nekdanjo funkcijo in obliko najlažje identificirati s pojmom letališča. V svoji treh etažah (2 etaži plus terasa) s skupno prostornino 36m², je primeren za predstavitev zgodovine letališča.

Stolp je potrebno v celoti obnoviti. Opremo, ki je potrebna za muzejsko prezentacijo se določi skupaj z MGLM in z oblikovalcem razstave.

Prostorska omejitev objekta predstavlja dejstvo, da ne omogoča ogleda večjim skupinam ljudi, kar pa po drugi strani predstavlja možnost priprave razstave namenjene bolj osebnim ogledom. Tako tudi ne bo mogla biti namenjena šolskim, skupinskim obiskom, ampak družinam in individualnemu ogledu. Razstava bi temeljila na visokih tehnologijah, omogočala bi večplastno pregledovanje vsebin. Pri tem segmentu MGML sodeloval s strokovnjaki za tovrstno tehnično prezentacijo muzejskih vsebin.

Vključevala bi:

- zgodovino starega ljubljanskega letališča,
- kulturnozgodovinski pogled na ljubljansko letališče (stari posnetki, filmi, snemani na letališču,

spomini,...)

- animacijo starega ljubljanskega letališča v okolju, kakršno je bilo ob otvoritvi 1933
- računalniška igrica »Pristani v Ljubljani«

b.Hangar



Hangar z delom objekta, ki ga je potrebno odstraniti.

Hangar je največji objekt in tako omogoča prostorsko ambicioznejše programe.

Ta prostor bi združeval več funkcij:

- visikotehnoška prezentacija sodobnega letalstva z možnostjo iskanja informacij o najrazličnejših temah
- makete (ali replike) prvih “slovenskih” letal (podobno sicer visi v letališči zgradbi na Brniku)
- zgodovino slovenskega letalstva (razvoj, osebe, letala, letališča)
- prispevek sodobne umetnosti (izbor avtorja, tehnike...)
- sodobno slovensko letalo (Pipistrel), ki bi imelo osrednje mesto kot simbol slovenske sodobne inovativnosti
- simulator letenja
- modelarstvo
- glede na dejstvo, da je letalstvo neposredno povezano s tehnologijo in inovacijami, je potrebno v prezentacijo vključiti tiste oblike prenašanja vsebin, ki omogočajo vključenost obiskovalcev – le-ti morjo biti v razstavo vključeni fizično (“hands-on” pristop) kot tudi intelektualno (razstava mora aktivno prenašati vsebine na različnih nivojih teoretične zahtevnosti)

Opomba: Hangar je edini od treh objektov, ki ne zahteva večjih restavratorskih in konzervatorskih posegov, saj so ti bili opravljeni že leta 1990, ampak zgolj izčiščenje prostora in njegve umestitve v prostor na stopnjo kot je bila preden je postal prodajni salon za avtomobile. Objekt, pralnica avtomobilov, ki se ga trenutno dotika, je potrebno odstraniti, da spet zaživi v prostoru kot je nekoč – kot hangar sredi prostranega polja.



Pogled na območje letališča je potrebno sprostiti tudi s strani območja BTC in s tem letališče vključiti v življenje BTC kljub vizualni "oviri", ki jo predstavlja železniška proga.

c. Vplivno območje



Ta del dejansko ni del muzejske postavitve, je pa vsebinsko deloma povezan z muzejskim delom.

Posamezni deli zunanjih površin bi vključevali:

-zunANJI vrt lokala, ki je v upravni zgradbi letališča

-park z nasaditvijo primernih dreves, ki bodo v prihodnosti nudila senco (hitrejša rast).

V parku bi bila možna postavitve plastik, povezanih z letalstvom, letenjem.

Del parka (osrednji) je namenjen tematskemu otroškemu igrišču (igrala tematsko vezana na letalstvo, a izdelana izključno iz naravnih materialov(les)-ta del nosi zamisel nujne prepletenosti ekologije s tehnološkim napredkom in to na primeren način tudi sporoča). V delu parka bi bil postavljeno tudi kakšno letalo. Verjetno manjše, starejše, še najboljše, če bi imelo kakšen konkreten kontekst.

Komentar: Glede na kontekst, ki ga predstavljajo vsi trije objekti in območje starega letališča v celoti, je potrebno računati na pričakovanja potencialnih obiskovalcev oziroma ciljnih skupin. Kot je na izbranih primerih iz bližnje okolice Ljubljane, oz. Slovenije navedeno zgoraj, vse tovrstne lokacije, bodisi da gre za muzeje, bodisi za tematske ali kako drugače zastavljene parke, vsi kot eksponate vključujejo tudi letala in/ali makete (v realni velikosti) zgodovinsko zanimivih letal. Odsotnost takšnih eksponatov bo v našem primeru ne glede na kvaliteto izvedbe vsebin ustvarjala negativen vtis pomankljivosti vsaj glede na celoten motiv ustvarjanja vsebin na konkretni lokaciji. Vprašanje, kakšna letala bi razstavili v zunanjem in notranjem delu (hangarju), ima več odgovorov, med njimi omenimo le dva. Izdelati bi bilo potrebno makete v realni velikosti prvih "slovenskih" letal, del postavitve v hangarju pa bi prav gotovo moralo biti konkretno letalo podjetja Pipistrel, s katerim je Matevž Lenarčič obletel svet. To vsebino bi bilo potrebno tudi primerno razširiti in jo v kontekstu zgodovinskega pregleda slovenske letalske inovativnosti primerno izpostaviti. Manj vsebinsko selektivni bi bili lahko pri letalu (letalih), ki bi jih postavili na zunanjih površinah.

V procesu ustvarjanja razstavnih vsebin bo potrebno poiskati odgovore na vprašanje, kako prezentirati inovativnost, tehniko, tehnično dediščino in znanstvena odkritja v zgodovini. Gre za vsebine, ki imajo strokovne podmine in jih je potrebno prevajati v povprečnemu obiskovalcu razumljiv jezik. Pri tem bo potrebno povezati strokovnjake s primarnih področij ter muzejsko stroko. Eden od mogočih referenčnih primerov v smislu prevoda strokovnih vsebin na splošno raven je razstava "Siemens – zgodba o prevodnosti. Moč napredka v Evropi in na Slovenskem", ki je bila na ogled v MML poleti 2012.

VIII. Letališka stavba kot programski/tematski gostinski lokal in trgovina



Letališka zgradba – upravni objekt in čakalnica – je potrebno temeljito obnoviti v skladu s konservatorskim načrtom in bodočo funkcijo.

Upravna stavba in čakalnica letališča je prvenstveno namenjena gostinjskem lokalu, ter tudi trgovini s spominiki in predmeti/izdelki in knjigami povezani z letalstvom (igrače, replike letal, izbor modelarskega materiala, memorabilije, itn.)

Objekt je potrebno obnoviti znotraj sedanjih gabaritov in volumnov. Notranjost očistiti odvečnih, naknadno postavljenih sten, določiti, kje bo kuhinja in sanitarije, kje prostor za restavracijo. Potrebna sta natančna študija in arhitekturni preizkus. S predstavniki spomeniškega varstva je potrebno ugotoviti kateri vsi vhodi v stavbo so prvotni, saj sta nekoč čakalnica in upravna stavba zagotovo imela več vhodov in morda so prav vsi, ki ji še ahko zaznamo na fasadi originalni. Zdi se, da sta bila dva od njih v 2. polovici 60-ih let zazidana in ju je potrebno ponovno vzpostaviti, da bi stavbi vrnila prvotna razmerja med zunaj in noter, pretok, ki je pomemben za takratne manjše letališke stavbe.



Današnja podoba objekta vsebuje več ostankov nekdanjih vhodov.

Skratka, notranjo razporeditev prostorov je potrebno prilagoditi novi namembnosti, a spet ne v toliko meri, da bi zanikala njen stari, prvotni namen. Stara čakalnica lahko z le nekaj domiselnimi potezami postane restavracija z espijem 50-ih in 60-ih let. Zdi se, da bi morali pri notranji opremljenosti restavracije, kuhinje, sanitarij in morebitne garderobe imeti v mislih ta nostalgичen moment, saj je revival 50-ih in 60-ih že bil aktualen in so ljudje to estetiko sprejeli s simpatijo. Spominja jih na neke lepe stare čase, ko so bili prebivalci teh krajev še polni optimizma in so skupaj ustvarjali svojo boljšo prihodnost. Morda se jim z revivalom teh let polnih obeta in optimizma, lahko ustvari nekaj trenutkov te lepe utvare. Pri tem ne gre le za to, ali bodo točajke in točaji oblečeni v uniforme stevardov in stevardes (pozorni moramo biti na razliko uniform – letaliških uslužbencev ter pilotov in stevardes/stevardov), ampak je pomembno tudi kakšen bo jedilni pribor, posodje, serviete in vse kar gre zraven, pa tudi kako bodo oblikovani separeji, kako bodo umeščene mize in stoli v osrednji del prostora in iz katerega arzenala pohištvene zgodovine bodo inspirirani ali celo vzeti in fizično

pripeljani v prostor. Seveda pa je lahko eden izmed koticov (ampak le kotic) tudi futuristično navdihnjen z ikonografijo Odiseje 2001 in dejstvom, da smo v Vitanju dobili enkratno stavbo in vsebino KSEVT-a.



Leseno ostreše letališkega objekta.

Tematsko navezavo na letalstvo ni potrebno razumeti direktno in dobesedno, ampak na abstraktnejši ravni. Raven uobličenja notranje opreme za lokal naj bo domišljena in ikonografsko asociativno dovolj široka. Kot primer prilagamo rešitve avstralskega oblikovalca Mraca Newsona, ki je nedavno oblikoval letalsko kabino in jo predstavil v newyorški galeriji.



Marc Newson, inštalacija transportne kabine v galeriji Gagosian v New Yorku, 2010.

Sicer pa je Marc Newson oblikoval vrsto intrigantnih stolov, ki so dostopni na tržišču. Njegovi stoli pomenijo primer, kako misliti tehnološko zanimive in atraktivne izdelke na zelo enostaven način. S svojo aerodinamično obliko pa nemudoma nudijo asociacije na letalo in letastvo.



Serijski stol iz leta 1993, plod novih tehnologij in novih materilov, ki jih je Marc Newson oblikoval v svoji maniri aerodinamičnih oblik. Primer, kako je lahko aerodinamika le izhodišče in motiv za ustvarjalnost interierov.

Restavracija Felix v Hongkongu Phillipa Starca in Rainbow room v New Yorku Milтона Glaserja pa govorita o tem, kako se lahko tematizira osnovna ideja, ne da bi ob tem zašli v banalnosti.



Philipp Starc: "Ghost armchair" v restavraciji Felix v Hongkongu

Starckovi stoli, imajo svojo zgodbo in njeni nosilci so naslonjala, ki so pri tem projektu prevzela

vlogo naratorja.

Ali pa mavrica kot tema pri Glaserju, ki je oblikovalcu nudila bogat fantazijski bazen za oblikovanje lokala/prostora in celostne grafične podobe, Rainbow kot blagovna znamka.



Milton Glaser: logotip restavracije Rainbow v New Yorku.



Milton Glaser: dežnik kot suvenir in darilo restavracije Rainbow v New Yorku. Glaser je gradil blagovno znamko znotraj asociativnega bazena mavrice in na likovnem izrazu evropskih avantgard 1/3 20.stoletja.

Navajamo tuje primere, da ne bi sugerirali domačih oblikovalcev, pa vendar se ne da izogniti omembi vsaj enega uspešnega domačega projekta – to je tematska oprema lokala v Stari Ljubljani – Nostalgija. V času svojega delovanja (devetdeseta leta) je prerasel svoje ustvarjalce in lastnika in postal prava blagovna znamka. Žal tega lokala več ni, ostale so le še fotografije.

Zaradi tega je zelo pomembno, koga se bo angažiralo kot arhitekta, ki bo vodil obnovo in izčiščenje teh prostorov, kot tudi oblikovalca in notranjega opremljevalca. Pri tem dejanju se bo moral zasebni investitor obvezno konzultirati z našo skupino.

Trgovinski del letališke zgradbe je namenjen prodaji z letalstvom povezanega blaga – modelarstvo, memorabilije, itd, vendar morajo biti ti artikli na visoki ravni, predvsem iz vidika

kakovosti, ki se tiče izdelave in tudi vsebine, ki bo izobraževalna in bo izpolnjevala tehnične, znanstvene in tudi filzofske ter sociološke in socialne normative. Kako se lahko razvija kvalitetno blago in se iz projekta razvije tudi blagovna znamka kaže Glaserjev Rainbow room v newyorškem Rockefeller centru.

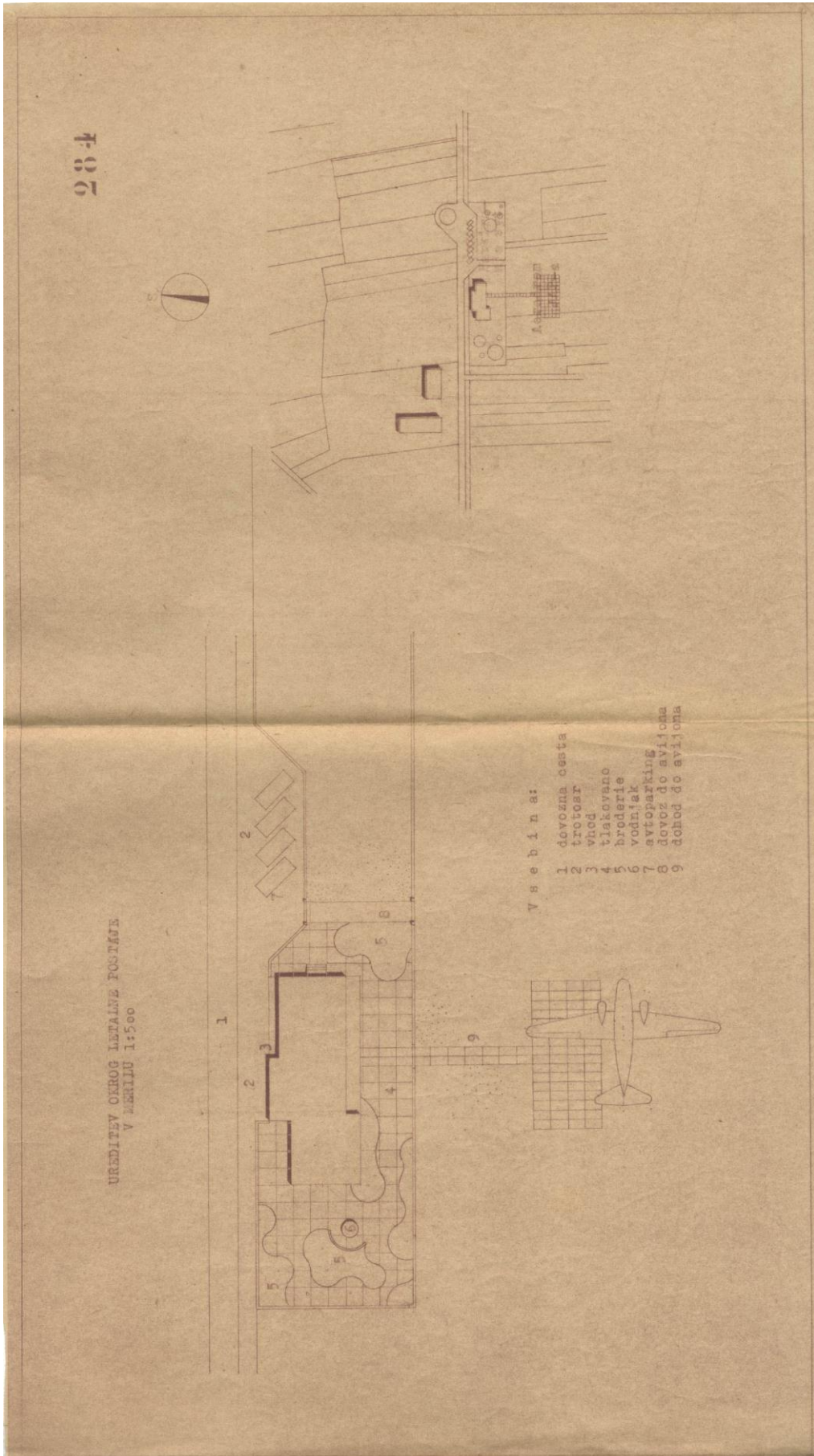
Zaključek

Pri načrtovanju vsebin in celostne podobe starega letališča v Mostah je potrebno upoštevati značilnosti mikrolokacije, na kateri se območje starega letališča nahaja. Predvsem gre pri tem za neposredno bližino BTC-ja. V kontekstu širše umeščenosti lokacije v okviru mesta pa je pomembno upoštevati prednosti in slabosti dejstva, da gre za območje, ki (še) nima nikakršnega kulturnega pomena, niti ne značilnosti mestne četrti, ki bi presegala industrijske in trgovske značilnosti. Spremembe v tem smislu se že dogajajo in sicer z večanjem poslovnih (netrgovskih in nezabaviških) površin in izgradnjo hotela Plaza. Z revitalizacijo starega letališča bo ta del mesta postal prisoten tudi na zemljevidu kulturnih lokacij in oglednega turizma.

Staro letališče v Ljubljani ima v tem kontekstu možnost, da se razvije v eno izmed najatraktivnejši točk v Ljubljani. Pogoji zato pa so, da investitor upošteva dobro pripravljen spomeniško varstveni programom, napotke naše komisije ter pri izvedbi sodeluje s strokovnjaki, ki so zavezani svoji stroki tako z etiko kot znanjem – arhitekta, oblikovalce, notranje opremljevalce, krajinske arhitekta, vrtnarje, strokovnjake za letalstvo, modelarje, izvedence za digitalno opremo in računalniške programe in nenazadnje muzejske delavce, itn. Ta projekt bo pomenil veliko več, kot le reševanja kulturne dediščine in oživitve širšega območja BTC ja. Z dobrimi, raznovrstnimi programi bo privabil širok diapazon občinstva, tudi najmlajšega, hkrati bo s svojim strokovnim delom privabil tudi strokovno, specializirano občinstvo. Vse to so zagotovitve, da bo dvignil tudi raven ljubljanske turistične ponudbe in bo nekoč postala odlična blagovna znamka.

Naši konstruktorji letal, piloti, člani aeroklobov in modelarji si zaslužijo takšen tematski kompleks in prepričani smo, da nam bodo pri realizaciji tudi pomagali. Navsezadnje pa se je Slovenija vpisala na zemljevid sodobnih letalskih konstruktorjev s tovarno Pipistrel v Ajdovščini. Letalstvo se povezuje in se je vedno povezovalo z visokimi tehnologijami, zato mora naš kompleks to tudi izražati, hkrati poudarjati kreativnost tako naše zgodovine letalstva, sodobnih dosežkov, kot tudi spodbujati kreativnost obiskovalcev. Vizionarstvo dokazuje inštitucija KSEVT v Vitanju, ki bi lahko z občasnimi gostovanji v načrtovanem vsebinskem in tehnološkem kompleksu starega letališča razgibala in oplemenitila ponudbo. Eden od ključnih ciljev je vzpodbujati pozitivne vrednote tehnološkega napredka, saj je ta v večini primerov v naši družbi že usahnil, nekatere svetle izjeme to le potrjujejo.

Projektu je potrebno dati delavni naslov, ki bo manj opisen kot je Staro civilno letališče Moste Polje, Ljubljana. Velja razmisliti o imenu, ki bo že namigoval na učinkovito blagovno znamko. Morda bi veljalo ta projekt poimenovati po enem izmed domačih letal.



Sreda 3. X. 1928

anske

Aerodrom v Ljubljani

Ljubljana, 2. oktobra

Popoldne se je v veliki dvorani Kazine vršila anketa, ki naj bi obravnavala vprašanje, kako pritegniti Ljubljano v naš notranji kakor tudi v mednarodni zračni promet.

Anketa, ki jo je sklical ljubljanski Aeroklub, je imela v prvi vrsti namen rešiti vprašanje ljubljanskega aerodroma, letališča za vzlete in za pristajanje potniških letal. To vprašanje je za vzpostavitev zračnega prometa najvažnejše in čisto tudi najtežje; od njega smotrene rešitve je v veliki meri odvisno, kako ugodno se bo mogel zračni promet razvijati v bodočnosti.

Udeležba na anketi je bila razveseljivo velika, kar znači, da merodajni čimtelji, predvsem gospodarske korporacije in oblasti pravilno umevaljo veliki pomen zračnega prometa za državo. Ankete so se mimo direktorja Jugoslovenske zračno-prometne družbe inž. Sondermajerja udeležili še g. veliki župan, zastopniki oblastnega odbora, mestne občine, Zbornice za TOI, Ljubljanskega velesojma in drugi. Vojaško oblast je na anketi zastopal divizijski general Milan Nedić.

V daljšem referatu je tajnik Aerokluba dr. Rapé podal nekaj osnov o razvoju zračnega prometa v naši državi in je posebej še naglasil vlogo, ki v njem pripade Ljubljani. Edina naša sedanja zračna proga Zagreb-Beograd visi tako rekoč v zraku in ne pride do svoje prave veljave, ker nima zveze z mednarodnimi zračnimi linijami. Treba bo še zgraditi priključne proge, med katerimi je najvažnejša proga Ljubljana - Zagreb. Vsega tega pa država iz svojih sredstev ne bo mogla zgraditi. Zato se bo morala zanimati predvsem občinska samouprava, mestna občina ljubljanska in gospodarske korporacije, ki bi imele od zračne proge neposredne koristi. Tudi v drugih državah je zračni promet v pretežni meri zasluha privatne inicijative.

Predvsem bo treba, da mestna občina, oblastni odbor in gospodarske ustanove zgrade aerodrom v Ljubljani. Najprikladnejše mesto zanj bi bilo vojaško vežbališče pri Dev. Mar. v Polju. Stroški za planiranje terena in za zgradbo hangarjev so preračunani na okroglo 1 milijon Din. Da se zbere potrební kapital, bo treba ustanoviti nekakšno delniško družbo. Bivše vojaško letališče v Šiški kot aerodrom ne prihaja v poštev, ker le premajhno. Vsi drugi pripravní tereni pa so preveč oddaljeni od Ljubljane.

V debati, ki je sledila referatu dr. Rapé, so se vsi zastopniki izjavili, da bodo inicijativo za zgradbo aerodroma podprli po vseh močeh. Za zgradbo se bo zavzela po zatrdilu generala Nedića tudi vojaška oblast. Inž. Sondermajer je naglasil, da so v teku pogajanja z državo, ki streme za tem, da se letalom inozemskih prometnih družb ne dovoli, da bi vršila promet nad našim ozemljem. Inozemski avljoni bi smeli leteti samo do naših obmejnih letališč, od tod naprej pa bi vršila promet izključno le domača zračno-prometna družba. V tem primeru bi postal aerodrom v Ljubljani nujna potreba tudi za državo. Inž. Sondermajer upa, da bodo pogajanja končala z ugodnim rezultatom.

Tekom debate so se glede vprašanja aerodroma pri D. M. v Polju pokazale nekatere težkoče. Ta teren je sedaj vojaško vežbališče in ga bo vojaška oblast mogla odstopiti le tedaj, če se za njene potrebe najde kak drug primeren prostor. S temi težavami in z ostalim pripravljajnim delom, ki se tiče zgradbe aerodroma, se bo pečal poseben odsek, ki se ustanovi v ta namen. Tajnik Aerokluba dr. Rapé je še apeliral na prisotne zastopnike, da o anketi poročajo na prvih sejah in da se vse interesirane ustanove vsaj tekom treh tednov izrazijo, v koliko so pripravljene sodelovati pri zgradbi ljubljanskega aerodroma.

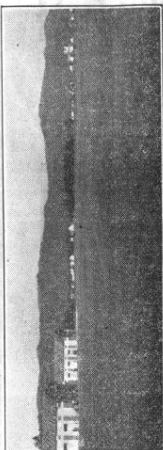
Zvečer ob pol 9. je imel direktor Jugoslovenske zračno-prometne družbe inž. Sondermajer dobro obiskano predavanje o svojem poletu v Indijo. Izvajanjem g. inženierja je občinstvo sledilo z veliko pozornostjo in ob zaključku ni štedilo z odobravanjem.

„Zeppelinov“ polet
nad Nemčijo

Slovenija si utla pot v ozračje

LETALSKA POSTAJA

Preteklo nedeljo so biagoslouili in otvorili ob občini udeležbi pri Mariji Devici



POGLEJ NA LETALSKO Dvoger gostov občine, ki vidi na letališču, in pred pisanje s Frizulike v Gvozdni ulici. Tja letališka so pravi ugodi, ker je tik pod tanko gorijo ruho sam pros, ki oče tem zadostno trdnost in enkrat.



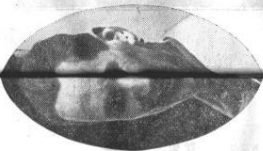
NARODNI POSLANEC DR. STANE RA-
P je imenovan za čefa centra novega eta-
leta Ljubljane.



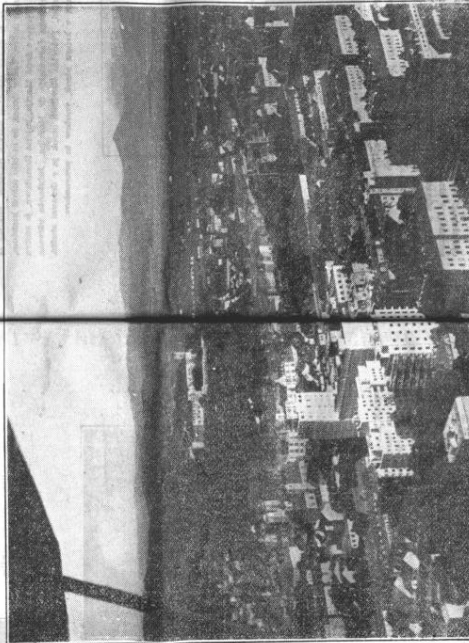
MATJA HODERKA, sef letalskega centra
Beograd in nadornik vseh naših zasebnih
letalnih družin, pripravljeno
osvetljuje letališče.



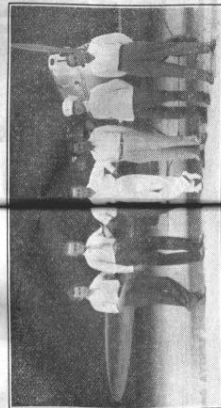
PRED VAZETOM NA STAREM LETALIŠČU V BIRKI, PRI JOZEFU, STAVITA GRU-
DIERJA JEDRE, IN KUHELA PILOT COLANAR, KLEPARKSI MOJSTER, DUDSK IN FO-
BLOVODIA BLAHA, KI STA IZDELALA KOVINASTE DELE LETALA, IN DR. RAPE.



RADO BRIBAR, pred ljubljanskega Aero-
govorniki pilot-stanilo smo dobili v Ljub-
ljani tako lepo letališče veliki meri trgova



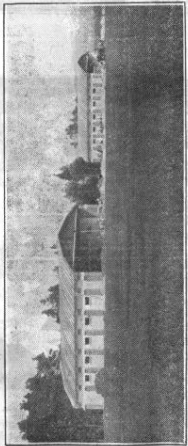
POGLEJ NA LJUB-
IZ ZRAČNIH VRAV



Skupina naših letal-
ev in odbornikov Aero-
govorniki pilot-stanilo
pred hangarjem na
ljubljanskem letali-
šču. C. avijalnih tven-
Mihavca, vodja beo-
gradskih letalnih družin,
kapit. Aeroklubja in.

BLIZU LJUBLJANE

v Polju letališko postajo, ki bo omogočila tudi Slovincem suvo s svetom po zraku



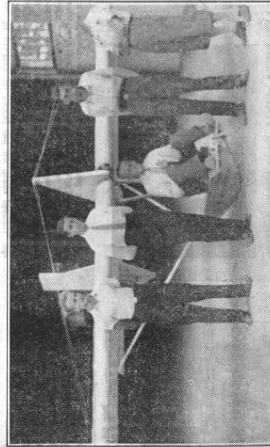
Pogled na novo zidano hangarja na ljubljans-
kem letališču v Polju. V prvem imajo svoj dom
civilna letala in je keršen na lino našega prvoga
Razpisana. Drugi služijo vojskarskim letalstvu in nosil-
ine po prvotnem imenovanju Josipa Zupaničeva, ki
je takrat zidovnja državljan za letalski letališču.



INZ. ST. BLOUDEK, graditelj naših letal
in vojni štiri letališču v naši
banovini.



ERNEST TURKO je obhaja te dni 15 let-
naciono pilotsko - aerobatsko diplomu. Iz
trjavegole so naši naši najboljši piloti.



POLEDELCI S SVOJIM BEZGOTOVNIH LETALOM. Ledino orlojo naši brezgotovni
letalci, ki so pa na starem letališču tudi v resnici kopali in obdelovali zemljo in so zato do-
brili za poljedelstvo. Na sliki so avijalnih tven-
ljiva, zaka, letalstvo in avijalnih tven-
pri bingkulica Kvarovšču, da jih sprejme v Aeroklub, slovarski, da je v našem narodu že
predi bilo, sed letalstvo, avijalnih tven-
Razodnik: Fran Detter, Milivoj širej in Ljudez Fregej, ki so se povetili letalstvu.



MESTNA OBČINA LJUBLJANA



**DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA
PROJEKTA:**

Obnova nekdanjega starega letališča Ljubljana

Skrajšan naziv projekta: Staro letališče Ljubljana

Ljubljana, november 2011
Novelacija: november 2012

VSEBINA:

1	SPLOŠNI PODATKI	1
1.1	INVESTITOR.....	1
1.2	IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	2
1.3	UPRAVLJAVEC INVESTICIJE.....	2
1.4	PRIPRAVA IN NADZOR NAD PRIPRAVO VSEH VRST INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE	3
1.5	POVZETEK INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	4
2	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJO	5
2.1	ANALIZA STANJA	5
2.1.1	STATUS OBJEKTA	5
2.1.2	ZGODOVINA OBJEKTA	5
2.1.3	LOKACIJA OBJEKTA.....	7
2.1.4	VARSTVENI REŽIM OBMOČJA	9
2.1.5	GRAVITACIJSKO OBMOČJE.....	10
2.1.6	GRADBENA ZGODOVINA OBJEKTA.....	11
2.1.7	PROSTORSKA ZASNOVA OBJEKTA.....	16
2.1.8	STANJE STAVB IN OPREME OBJEKTA	16
2.2	RAZLOGI ZA INVESTICIJO.....	17
3	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....	18
3.1	OPREDELITEV CILJEV INVESTICIJE.....	18
3.2	USKLAJENOST OPERACIJE Z RAZVOJNIMI DOKUMENTI.....	19
3.2.1	Strategija razvoja kulture v Mestni občini Ljubljana 2012-2015.....	19
3.2.2	Operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007 - 2013	20
3.2.3	Strategija prostorskega razvoja Slovenije.....	20
3.2.4	Resolucija o nacionalnem programu za kulturo.....	21
4	OPIS VARIANT	22
4.1	KRATEK OPIS UPOŠTEVANIH VARIANT	22
4.1.1	Varianta izvedbe investicije z lastnimi viri.....	22
4.1.2	Varianta izvedbe investicije v javno-zasebnem partnerstvu	24
4.1.3	Varianta brez investicije.....	27
4.2	PRIMERJAVA VARIANT.....	28
5	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE	29
5.1	VRSTA INVESTICIJE.....	29
5.2	OSNOVNE TEHNIČNO-TEHNOLOŠKE REŠITVE	29
6	OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	31
6.1	VREDNOST INVESTICIJE.....	31
7	TEMELJNE PRVINE, KI DOLOČAJO INVESTICIJO	32
7.1	PREDHODNE IDEJNE REŠITVE IN ŠTUDIJE	32
7.2	OPIS IN GRAFIČNI PRIKAZ LOKACIJE	33
7.3	OBSEG IN SPECIFIKACIJA STROŠKOV INVESTICIJE S ČASOVNIM NAČRTOM	35
7.4	DINAMIKA VLAGANJ PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH	37
7.5	VIRI FINANCIRANJA	38
7.6	UPRAVIČENI STROŠKI PROJEKTA	39

7.7	VARSTVO OKOLJA	40
7.8	KADROVSKO ORGANIZACIJSKA SHEMA.....	40
7.9	INFORMACIJA O PRIČAKOVANI STOPNJI IZRABE ZMOGLJIVOSTI.....	40
7.9.1	<i>Opis količinskih učinkov investicije</i>	<i>40</i>
7.9.2	<i>Opis kakovostnih učinkov investicije.....</i>	<i>41</i>
8	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE IN DRUGE DOKUMENTACIJE	43

1 SPLOŠNI PODATKI

1.1 INVESTITOR

- Investitor: Mestna občina Ljubljana.
- Ustanovitev: Ustanovljena je bila z Zakonom o ustanovitvi občin in določitvi njihovih območij (URL 60/94, 69/94).
- Območje občine: **Mestna občina Ljubljana** je razdeljena na 17 ožjih delov oziroma četrtne skupnosti, to so: Bežigrad, Center, Črnuče, Dravlje, Golovec, Jarše, Moste, Polje, Posavje, Rožnik, Rudnik, Sostro, Šentvid, Šiška, Šmarna gora, Trnovo ter Vič.
- Zastopanje občine: Na podlagi Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09 in 51/10) in Statuta MOL (Ur.l. RS št. 66/07 – uradno prečiščeno besedilo in 15/12) zastopa in predstavlja občino župan.

Občina	Mestna občina Ljubljana
Naslov	Mestni trg 1, 1000 Ljubljana
Odgovorna oseba investitorja	Zoran Janković, župan
Telefon	01 306 12 78
Telefax	01 306 12 14
E-mail	kabinet@ljubljana.si
Davčna številka	SI 67593321
Matična številka	5874025
TRR	01261-0100000114

Odgovorna oseba

Zoran Janković, župan

Žig



Podpis

1.2 IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

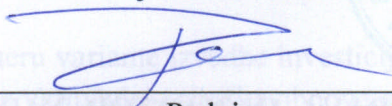
Stratos svetovanje d.o.o. kot izdelovalec investicijske dokumentacije je eno od vodilnih slovenskih svetovalnih podjetij, ki opravlja dejavnost priprave investicijske dokumentacije. Podjetje pripravlja investicijsko dokumentacijo (predinvesticijske zasnove, DIIPi, investicijski programi, študije izvedljivosti, analize stroškov in koristi, poslovni načrti) v skladu z zahtevanimi metodologijami razpisov ali pa zaradi drugih namenov. Podjetje ima številne reference na tem področju, tako iz javnega kot zasebnega sektorja.

Občina	Stratos svetovanje d.o.o.
Naslov	Cesta Ljubljanske brigade 9a, 1000 Ljubljana
Odgovorna oseba izdelovalca investicijske dokumentacije	Matej Dolinar
Telefon	01 518 73 88
Telefax	01 518 73 89
E-mail	info@stratos.si
Davčna številka	SI69975183
Matična številka	2211998
TRR	SI56 0317 1100 0603 710 (SKB d.d.)

Odgovorna oseba

Matej Dolinar, direktor

STRATOS
Žig SVETUVANJE


Podpis



1.3 UPRAVLJAVEC INVESTICIJE

Oddelek za kulturo Mestne uprave mestne občine Ljubljana je skladno z Odlokom o organizaciji in delovnem področju Mestne uprave mestne občine Ljubljana pristojen za:

- Opravljanje nalog na področju kulture.
- Skrb za delovanje neprofitnih organizacij s področja kulture.
- Zagotavljanje pogojev za delovanje društev, skupin in posameznikov, ki izvajajo ljubiteljske kulturne programe, ter sredstva za njihove programe.
- Opravljanje nalog na področju varovanja kulturne dediščine.

Občina	Oddelek za kulturo Mestne uprave MOL
Naslov	Ambrožev trg 7, 1000 Ljubljana
Odgovorna oseba upravljavca investicije	Dr. Uroš Grilc
Telefon	01 306 48 45
Telefax	01 306 48 32
E-mail	uros.grilc@ljubljana.si
Davčna številka	SI67593321
Matična številka	5874025
TRR	01261-0100000114

Odgovorna oseba

Dr. Uroš Grilc



Žig

Podpis

1.4 PRIPRAVA IN NADZOR NAD PRIPRAVO VSEH VRST INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE

Naročnik:

Mestna občina Ljubljana

Naslov:

Mestni trg 1, 1000 Ljubljana

Odgovorna oseba:



Zoran Jankovič, župan

Dokument DIIP »Obnova nekdanjega starega letališča Ljubljana« je pripravljen v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS, št. 60/2006 in 54/2010).

1.5 POVZETEK INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) zajema pregled možnosti *obnove Starega letališča Ljubljana*, ki je v lasti Mestne občine Ljubljana (MOL).

Območje je *spomenik lokalnega pomena* (EŠD 7622) z imenom Ljubljana - Staro letališče in predstavlja še ohranjen del prvega slovenskega civilnega in športnega letališča, ki je delovalo v letih od 1933 do 1979. Na območju so ohranjeni trije objekti: letališka stavba, hangar in kontrolni stolp.

Dne 5.4.2011 je območje z Odlokom o razglasitvi starega letališča v Ljubljani (Ur.l. RS, št. 25/2011-1115) postalo kulturni spomenik lokalnega pomena in ima izjemen kulturni pomen za Mestno občino Ljubljana zaradi zgodovinskih, tehniških, urbanističnih, arhitekturnih, likovnih in krajinskih vrednot.

Ker se v objekte (z izjemo hangarja) praktično ni vlagalo več kot petdeset let, so ti popolnoma *ekonomsko iztrošeni* in so *potrebni obnove*, prav tako pa tudi okolica, če se želi na omenjenem območju zagotoviti sodobno predstavitev letalstva in zgodovine ljubljanskega letališča, oblikovati žive in privlačne programe promocije letalstva, tako z razstavami kot s simulacijami letenja z različnimi letali, smiselnim vključevanjem umetnikov ipd.

Izvedba investicije v obnovo starega letališča Ljubljana je tako v namenu *reševanja kulturne dediščine* z zagotovitvijo oživitve področja spomenika z različnimi programi, ki bodo zanimivi za različna občinstva in bodo s prepoznavnostjo in atraktivnostjo pomembni tudi za razvoj turizma v Mestni občini Ljubljana. Ta obnova je tudi skladna s cilji MOL in bo tako omogočila pričakovane rezultate.

Stroški investicije po tekočih cenah z DDV so v primeru variante izvedbe investicije z javno-zasebnim partnerstvom ocenjeni v višini **1.074.687€** in vključujejo stroške obnove objektov in ureditve okolice. V primeru variante izvedbe investicije z lastnimi sredstvi pa se stroški investicijskih vlaganj povečajo za 200.000€ in znašajo po tekočih cenah z DDV **1.324.382€** in vključujejo še stroške gostinske in trgovinske opreme v objektu letališkega objekta.

2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJO

2.1 ANALIZA STANJA

2.1.1 STATUS OBJEKTA

Območje spomenika lokalnega pomena (EŠD 7622) z imenom Ljubljana - Staro letališče predstavlja še ohranjen del prvega slovenskega civilnega letališča, ki je delovalo v letih od 1933 do 1963, kasneje pa kot športno letališče do leta 1979.

Ohranjeni so **trije objekti**:

- letališka stavba,
- hangar (z leseno strešno konstrukcijo velikih razponov),
- kontrolni stolp.

Leta 1994 je bilo območje začasno razglašeno za kulturni spomenik (Odločba o začasni razglasitvi območja nekdanjega letališča Ljubljana Moste – Polje za tehniški spomenik; RS Občina Ljubljana Moste-Polje, Sekretariat za gospodarstvo in družbene dejavnosti, števil.: 617-0001/94 z dne 19.4.1994).

Dne 5.4.2011 je območje z Odlokom o razglasitvi starega letališča v Ljubljani (Ur.l. RS, št. 25/2011-1115) postalo kulturni spomenik lokalnega pomena.

Objekti, ki predstavljajo še ohranjen del, so izjemnega zgodovinskega in arhitekturnega pomena. Staro letališče ima izjemen kulturni pomen za Mestno občino Ljubljana zaradi zgodovinskih, tehniških, urbanističnih, arhitekturnih, likovnih in krajinskih vrednot.

Ob vse večjih in številnih novogradnjah in razširitvi kompleksa BTC, z gradnjo cest in križišč v območju, je del starega letališča vedno ostajal ob strani in propadal.

2.1.2 ZGODOVINA OBJEKTA

Vse se je začelo davnega leta 1928, ko so se mestne in državne oblasti odločile za prvo civilno letališče v Sloveniji, ki naj bi Ljubljano približalo drugim mestom. Ugotovili so, da je zanj najprimernejši prostor na vojaškem vadbišču v Polju. Še isto leto so vojaški strokovnjaki odmerili zemljišče, vendar je finančni minister v Beogradu šele marca 1933 po več posredovanjih iz Ljubljane, odobril 960.000 dinarjev za gradnjo. Nato je bilo treba odkupiti približno 4.500 kvadratnih metrov obdelovalnih zemljišč, ki so jih lastniki uporabljali le za pašo. Zaradi gradnje letališča je cena zemljišč skokovito narasla.

Meseca maja so zemljišče zakoličili in začeli graditi objekte. Dela je vodilo poveljstvo vojnega letalstva. Postavili so hangarja za aeroklub in vojno letalstvo s skupno površino 600 kvadratnih metrov. Predvidena je bila tudi gradnja dovozne ceste v dolžini 900 metrov povezane s Šmartinsko cesto, vendar do odprtja letališča 20. avgusta 1933 ni bila zgrajena, pa tudi vrsta drugih objektov ne, kot je glavno letališko poslopje s čakalnico in restavracijo, čeprav je redni letalski promet med Ljubljano in Zagrebom začel teči že dan po otvoritvi.

Steza je bila na ravnici med Savo in Ljubljano. Prvotne mere so bile 800 x 60 metrov. Okoli pa je bil širok nižinski pas, ki je omogočal dolete z vseh smeri. Postavljena sta bila dva hangarja in bilo je urejeno električno omrežje. Kasneje so začeli uporabljati večjo površino z merami 1150x 80 metrov. Travnata pristajalna steza je ležala v smeri 116/296 (12/30) stopinj. Letališče je imelo še eno stezo v smeri 92/272 (09/27) stopinj in dimenzij 1270 x 80 metrov, vendar je zaradi slabega pristopa niso uporabljali.

Ljubljana je bila na novo letališče zelo ponosna. Vsako letalo je tedaj zbuvalo neskončno radovednost, zato se je na letališču vedno trlo obiskovalcev in radovednežev. Razvila se je tudi močna športna dejavnost. Ljubljana se je zblížala z evropskimi mesti, kot pred sto leti z južno železnico.

Med drugo svetovno vojno je letališče doživelo nekaj posodobitev, ker sta ga italijanska, kasneje pa tudi nemška okupacijska vojska uporabljali v vojaške namene. Po končani vojni je bila na tem letališču močna vojaška šolska eskadrilja, katera je dan za dnem s svojimi letali povzročala tak hrup, da so se v Polju in Studencu tresle šipe. Včasih so imeli vaje tudi ponoči. Leta 1954 so se vojaška letala končno preselila v Pulj in Brežice, v Polju (tako se je imenovalo zato, ker je bila to takrat občina Polje) pa so ostala civilna letala.

Slovenija je v petdesetih letih razpolagala le z letališčem v Lescah in Polju. Obe letališči sta imeli travnato površino, a sta vseeno omogočali pristajanje letal Douglas DC-3.

Razvoj pa je bil v letalstvu skokovit in tudi letališče v Polju je postalo neprimerno in za razvoj neperspektivno. Strokovnjaki so že leta 1948 iskali primernejšo lokacijo. Našli so jo na Brniku, izdelali načrte in leta 1952 je predsedstvo vlade imenovalo komisijo za graditev letališča. Do leta 1961 je zaradi pomanjkanja sredstev gradnja komaj kaj napredovala. Tedaj pa je mestni svet Ljubljane ustanovil samostojno aerodromsko podjetje "Ljubljana-Brnik v izgradnji". To novo letališko podjetje je bilo registrirano februarja 1963.

24. decembra 1963 je na Brniku pristalo prvo potniško letalo, sodobni Douglas DC-6B. S tem je bilo novo letališče na Brniku uradno odprto, letališče v Polju pa s tem ni bilo več primerno za civilno letalstvo, temveč le še kot športno letališče do leta 1979.

2.1.3 LOKACIJA OBJEKTA

Staro letališče leži tik ob ljubljanski obvoznici in hkrati v mestnem cestnem obroču, ob Letališki cesti in v bližini Šmartinske ceste, ki je ena glavnih vpadnic v slovensko prestolnico. Le 3 km je oddaljena od ožjega mestnega središča ter 25 km od mednarodnega letališča Jožeta Pučnika Ljubljana

Meje vplivnega območja spomenika so:

- na zahodni in severni strani je železnica lokalnega značaja,
- na vzhodni strani je Bratislavska cesta,
- na južni strani je Letališka cesta.

Slika 1: Območje lokacije spomenika



Spomenik obsega naslednje parcelne številke:

126/1, 126/2, 127/106, 127/107, 127/108, 127/128, 127/161, 127/162, 127/163, 127/164, 127/165, 127/166, 127/167, 127/168, 552/1, 567/1 (vzhodni del parcele, do parcel številka 127/160 in 551/3) in 1242/3, vse k.o. Moste.

Vplivno območje spomenika obsega naslednje parcelne številke:

127/157, 127/158, 127/160, 127/339, 127/340, 546/8, 546/9, 546/10, 547/2, 548/2, 550/3, 551/3, 553/4, 553/5, 553/6, 553/7, 553/8, 567/1 – del, vse k.o. Moste.

Slika 2: Lokacija spomenika in vplivnega območja po parcelnih številkah



2.1.4 VARSTVENI REŽIM OBMOČJA

Območje, ki spada v varstveni režim objekta, je spomenik lokalnega pomena (EŠD 7622) z imenom Ljubljana - Staro letališče in predstavlja še ohranjen del prvega slovenskega civilnega letališča, ki je kulturnovarstveno zaščiteno. Na območju so ohranjeni trije objekti: letališka stavba, hangar in kontrolni stolp (v nadaljevanju: spomenik). Za vsak poseg v spomenik in njegovo vplivno območje, razen kjer zakon določa drugače, je potrebno predhodno pridobiti kulturnovarstvene pogoje in kulturnovarstveno soglasje Javnega zavoda Republike Slovenije za varstvo kulturne dediščine, Območna enota Ljubljana (ZVKDS).

Za območje spomenika lokalnega pomena Ljubljana - Staro letališče velja poseben varstveni režim, in sicer posebej za sam spomenik in posebej za vplivno območje.

Za **spomenik** velja varstveni režim, ki določa:

- varovanje kulturnih, zgodovinskih, tehniških, urbanističnih, arhitekturnih, likovnih ter krajinskih vrednot v celoti, v njihovi izvornosti in neokrnjenosti;
- varovanje vseh spomeniških lastnosti ohranjenega dela območja letališča z naslednjimi objekti:
 - kontrolni stolp,
 - letališka stavba in
 - objekt nekdanjega hangarja;
- strokovno vzdrževanje in obnavljanje vseh neokrnjenih prvin arhitekture (kontrolni stolp in letališka stavba);
- redno vzdrževanje funkcionalno prenovljenega objekta hangarja ter odstranitev dodanega prosto stoječega arhitekturnega elementa pred vhodom v objekt in načrtna sanacija območja ob hangarju;
- celostno ureditev, skupaj z naštetimi objekti, kar pomeni sanacijo ogroženih in propadajočih prvin ali celo rekonstrukcijo posameznih elementov ob strokovni in funkcionalni prenovi spomenika ter odstranitev drevesne in grmovne vegetacije s sanacijo površin v smislu zatratitve.

Zaščiteni so zunanji gabariti objektov, vse posege pa preverja ZVKDS, OE Ljubljana.

Varstveni režim za **vplivno območje** določa:

- podrejanje vsake rabe in vseh posegov z namenom ohranjanja značilnosti površin nekdanjega letališkega prostora ob varovanju vedut na območje spomenika;
- celostno ureditev površin v sklopu funkcionalnega programa prenove spomenika.

Lastnik oziroma upravljavec spomenika bo javnosti omogočal dostop do spomenika in njegovo predstavljanje v obsegu, ki ne ogroža spomenika ali posameznih spomeniških vrednot. Strateške in izvedbene usmeritve za celovito ohranjanje spomenika se določijo z načrtom upravljanja. Za vsak poseg v spomenik in njegovo vplivno območje, razen kjer zakon določa drugače, je potrebno predhodno pridobiti kulturnovarstvene pogoje in

kulturnovarstveno soglasje ZVKDS. Območje spomenika se v zemljiški knjigi zaznamuje kot zaznamba nepremičnega spomenika zgodovinskega in arhitekturnega pomena. Status vplivnega območja se v zemljiški knjigi ne zaznamuje.

Na območju kulturnega spomenika in vplivnem območju so dovoljene različne dejavnosti (izvleček iz Lokacijske informacije), ki so skladne s programsko zasnovo.

Te dejavnosti so:

- 12112 Gostilne, restavracije in točilnice;
- 12304 Stavbe za druge storitvene dejavnosti;
- 12610 Stavbe za kulturo in razvedrilo;
- 24110 Športna igrišča;
- 21301 Letališke steze in ploščadi: heliport (opcija).

Del območja ob Letališki in Bratislavski cesti mora biti urejen v skladu z OPN MOL ID, kar pomeni zasajen drevored.

Na delu parcelne številke 127/128 je potrebno pred gradbenimi posegi v zemljišče izvesti predhodne arheološke raziskave (izvleček iz Lokacijske informacije za območje B). Po izkušnjah smatramo, da na omenjenem mestu ni arheološkega najdišča, saj se območje nahaja neposredno ob pločniku, Bratislavski cesti in rondoju.

2.1.5 GRAVITACIJSKO OBMOČJE

Po številu prebivalstva dosega Ljubljana s cca. 280.000 prebivalci največjo poselitev v Sloveniji. Vzhodni del Ljubljane, kamor sodi območje starega letališča, ima cca. 60.000 prebivalcev in spada med bolj poseljena ljubljanska območja. Območje je tudi v neposredni bližini avtoceste in tako predstavlja velik potencial za mimo vozeče turiste, ki imajo tako hiter in lahek dostop do spomenika.

Staro letališče Ljubljana se nahaja na območju BTC City-a (Blagovno trgovinskega centra), katerega obišče preko 18 mio obiskovalcev letno. Letališče se tudi nahaja v neposredni bližini Vodnega mesta Atlantis, ki je kompleks bazenov in savn.

BTC City se je v preteklih desetletjih preoblikoval iz transportnega središča v trgovinsko središče. Preureditev in posodobitev so doživeli obstoječi objekti, nastajale so nove dvorane, ceste, parkirišča, zelenice. Najprej so vanj prihajali obiskovalci in potrošniki po nakupih. BTC je postal sinonim za množico različnih trgovin, povezanih na enem prostoru, prav tako pa tudi območje z različnimi dopolnilnimi aktivnostmi. Velik obisk in čedalje večja priljubljenost med ljudmi sta narekovala naložbe v drugačne, nove načine preživljanja prostega časa: šport, rekreacijo, zabavo, sprostitev in kulturo. Obiskovalci imajo tako na voljo različne prostore za različne dejavnosti, kot so SiTi Teater, Kolosej, Športni center Millenium, Vodno mesto Atlantis in drugo.

V Ljubljani letno obiše muzeje, galerije in likovna razstavišča preko 1,2 mio obiskovalcev, od tega otrok in mladine nekaj manj kot 190.000, tujih gostov pa preko 200.000. Obisk plačanih vstopov je preko 370.000 (vir: SURS 2010).

Vse zgoraj opisano tako predstavlja velik potencial tudi za obisk spomenika, ki bo z zanimivo programsko shemo predstavljal dobrodošlo popestritev kulturnega dogajanja v Ljubljani.

2.1.6 GRADBENA ZGODOVINA OBJEKTA

Na območju nekdanjega letališča so danes tri stavbe:

- letališka stavba,
- hangar (z leseno strešno konstrukcijo velikih razponov),
- kontrolni stolp.

Letališka stavba je bila zgrajena leta 1950 in do danes ni doživela prenove. Letališka stavba je tako opuščena in propada.

Hangar je bil zgrajen leta 1954 pod vodstvom Aerokluba Ljubljana. Po koncu uporabe letališča v civilne namene je hangar služil kot skladišče. Po letu 1990 je bil prenovljen pod spomeniško-varstvenim nadzorom (skladno s smernicami ZVKD). Objektu je bila podana tudi nova funkcionalna namembnost v smislu razstavnega in prodajnega salona. Ob funkcionalni prenovi je objekt hangarja ohranil vse karakteristične značilnosti arhitekture (gabaritne mere, oblika in prvotna kritina – salonitu prilagojena nova kritina), med katerimi je arhitekturno pomembna strešna konstrukcija iz lesenih prekladnih nosilcev brez notranjih stebrov. Hangar je danes v dobrem stanju, saj je v uporabi podjetja AC Kondor d.o.o., in ne propada.

Kontrolni stolp je bil zgrajen leta 1960 in do danes ni bil prenovljen. Po koncu uporabe letališča v civilne namene je kontrolni stolp služil kot stanovanje do aprila 2012, ko se je dokončno izpraznil.

Od leta 1963, ko je bilo odprto letališče Brnik, je letališče v Polju pri Ljubljani služilo le še Aeroklubu Ljubljana in trenažni eskadrilji vojnega letalstva, ni pa bilo več namenjeno civilnemu letalstvu. Kot športno letališče je tako ostalo aktivno do leta 1979.

Leta 1994 je bilo območje začasno razglašeno za kulturni spomenik (Odločba o začasni razglasitvi območja nekdanjega letališča Ljubljana Moste – Polje za tehniški spomenik; RS Občina Ljubljana Moste-Polje, Sekretariat za gospodarstvo in družbene dejavnosti, števil.: 617-0001/94 z dne 19.4.1994).

Dne 5.4.2011 je območje z Odlokom o razglasitvi starega letališča v Ljubljani (Ur.l. RS, št. 25/2011-1115) postalo kulturni spomenik lokalnega pomena.

Medtem ko je hangar v uporabi in delno vzdrževan, pa sta obe stavbi (letališka stavba in kontrolni stolp) danes podvrženi hitremu propadanju in bosta brez temeljite prenove postali nevarni za okolico zaradi podiranja strehe, žlebov in ometa.

Slika 3: Letališka stavba nekoč



Slika 4: Letališka stavba danes



Slika 5: Hangar nekoč



Slika 6: Hangar danes



Slika 7: Kontrolni stolp nekoč



Slika 8: Kontrolni stolp danes



Slika 9: Okolica območja starega letališča nekoč



Slika 10: Okolica območja starega letališča danes (letališka stavba in kontrolni stolp sta skrita za drevesi na desni strani)



2.1.7 PROSTORSKA ZASNOVA OBJEKTA

Območje spomenika obsega 7.781 m² (brez površin cest in železnice).

Stavbno zemljišče obsega 1.210 m², od tega:

- letališka stavba 389 m²,
- hangar 785 m² in
- kontrolni stolp 36 m².

Vplivno območje je malo manjše velikosti (9.226 m²) kot območje spomenika. Največji lastnik je BTC d.d., nato si sledijo MOL (Mestna občina Ljubljana), EXE, d.o.o. ter drugi (19 fizičnih oseb).

2.1.8 STANJE STAVB IN OPREME OBJEKTA

Dva objekta Starega letališča Ljubljana (letališka stavba in kontrolni stolp) sta v zelo slabem stanju in precej dotrajana. Objekt hangar je v bistveno boljšem stanju in ne zahteva velikih posegov v obnovo.

Letališka stavba je v zelo kritičnem stanju. S stavbe odpada omet, streha se delno pogreza (zaradi preperelega ostrejšja), na njej rastejo trava, mah in druge rastline, kritina je dotrajana (na nekaterih mestih pušča), žlebovi so rjasti in preluknjani, okna in vrata razpadajoča in na nekaterih mestih razbita. Vsa notranja oprema in instalacije so popolnoma iztrošene, tla so neravna in dotrajana, vrata razmajana. Na splošno je stavba v tako slabem stanju, da je nevarna za gibanje v njej. Ocenjujemo, da bi bilo potrebno pred obnovo preveriti še pregled statike stavbe, ki bi odločil o tem, ali je potrebno stavbo rušiti ali pa samo obnoviti.

Hangar je v dobrem stanju, saj je bil v 90-ih letih temeljito prenovljen, skladno s smernicami ZVKD, in se danes uporablja v komercialne namene. Tako notranjost kot zunanost ne zahtevata velikih posegov.

Kontrolni stolp je v zelo slabem stanju. S stavbe odpada omet, streha se delno pogreza (zaradi preperelega ostrejšja), kritina je dotrajana, žlebovi so rjasti in preluknjani, okna in vrata razpadajoča in na nekaterih mestih razbita. Vsa notranja oprema in instalacije so popolnoma iztrošene, parket je dotrajan in nepopoln, vrata razmajana, prav tako stopnišče. Ocenjujemo, da bi bilo potrebno pred obnovo preveriti še pregled statike stavbe, ki bi odločil o tem, ali je potrebno stavbo rušiti ali pa samo obnoviti.

Okolica stanje okolice ni kritično. Okolica je delno asfaltirana, makadamska in travnata. Parkirišča so delno asfaltirana, delno makadamska. Zaslediti je precej gosto poraščenost. V okolici stavbe in stolpa obstajajo prizidki lesenih materialov.

Opreme v letališki stavbi in v kontrolnem stolpu ni. Instalacije so neuporabne, parketa ni ali pa je razbit.

Oprema v hangarju je last podjetja AC Kondor d.o.o. in jo ob izpraznitvi hangarja lastnik odnese s seboj.

2.2 RAZLOGI ZA INVESTICIJO

Območje spomenika lokalnega pomena (EŠD 7622) Ljubljana - Staro letališče predstavlja še ohranjen del prvega slovenskega civilnega letališča, ki je delovalo v letih od 1933 do 1979, a sta obe glavni stavbi (razen hangarja) v izredno slabem stanju. Za obe ocenjujemo, da sta v kritičnem stanju, zato menimo, da bi bilo dobro pred obnovo narediti še pregled statike obeh stavb.

Cilj sprejetja Odloka o razglasitvi starega letališča v Ljubljani za kulturni spomenik lokalnega pomena (ur. list RS, št. 25/2011) je tudi čimprejšnji pristop k reševanju dediščine: na omenjenem območju zagotoviti sodobno predstavitev letalstva in zgodovine ljubljanskega letališča, oblikovati žive in privlačne programe promocije letalstva, tako z razstavami kot s simulacijami letenja z različnimi letali, ipd. Programi bodo zanimivi za različna občinstva in bodo s prepoznavnostjo in atraktivnostjo pomembni tudi za razvoj turizma v Mestni občini Ljubljana.

Objekti, ki so del spomenika, ter razpoložljive površine omogočajo uresničitev opisane vizije občine, vendar pa je za njeno uresničevanje nujno potrebno objekte prenoviti. Način oblikovanja programov in s tem nujno povezana finančna konstrukcija pa bo odvisna od udeležbe in partnerskega vključevanja v projekt s strani zasebnega partnerja.

3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

3.1 OPREDELITEV CILJEV INVESTICIJE

Cilj investicije je čimprejšnji pristop k reševanju dediščine: na omenjenem območju zagotoviti sodobno predstavitvijo letalstva in zgodovine ljubljanskega letališča, oblikovati žive in privlačne programe promocije letalstva, tako z razstavami kot s simulacijami letenja z različnimi letali, ipd. Programi bodo zanimivi za različna občinstva in bodo s prepoznavnostjo in atraktivnostjo pomembni tudi za razvoj turizma v Mestni občini Ljubljana.

Glavni cilji investicije so tako:

- nova kulturna ponudba na deficitarnem področju,
- spreminjanje strukture obiskovalcev,
- razvoj kulturnega turizma v regiji.

Glede na zgoraj opisane cilje in predstavitve letalstva na območju ostanka nekdanjega letališča bo ključno oblikovati kakovostne in za širok krog občinstva privlačne programe. Objekti, ki so del spomenika, ter razpoložljive površine to omogočajo. Način oblikovanja teh programov in s tem povezana tudi finančna konstrukcija pa bo odvisna od morebitne udeležbe in partnerskega vključevanja v projekt s strani zasebnega partnerja v okviru javno-zasebnega partnerstva.

3.2 USKLAJENOST OPERACIJE Z RAZVOJNIMI DOKUMENTI

3.2.1 Strategija razvoja kulture v Mestni občini Ljubljana 2012-2015

Na podlagi 9. in 14. člena Zakona o uresničevanju javnega interesa za kulturo (Uradni list RS, št. 77/07 – uradno prečiščeno besedilo, 56/08, 4/10, 20/11 in 100/11 – odl. US) in 27. člena Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 66/07 – uradno prečiščeno besedilo in 15/02) je Mestni svet Mestne občine Ljubljana na 15. seji 23.04.2012 (številka: 610-8/2012-2) sprejel **Strategijo razvoja kulture v Mestni občini Ljubljana 2012–2015**.

Projekt obnove nekdanjega starega letališča Ljubljana je *neposredno skladen z naslednjim ciljem* Strategije na področju varstva kulturne dediščine:

4. Cilj: Na območju starega letališča Moste zagotoviti sodobno predstavitev letalstva in zgodovine ljubljanskega letališča.

Ukrep: V letu 2012 izdelava Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06 in 54/10) in načrta upravljanja; nato pričetek postopka izvedbe javno-zasebnega partnerstva.

Pričakovani učinki: Sprejetje DIIP-a in načrta upravljanja omogoča začetek obnove objektov in ureditev območja starega letališča; izvedba programov predstavitve in promocije letalstva, simulacije letenja z različnimi letali, ipd.

Kazalniki:

- pridobitev zasebnega partnerja,
- obseg programov in občinstva,
- kakovost predstavitve.

Projekt obnove nekdanjega starega letališča Ljubljana je *neposredno skladen* tudi s cilji javna infrastruktura na področju kulture v MOL:

Temeljni cilj na področju javne kulturne infrastrukture, ki je v lasti MOL, je zagotoviti kakovostne infrastrukturne pogoje za vse zvrsti umetniškega ustvarjanja, izboljšati dostopnost kakovostnih kulturnih dobrin in storitev čim širšemu občinstvu.

3. Cilj: Zagotoviti kakovostne infrastrukturne pogoje za vse zvrsti umetniškega ustvarjanja in najširšo dostopnost javnih kulturnih dobrin in storitev ter s tem razširiti in obogatiti kulturno ponudbo v MOL.

Nobena od stavb za enkrat še nima statusa javne infrastrukture s področja kulture, ampak je opredeljena kot cilj.

Projekt obnove Starega letališča Ljubljana predstavlja enega izmed poglavitnih investicijskih projektov v okviru Strategije razvoja kulture v Mestni občini Ljubljana za obdobje 2012-2015, realizacija projekta pa je odvisna od proračunskih zmožnosti MOL ter uspešnosti MOL pri iskanju zasebnih investitorjev.

3.2.2 Operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007 - 2013

Projekt Staro letališče Ljubljana je v skladu z razvojno prioriteto ***Povezovanje naravnih in kulturnih potencialov***.

Razvojna prioriteta "Povezovanje naravnih in kulturnih potencialov" združuje tri prednostne usmeritve, katerih skupna sinergija bo imela izrazito pozitivne učinke na nadaljnji razvoj slovenskega turizma ter ostalih storitev, kakor tudi na oživljanje ter ohranjanje kulturne dediščine in ohranjanje in trženje biotske raznovrstnosti. Razvojna prioriteta se pretežno usmerja v investicijske projekte nacionalnega pomena in sicer v turistično gospodarstvo, v kulturne spomenike oziroma objekte kulturne dediščine, druge kulturne objekte ter v športno-rekreacijske objekte. Učinki bodo vidni predvsem preko razširitve, popestritve in dviga kakovosti turistične ponudbe v turističnih destinacijah, možnosti oblikovanja integralnih turističnih, kulturnih in naravnih produktov in v razvoju drugih storitev na različnih področjih, nastanku novih delovnih mest in povečanem številu prihodov turistov in drugih obiskovalcev. Posredno bodo opazni tudi pozitivni vplivi na boljšo prepoznavnost Slovenije v svetu, ki je sedaj na zelo nizki ravni.

Projekt Staro letališče Ljubljana je ***neposredno povezan*** z učinkom Število obnovljenih in revitaliziranih objektov kulturne dediščine in javne kulturne infrastrukture ter z rezultatom Povečanje števila obiskovalcev v obnovljenih in revitaliziranih objektih kulturne dediščine in javne kulturne infrastrukture, pa tudi z rezultatom Število novo ustvarjenih bruto delovnih mest.

3.2.3 Strategija prostorskega razvoja Slovenije

Na področju prostorskega razvoja je Slovenija opredelila svoje cilje v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (U.I. RS 76/2004).

Cilji in prioritete prostorskega razvoja se uresničujejo s pomočjo razvojnih programov posameznih sektorjev, na podlagi prostorsko preverjenih investicijskih namer na državni ravni ter na podlagi programske in prostorsko usklajenih dokumentov na regionalni in lokalni ravni.

Projekt Staro letališče Ljubljana je ***neposredno povezan*** s spodbujanjem prostorskih rešitev in programov, ki omogočajo dolgoročno ohranitev prostorskih kvalitet. Tako se na območjih, kjer je cilj trajna ohranitev krajinske prepoznavnosti, kulturne in biotske raznovrstnosti,

naravnih vrednot ter doživljajskih kvalitete, spodbuja primerne dejavnosti za razvoj in ohranjanje teh kvalitete. Povedano drugače, spodbuja se ohranjanje in kvalitetno upravljanje v območjih s prepoznavnimi naravnimi in kulturnimi kakovostmi v povezavi z gospodarskimi možnostmi, ki jih te posebnosti omogočajo.

3.2.4 Resolucija o nacionalnem programu za kulturo

Temeljni dokument, ki določa razvoj kulturne dejavnosti v Republiki Sloveniji, je **Resolucija o nacionalnem programu za kulturo**, ki je bila nazadnje sprejeta za obdobje 2008-2011.

V novembru 2011 je bil predlagan osnutek resolucije za obdobje 2012-2015, vendar pa je bil zavrnjen še pred obravnavo v Državnem zboru Republike Slovenije, tako da v trenutku priprave DIIPa resolucija za prihodnja obdobja še ni sprejeta, zato tudi ne moremo primerjati usklajenosti projekta z Resolucijo.

4 OPIS VARIANT

4.1 KRATEK OPIS UPOŠTEVANIH VARIANT

Na podlagi obstoječega stanja glede investicije lahko predstavimo 3 situacijske variante:

1. izvedba investicije z lastnimi viri,
2. izvedba investicije v javno-zasebnem partnerstvu,
3. brez investicije.

4.1.1 Varianta izvedbe investicije z lastnimi viri

Mestna občina Ljubljana bi v primeru zadostnih finančnih virov lahko sama izvedla investicijo in s tem dosegla zastavljene cilje na večih področjih. Po izračunih bi investicija znašala nekaj več kot 1 mio EUR (brez DDV) in v ta znesek je vključena tudi oprema za opravljanje komercialne dejavnosti v znesku 200.000 EUR, katere ne bi bilo potrebno kupiti v primeru javno-zasebnega partnerstva. Prednost te variante je v tem, da ima MOL celovito možnost prostega upravljanja z vsemi stavbami in možnost izbire najemnikov letališke stavbe. Po drugi strani pa je ravno ta prednost lahko tudi nevarnost, saj je tako potrebno iskanje partnerjev oz. ukvarjanje z letnimi najemninami in s tem povezanim tveganjem ne oddaje prostorov. Tveganje investicije tako v celoti prevzema MOL.

SWOT analiza: varianta izvedbe investicije z lastnimi viri

Prednosti: <ul style="list-style-type: none">- MOL v celoti nadzira izvedbo investicije,- MOL prosto upravlja z vsemi stavbami v okviru letališča,- MOL določa pogoje, povezane z oddajo najemnih površin,- Neto denarni tok investicije je v opazovani ekonomski dobi pozitiven.	Slabosti: <ul style="list-style-type: none">- tveganje v celoti nosi javni partner,- stroške upravljanja in vzdrževanja prevzame javni partner,- potrebno zagotoviti lastna sredstva za izvedbo projekta.
Priložnosti: <ul style="list-style-type: none">- dolgoročna ureditev vprašanja upravljanja celotnega območja.	Nevarnost: <ul style="list-style-type: none">- težave pri iskanju najemnikov,- zaostrovanje gospodarskih razmer lahko vpliva na cene najemnin,- zavlačevanje izvedbe projekta zaradi pomanjkanja sredstev.

Tabela v nadaljevanju prikazuje finančno oceno projekta in temelji na sledečih predpostavkah:

- predmet najema bodo prostori letališke stavbe in hangarja v skupni izmeri 1174m²,
- najemnina je ocenjena v višini 17€/m²,
- stroški tekočega vzdrževanja so na letni ravni ocenjeni v višini 0,3% vrednosti investicije,
- stroški investicijskega vzdrževanja so ocenjeni v višini 1,5% vrednosti investicije in so upoštevani vsakih deset let od pričetka obratovanja investicije,
- ostanek vrednosti investicije ob zaključku ekonomske dobe investicije ni upoštevan v finančni analizi, saj ne predstavlja neposrednega priliva,
- ekonomska doba projekta znaša 15 let,
- stroški investicije so ocenjeni v višini 1.274.009€ z DDV po stalnih cenah,
- stroški priprave investicijske, projektne in tehnične dokumentacije ter izvedbe pripravljalnih gradbenih del bodo v skladu s časovnim načrtom projekta nastali v letu 2013,
- preostali stroški izvedbenih del in gradbenega nadzora bodo nastali v letu 2014,
- prvo leto obratovanja investicije je leto 2015.

VREDNOST V STALNIH CENAH (V EUR)									
Leto	PRIHODKI			STROŠKI					NETO DENARNI TOK
	Najemnine	Ostanek vrednosti investicije	SKUPAJ PRIHODKI	Investicijski stroški	Stroški tekočega vzdrževanja	Stroški invest. vzdrževanja	Oportunitetni strošek - izguba najemnine	SKUPAJ STROŠKI	
2013	0	0	0	59.349	0	0	0	59.349	-59.349
2014	0	0	0	1.214.659	0	0	0	1.214.659	-1.214.659
2015	239.496	0	239.496	0	3.822	0	99.852	103.674	135.822
2016	239.496	0	239.496	0	3.822	0	99.852	103.674	135.822
2017	239.496	0	239.496	0	3.822	0	99.852	103.674	135.822
2018	239.496	0	239.496	0	3.822	0	99.852	103.674	135.822
2019	239.496	0	239.496	0	3.822	0	99.852	103.674	135.822
2020	239.496	0	239.496	0	3.822	0	99.852	103.674	135.822
2021	239.496	0	239.496	0	3.822	0	99.852	103.674	135.822
2022	239.496	0	239.496	0	3.822	0	99.852	103.674	135.822
2023	239.496	0	239.496	0	3.822	0	99.852	103.674	135.822
2024	239.496	0	239.496	0	3.822	19.110	99.852	122.784	116.712
2025	239.496	0	239.496	0	3.822	0	99.852	103.674	135.822
2026	239.496	0	239.496	0	3.822	0	99.852	103.674	135.822
2027	239.496	0	239.496	0	3.822	0	99.852	103.674	135.822
2028	239.496	0	239.496	0	3.822	0	99.852	103.674	135.822
SKUPAJ	3.352.944	0	3.352.944	1.274.009	53.508	19.110	1.397.928	1.346.627	2.006.317

Tabela v nadaljevanju prikazuje izračune dinamičnih učinkov projekta za varianto izvedbe investicije z lastnimi viri.

FRR/C	5,67%
FNPV	-87.388,55 €
Doba vračanja vloženi sredstev	11,52
DISK.STOPNJA	7%

4.1.2 *Varianta izvedbe investicije v javno-zasebnem partnerstvu*

Javno-zasebno partnerstvo predstavlja razmerje zasebnega vlaganja v javne projekte in/ali javnega sofinanciranja zasebnih projektov, ki so v javnem interesu, ter je sklenjeno med javnim in zasebnim partnerjem v zvezi z izgradnjo, vzdrževanjem in upravljanjem javne infrastrukture ali drugimi projekti, ki so v javnem interesu, in s tem povezanim izvajanjem gospodarskih in drugih javnih služb ali dejavnosti, ki se zagotavljajo na način in pod pogoji, ki veljajo za gospodarske javne službe, oziroma drugih dejavnosti, katerih izvajanje je v javnem interesu, oziroma drugo vlaganje zasebnih ali zasebnih in javnih sredstev v zgraditev objektov in naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu, oziroma v dejavnosti, katerih izvajanje je v javnem interesu.

Pri določanju oblike javno-zasebnega partnerstva predmetnega projekta bo potrebno ločiti upravljanje vsebin (in ne finančno upravljanje, ki bo v celoti na strani zasebnega partnerja) na dva dela:

1. muzejski oz. predstavitveni del,
2. komercialni del.

Muzejski oz. predstavitveni del zajema hangar in kontrolni stolp, ki je namenjen sodobni predstavitvi letalstva v njegovih različnih segmentih in predstavitev zgodovine Starega letališča v Ljubljani.

Upravljaivec vsebin v kontrolnem stolpu bo MGML (*Muzej in galerije mesta Ljubljane*), ki je pristojni javni zavod za področje premične dediščine, ki skladno z ZVKD opravlja evidentiranje, zbiranje, dokumentiranje, vrednotenje, ohranjanje, interpretiranje, raziskovanje in predstavljanje materialne in nematerialne dediščine s področja zgodovine mesta Ljubljana in širše okolice od prazgodovine do danes, izvajanje pedagoških, andragoških in promocijskih dejavnosti na področju delovanja zavoda ter poklicno usposabljanje. MGML sodeluje z zasebnim partnerjem pri določitvi programskih vsebin na celotnem območju Starega letališča, s čimer se zagotavlja ustrezna raven kakovosti predstavitve letalstva ter javni interes MOL na tem območju.

Komercialni del zajema letališko stavbo in okolico. Na tem področju naj bi se odvijala komercialna dejavnost, povezana z gostinsko, trgovsko in programsko ponudbo, ki je prežeta z duhom letalstva.

Predlagano *trajanje razmerja javno-zasebnega partnerstva* je **15 let**.

Predlagano časovno obdobje je narejeno na podlagi ocene celotne investicije (895.572 EUR po tekočih cenah, brez DDV) in potencialne diskontirane najemnine ($389 \text{ m}^2 * 17 \text{ EUR/m}^2 = 6.613 \text{ EUR}$ mesečna najemnina, 79.356 EUR letna najemnina) po stopnji 2,20% letno. Prelomna točka je pri 13 letih upravljanja, povečana za 2 leti zaradi tveganja, tako da znaša predlagano obdobje trajanja javno-zasebnega partnerstva 15 let.

I.	II.	III.	IV.=II.*III.*12	V.	VII.
Leto	Cena €/m ²	Površina m ²	Najemnina (€)	Najemnina/ diskont (€)	Kumulativa (€)
1	17	389	79.356	77.648	77.648
2	17	389	79.356	75.976	153.624
3	17	389	79.356	74.341	227.965
4	17	389	79.356	72.740	300.705
5	17	389	79.356	71.175	371.880
6	17	389	79.356	69.643	441.522
7	17	389	79.356	68.143	509.666
8	17	389	79.356	66.676	576.342
9	17	389	79.356	65.241	641.583
10	17	389	79.356	63.837	705.420
11	17	389	79.356	62.463	767.883
12	17	389	79.356	61.118	829.001
13	17	389	79.356	59.802	888.803
14	17	389	79.356	58.515	947.318
15	17	389	79.356	57.255	1.004.573

V najem je zajet objekt letališka stavba. Parkirišča in parkovne površine v najem niso zajete. Iz najema so izvzete zaradi javnih programov in statusa območja.

SWOT analiza: varianta izvedbe investicije v javno zasebnem partnerstvu

<p>Prednosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - večino tveganja nosi zasebni partner, - stroške izvedbe investicije nosi zasebni partner, - stroške upravljanja in vzdrževanja projekta v opazovani ekonomski dobi nosi zasebni partner, - javni partner oz. MGML ostane upravljavec vsebin v t.i. muzejskem delu. 	<p>Slabosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - neto sedanja vrednost investicije je negativna, - muzejski del ostane v upravljanju javnega partnerja (MGML), kar zmanjšuje zanimivost projekta za potencialne zasebne partnerje. -
<p>Priložnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dolgoročna ureditev vprašanja upravljanja celotnega območja. - 	<p>Nevarnost:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pri nekaterih oblikah JZP se v času gradnje in upravljanja objekta lastninska pravica prenese na zasebnega partnerja (koncesionarja), - tveganja, povezana z likvidnostjo koncesionarja (zavlačevanje pri rekonstrukciji objektov oz. nevarnost stečaja zasebnega partnerja).

Trajanje razmerja javno-zasebnega partnerstva se lahko podaljša največ za polovico, če je to potrebno zaradi dodatnih vlaganj izvajalca javno-zasebnega partnerstva, ki so posledica zahtev javnega partnerja ali njegovih ukrepov v javnem interesu.

V kolikor se izvede investicija v obnovo nekdanjega letališča z vsemi stavbami in okolico, lahko ob projekciji poslovanja javno-zasebnega partnerstva dosežemo zastavljene cilje, zadovoljimo potrebe prebivalstva po kulturnem doživljanju letalske izkušnje in uspešno dopolnimo nacionalne in regionalne cilje ohranjanja kulturne dediščine, ohranitve prostorskih kvalitet, spodbujanja (kulturnega) turizma in med področnega kulturnega sodelovanja, kot je opisano v poglavjih tega dokumenta identifikacije investicijskega projekta.

Tabela v nadaljevanju prikazuje finančno oceno projekta in temelji na sledečih predpostavkah:

- zasebni partner financira večji del programskih zasnov predstavitve letalstva v hangarju in kontrolnem stolpu in je pri tem dolžan sodelovati z MGML, kot pristojnim javnim zavodom za področje premične dediščine MOL;
- predvideno je, da bo investicijo v letališko stavbo, hangar in kontrolni stolp ter okolico financiral in obnovil zasebni partner ter nato objekte upravljal 15 let, nato pa prenesel upravljanje na javnega partnerja MOL;
- predlagano trajanje razmerja javno-zasebnega partnerstva znaša 15 let;
- ekonomska doba projekta znaša 15 let;
- investicijski stroški javnega partnerja (MOL) so ocenjeni v višini 9.785€ z DDV po stalnih cenah (stroški priprave dokumenta DIIP in statične presoje);
- ostanek vrednosti investicije je upoštevan kot neposreden priliv javnega partnerja (pri izračunu ostanka vrednosti je upoštevana amortizacijska doba 40 let).

Prednost te variante je v tem, da MOL ne financira projekta, z izjemo manjšega dela programa, se pa tako odpoveduje upravljanju objektov za obdobje trajanja javno-zasebnega partnerstva. Večino tveganja investicije v tem primeru prevzame zasebni partner. Neposredna bližina enega največjih trgovskih centrov v državi predstavlja tudi poslovno priložnost zasebnemu partnerju.

VREDNOST V STALNIH CENAH (V EUR)										
Leto	PRIHODKI			STROŠKI					NETO DENARNI TOK	
	Najemnine	Ostane vrednosti investicije	SKUPAJ PRIHODKI	Investicijski stroški	Stroški tekočega vzdrževanja	Stroški invest. vzdrževanja	Oportunitetni strošek - izguba najemnine	SKUPAJ STROŠKI		
2013	0	0	0	9.785	0	0	0	9.785	-9.785	
2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2015	0	0	0	0	0	0	99.852	99.852	-99.852	
2016	0	0	0	0	0	0	99.852	99.852	-99.852	
2017	0	0	0	0	0	0	99.852	99.852	-99.852	
2018	0	0	0	0	0	0	99.852	99.852	-99.852	
2019	0	0	0	0	0	0	99.852	99.852	-99.852	
2020	0	0	0	0	0	0	99.852	99.852	-99.852	
2021	0	0	0	0	0	0	99.852	99.852	-99.852	
2022	0	0	0	0	0	0	99.852	99.852	-99.852	
2023	0	0	0	0	0	0	99.852	99.852	-99.852	
2024	0	0	0	0	0	0	99.852	99.852	-99.852	
2025	0	0	0	0	0	0	99.852	99.852	-99.852	
2026	0	0	0	0	0	0	99.852	99.852	-99.852	
2027	0	0	0	0	0	0	99.852	99.852	-99.852	
2028	0	538.546	538.546	0	0	0	99.852	99.852	438.694	
SKUPAJ	0	538.546	538.546	9.785	0	0	1.397.928	9.785	528.762	

Tabela v nadaljevanju prikazuje izračune dinamičnih učinkov projekta za varianto izvedbe investicije z javno-zasebnim partnerstvom.

FRR/C	0,00%
FNPV	-589.452,89 €
Doba vračanja vloženih sredstev	>15 let
DISK.STOPNJA	7%

4.1.3 Varianta brez investicije

V kolikor investicija ne bo izvedena, bo območje izgubilo možnost kvalitativnega doprinosa k boljši in bolj raznoliki ponudbi za obiskovalce, s tem pa ne bodo doseženi zastavljeni cilji projekta: ohranjanja kulturne dediščine, ohranitve prostorskih kvalitiet, spodbujanja (kulturnega) turizma in medpodročnega kulturnega sodelovanja.

4.2 PRIMERJAVA VARIANT

Primerjava variant je izdelana na podlagi sledečih kriterijih:

- ⇒ prihodkovni kriterij,
- ⇒ stroškovni kriteriji,
- ⇒ finančni kriteriji,
- ⇒ kriterija tveganj,
- ⇒ okoljski kriterij.

Izbrane so bile skupine kriterijev, ki glede na specifičnost predmetne investicije, najbolj utemeljujejo nujnost investicije in izbor najugodnejše različice.

Primerjava variant (stalne cene)	1. varianta	2. varianta	3. varianta
	varianta izvedbe investicije z lastnimi viri	varianta izvedbe investicije z JZP	varianta brez investicije
PRIHODKOVNI KRITERIJ			
Prilivi iz naslova najemnin	3.352.944 €	0 €	0 €
STROŠKOVNI KRITERIJI			
Investicijski stroški	1.274.009 €	9.785 €	0 €
Stroški investicijskega in tekočega vzdrževanja	72.619 €	0 €	0 €
Obratovalni stroški	0 €	0 €	0 €
Oportunitetni stroški - izguba najemnine	1.397.928 €	1.397.928 €	0 €
Stroški zagotavljanja kulturnega programa ¹	stroški	ni stroškov	ni stroškov
FINANČNI KRITERIJI			
FRR/C	5,67%	0,00%	0,00%
FNPV	-87.389 €	-589.453 €	0 €
Doba vračanja vloženi sredstev (leta)	11,52	>15 let	0
KRITERIJA TVEGANJ			
Tveganja izgradnje ²	tveganje	ni tveganja	ni tveganja
Poslovna tveganja ³	visoko tveganje	ni tveganja	ni tveganja
OKOLJSKI KRITERIJ			
Okoljska in prostorska sprejemljivost	sprejemljivo	sprejemljivo	ni sprejemljivo

¹ Stroški zagotavljanja kulturnega programa se nanašajo na stroške eksponatov in ostalega razstavnega materiala v okviru muzejskega dela projekta (v tej fazi teh stroškov še ni mogoče denarno ovrednotiti).

² Tveganja, povezana z gradnjo objekta se nanašajo na: zahtevnost pridobivanja potrebne dokumentacije in soglasij za izvedbo projekta; geološko, geomehansko in prostorsko zahteven teren gradnje; konstrukcijsko zahteven objekt, veliko število podizvajalcev, zanesljivost projektnega izvajalca ter finančno stabilnost izvajalca.

³ Dejavniki, ki vplivajo na poslovno tveganje so: povpraševanje po storitvah in izdelkih investicije, cene storitev in izdelkov, konkurenca in tržni delež, izpolnjevanje standardov, ki so potrebni za opravljanje dejavnosti, itd.

5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE

5.1 VRSTA INVESTICIJE

V okviru vzpostavljenega javno-zasebnega partnerstva bo zasebni partner prevzel obveznost projektiranja in obnove celotnega projekta, vključno s pridobitvijo potrebnih dovoljenj in soglasij, po terminskem planu, ki bo dogovorjen v postopku izbire zasebnega partnerja. Zasebni partner bo moral v celoti zagotoviti tudi financiranje projekta in pridobiti ustrezna upravná dovoljenja, potrebna za prevzem in delovanje zgrajenih objektov (npr. uporabno dovoljenje). Zasebni partner bo za obdobje trajanja javno-zasebnega partnerstva prevzel tudi finančno upravljanje in investicijsko vzdrževanje objektov in okolice. Po izteku javno-zasebnega partnerstva bo celotna infrastruktura prešla v last javnega partnerja brez dodatnih obveznosti.

5.2 OSNOVNE TEHNIČNO-TEHNOLOŠKE REŠITVE

Po pregledu objektov Starega letališča Ljubljana smo ugotovili veliko dotrajanost objektov letališke stavbe in kontrolnega stolpa, medtem ko je hangar v dobrem stanju in ne zahteva velikih posegov v sanacijo, temveč samo manjše. Na samem območju starega letališča je potrebno urediti tudi okolico.

Podali smo naslednje ugotovitve glede stanja objektov in podane so racionalne rešitve obnove in ureditve okolice nekdanjega letališča.

Letališka stavba

Stanje

Stavba je v zelo kritičnem stanju.

Zunanost: s stavbe odpada omet, streha se delno pogreza (zaradi preperelega ostrešja), na njej rastejo trava, mah in druge rastline, kritina je dotrajana (na nekaterih mestih pušča), žlebovi so rjasti in preluknjani, okna in vrata razpadajoča in na nekaterih mestih razbita.

Notranost: vsa notranja oprema in instalacije so popolnoma iztrošene, tla so neravna in dotrajana, vrata razmajana.

Na splošno je stavba v tako slabem stanju, da je nevarna za gibanje v njej. Ocenjujemo, da bi bilo potrebno pred obnovo preveriti še pregled statike stavbe, ki bi odločil o tem, ali je potrebno stavbo rušiti ali pa samo obnoviti.

Rešitev

Po pregledu statike stavbe je potrebno ugotoviti, ali je objekt smiselno obnavljati ali pa rušiti in izvesti nadomestno gradnjo.

Hangar

Stanje

Hangar je v dobrem stanju, saj je bil v 90-ih letih temeljito prenovljen (skladno s smernicami ZVKD) in se danes uporablja v komercialne namene. Tako notranjost kot zunanost ne zahtevata velikih posegov.

Rešitev

V primeru uporabe hangarja za potrebe javno-zasebnega partnerstva je potrebno po odhodu trenutnega uporabnika prostorov AC Kondor d.o.o. prenoviti notranjost objekta, kot so prenova sanitarij, beljenje sten in zapiranje vzhodne stene, kjer je sedaj prehod do sosednjega objekta. Na zunanji strani objekta pa je potrebno odstraniti vse table in druge stvari, ki jih ima sedanji uporabnik nameščene.

Kontrolni stolp

Stanje

Stavba je v zelo slabem stanju.

Zunanost: s stavbe odpada omet, streha se delno pogreza (zaradi preperelega ostrešja), kritina je dotrajana, žlebovi so rjasti in preluknjani, okna in vrata razpadajoča in na nekaterih mestih razbita.

Notranjost: vsa notranja oprema in instalacije so popolnoma iztrošene, parket je dotrajan in nepopoln, vrata razmajana, prav tako stopnišče.

Rešitev

Po pregledu statike stavbe je potrebno ugotoviti, ali je objekt smiselno obnavljati ali pa rušiti in izvesti nadomestno gradnjo.

Okolica

Stanje

Stanje okolice ni kritično.

Okolica je delno asfaltirana, makadamska in travnata. Parkirišča so delno asfaltirana, delno makadamska. Zasediti je precej gosto poraščenost. V okolici stavbe in stolpa obstajajo prizidki lesenih materialov.

Rešitev

Delno je potrebno asfaltirati parkirišča, odstraniti prizidke, porezati oz. posekati določena drevesa in druge rastline, urediti visoko kakovostna otroška igrišča na temo letalstva, urediti parkovne površine (drevored), eventuelno postaviti heliport.

6 OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

6.1 VREDNOST INVESTICIJE

V nadaljevanju prikazujemo oceno vrednosti investicije, ki je prikazana po stalnih in tekočih cenah.

Podajamo torej oceno investicijskih stroškov:

- po stalnih cenah v času novelacije DIIP – na dan 1.11.2012
- po tekočih cenah (ker je obdobje od dneva določitve investicijskih stroškov po stalnih cenah do konca izvedbe operacije daljše od enega leta). Ocenjena povprečna stopnja inflacije za leto 2013 je 2,2% ocena za 2014 pa 1,8% (UMAR, jesenska napoved 2012).

Investicijski stroški po *stalnih cenah*:

REKAPITULACIJA SKUPAJ	EUR brez DDV	DDV	EUR z DDV
Varianta izvedbe investicije z lastnimi viri	1.061.674,00	212.334,80	1.274.008,80
Varianta izvedbe investicije z JZP	861.674,00	172.334,80	1.034.008,80

Investicijski stroški po *tekočih cenah*:

REKAPITULACIJA SKUPAJ	EUR brez DDV	DDV	EUR z DDV
Varianta izvedbe investicije z lastnimi viri	1.103.651,56	220.730,31	1.324.381,87
Varianta izvedbe investicije z JZP	895.572,36	179.114,47	1.074.686,83

7 TEMELJNE PRVINE, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

7.1 PREDHODNE IDEJNE REŠITVE IN ŠTUDIJE

Cilj programske zasnove za Staro letališče Ljubljana temelji na naslednjih usmeritvah:

1. **Sodobna predstavitev letalstva v njegovih različnih segmentih (civilna, športna, vojaška, modelarska).**
2. **Predstavitev zgodovine starega letališča Ljubljana in zgodovina letalstva.**
3. **Komercialna dejavnost, povezana z gostinsko in trgovsko ponudbo, ki je prežeta z duhom letalstva.**
4. **Parkovne površine in otroško igrišče s tematiko letalstva.**

Ad1: Sodobna prezentacija letalstva v njegovih različnih segmentih

Prostor hangarja, v velikosti 785 m² (vključno z okolico 2.102 m²), bo v celoti namenjen prezentaciji letalstva. Gre za največji prostor, ki bo omogočal razstavev tudi kakega manjšega športnega letala, modelarskih izdelkov ter postavitve simulatorja letenja, ipd., obenem pa tudi prostor, ki bo zagotovil kar največ informacij o letalstvu danes. Del prezentacije zlasti letal bo mogoč tudi na zunanjih površinah, ki so znotraj spomeniškega območja in so v lasti MOL.

Ad2: Prezentacija zgodovine Starega letališča v Ljubljani

Kontrolni stolp 36m² tlorisne površine v več etažah (pritličje, 1. etaža, 2. etaža s teraso, 36m² x 3 = 108 m²) bo v celoti posvečen prezentaciji zgodovine Ljubljanskega letališča, podal pa bo tudi osnovne informacije o zgodovini letalstva v Sloveniji. Del vsebin bodo muzejski eksponati, fotografije in slike, del pa predstavitev v digitalni obliki.

Ad3: Komercialna dejavnost, povezana z gostinsko in trgovsko ponudbo, ki je prežeta z duhom letalstva

Komercialna ponudba Starega letališča se bo umestila v letališko stavbo, ki obsega 389 m². Ponudba predvidoma vključuje gostinski lokal s ponudbo tudi na vrtu, trgovino z letalsko opremo, igračami na temo letalstva ter drugo opremo ipd. Celotna ureditev letališke stavbe je vezana na duh letalstva in predpostavlja jasen oblikovalski koncept, s pridihom umetniškega pristopa.

Ad4. Parkovne površine in otroško igrišče s tematiko letalstva

Parkovne površine bodo urejene na temo letalstva, bodisi s prezentacijo modelov posameznih letal bodisi z arhitekturno zasnovo na temo letalstva bodisi z javnimi plastikami na temo letalstva. Velik pomen bo imelo visoko kakovostno otroško igrišče, ki bo v celoti oblikovano na temo letalstva.

7.2 OPIS IN GRAFIČNI PRIKAZ LOKACIJE

Območje spomenika lokalnega pomena (EŠD 7622) z imenom Ljubljana - Staro letališče predstavlja še ohranjen del prvega slovenskega civilnega letališča, ki je delovalo v letih od 1933 do 1963, kot športno letališče pa do leta 1979.

Staro letališče leži tik ob ljubljanski obvoznici in hkrati v mestnem cestnem obroču, ob Letališki cesti in v bližini Šmartinske ceste, ki je ena glavnih vpadnic v slovensko prestolnico. Le 3 km je oddaljena od ožjega mestnega središča ter 25 km od mednarodnega letališča Brnik.

Meje vplivnega območja spomenika so:

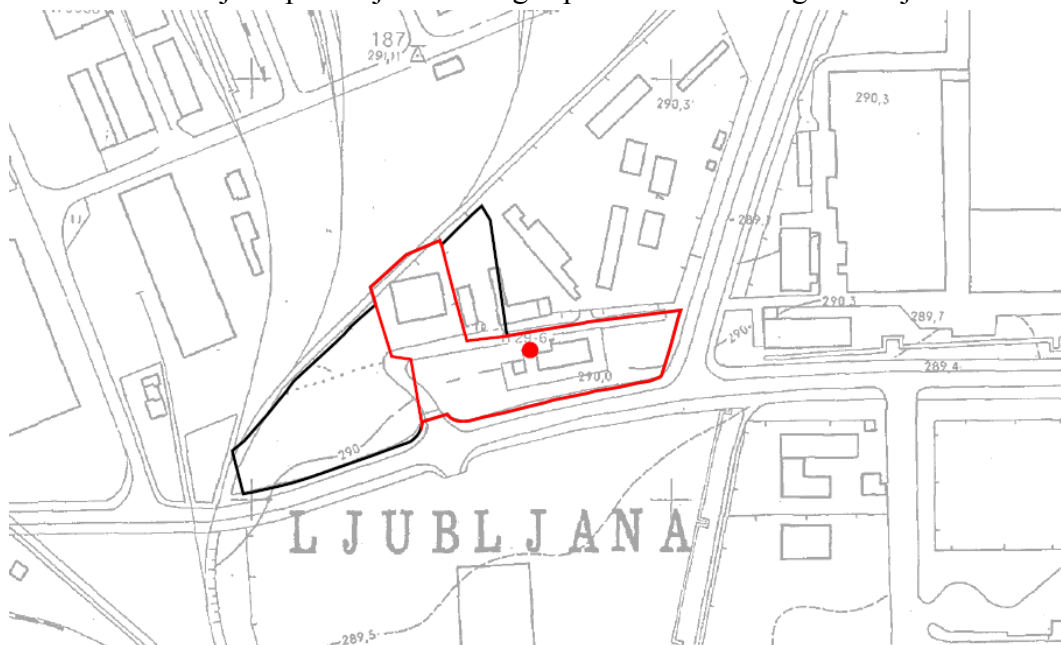
- na zahodni in severni strani je železnica lokalnega značaja,
- na vzhodni strani je Bratislavska cesta in Vodno mesto Atlantis,
- na južni strani je Letališka cesta.

Leta 1994 je bilo območje začasno razglašeno za kulturni spomenik (Odločba o začasni razglasitvi območja nekdanjega letališča Ljubljana Moste – Polje za tehniški spomenik; RS Občina Ljubljana Moste-Polje, Sekretariat za gospodarstvo in družbene dejavnosti, šte.v.: 617-0001/94 z dne 19.4.1994).

Dne 5.4.2011 je območje z Odlokom o razglasitvi starega letališča v Ljubljani (Ur.l. RS, št. 25/2011-1115) postalo kulturni spomenik lokalnega pomena.

Objekti, ki predstavljajo še ohranjen del, so izjemnega zgodovinskega in arhitekturnega pomena. Staro letališče ima izjemen kulturni pomen za Mestno občino Ljubljana zaradi zgodovinskih, tehniških, urbanističnih, arhitekturnih, likovnih in krajinskih vrednot.

Slika 11: Lokacija in področje kulturnega spomenika lokalnega značaja



Slika 12: Orto foto posnetek področja kulturnega spomenika ter letališke stavbe, hangarja in kontrolnega stolpa



7.3 OBSEG IN SPECIFIKACIJA STROŠKOV INVESTICIJE S ČASOVNIM NAČRTOM

Informativni obseg in ocena investicijskih stroškov znašata:

Rekapitulacija investicijskih stroškov po *stalnih cenah*:

	Varianta izvedbe investicije z JZP	EUR	m2/ enota	skupaj brez DDV	DDV	skupaj z DDV
I.	GOI DELA			630.900,00 €	126.180,00 €	757.080,00 €
a.	Letališka stavba			466.800,00 €	93.360,00 €	560.160,00 €
	gradbeno obrtniška dela	1.200 €	389	466.800,00 €	93.360,00 €	560.160,00 €
b.	Hangar			34.500,00 €	6.900,00 €	41.400,00 €
	barvanje sten	15 €	400	6.000,00 €	1.200,00 €	7.200,00 €
	odstranjevanje in postavljanje sten	25.000 €	1	25.000,00 €	5.000,00 €	30.000,00 €
	sanitarije	150 €	10	1.500,00 €	300,00 €	1.800,00 €
	odstranjevanje tabel	2.000 €	1	2.000,00 €	400,00 €	2.400,00 €
c.	Kontrolni stolp			129.600,00 €	25.920,00 €	155.520,00 €
	gradbeno-obrtniška dela	1.200 €	108	129.600,00 €	25.920,00 €	155.520,00 €
II.	OSTALA IZVEDBENA DELA			160.000,00 €	32.000,00 €	192.000,00 €
	urejanje okolice (igrišče, park,...)	80 €	2000	160.000,00 €	32.000,00 €	192.000,00 €
III.	OPREMA			22.000,00 €	4.400,00 €	26.400,00 €
a.	Letališka stavba	- €	0	- €	- €	- €
b.	Hangar	100 €	20	2.000,00 €	400,00 €	2.400,00 €
c.	Kontrolni stolp	20.000 €	1	20.000,00 €	4.000,00 €	24.000,00 €
I.-III.	SKUPAJ IZVEDBA			812.900,00 €	162.580,00 €	975.480,00 €
IV.	OSTALA VLAGANJA			48.774,00 €	9.754,80 €	58.528,80 €
a.	projektna dokumentacija, statična presoja	2,50%		20.322,50 €	4.064,50 €	24.387,00 €
b.	investicijska dokumentacija	2,00%		16.258,00 €	3.251,60 €	19.509,60 €
c.	gradbeni nadzor	1,50%		12.193,50 €	2.438,70 €	14.632,20 €
I.-IV.	SKUPAJ VSI STROŠKI			861.674,00 €	172.334,80 €	1.034.008,80 €

	Varianta izvedbe investicije z lastnimi viri	EUR	m2/ enota	skupaj brez DDV	DDV	skupaj z DDV
I.	GOI DELA			630.900,00 €	126.180,00 €	757.080,00 €
a.	Letališka stavba			466.800,00 €	93.360,00 €	560.160,00 €
	gradbeno obrtniška dela	1.200 €	389 €	466.800,00 €	93.360,00 €	560.160,00 €
b.	Hangar			34.500,00 €	6.900,00 €	41.400,00 €
	barvanje sten	15 €	400 €	6.000,00 €	1.200,00 €	7.200,00 €
	odstranjevanje in postavljanje sten	25.000 €	1 €	25.000,00 €	5.000,00 €	30.000,00 €
	sanitarije	150 €	10 €	1.500,00 €	300,00 €	1.800,00 €
	odstranjevanje tabel	2.000 €	1 €	2.000,00 €	400,00 €	2.400,00 €
c.	Kontrolni stolp			129.600,00 €	25.920,00 €	155.520,00 €
	gradbeno-obrtniška dela	1.200 €	108 €	129.600,00 €	25.920,00 €	155.520,00 €
II.	OSTALA IZVEDBENA DELA			160.000,00 €	32.000,00 €	192.000,00 €
	urejanje okolice (igrišče, park,...)	80 €	2.000 €	160.000,00 €	32.000,00 €	192.000,00 €
III.	OPREMA			222.000,00 €	44.400,00 €	266.400,00 €
a.	Letališka stavba	200.000 €	1 €	200.000,00 €	40.000,00 €	240.000,00 €
b.	Hangar	100 €	20 €	2.000,00 €	400,00 €	2.400,00 €
c.	Kontrolni stolp	20.000 €	1 €	20.000,00 €	4.000,00 €	24.000,00 €
I.-III.	SKUPAJ IZVEDBA			1.012.900,00 €	202.580,00 €	1.215.480,00 €
IV.	OSTALA VLAGANJA			48.774,00 €	9.754,80 €	58.528,80 €
a.	projektna dokumentacija, statična presoja	2,50%		20.322,50 €	4.064,50 €	24.387,00 €
b.	investicijska dokumentacija	2,00%		16.258,00 €	3.251,60 €	19.509,60 €
c.	gradbeni nadzor	1,50%		12.193,50 €	2.438,70 €	14.632,20 €
I.-IV.	SKUPAJ VSI STROŠKI			1.061.674,00 €	212.334,80 €	1.274.008,80 €

V stroških investicije niso zajeti stroški eksponatov.

Časovni načrt izvedbe je:

Terminski plan		2012				2013				2014			
		I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.
1	Izbor zasebnega partnerja na podlagi razpisa												
2	Priprava projektne in investicijske dokumentacije												
3	Pridobitev gradbenega dovoljenja												
4	Izvedba pripravljalnih gradbenih del												
5	Obnova in ureditev okolice												

Začetek izvedbe projekta je predviden v začetku leta 2013 in zaključek konec meseca septembra 2014.

7.4 DINAMIKA VLAGANJ PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH

Dinamika vlaganj je usklajena s časovnim načrtom izvedbe investicije, prikazanim v predhodnem poglavju.

Dinamika vlaganj po *stalnih cenah*:

Varianta izvedbe investicije z JZP	2012	2013	2014	SKUPAJ
GOI dela	-	5.561,16	625.338,84	630.900,00
Ostala izvedbena dela (urejanje okolice)	-	-	160.000,00	160.000,00
Oprema	-	-	22.000,00	22.000,00
Ostala vlaganja (dokumentacija, gradbeni nadzor,...)	-	43.896,60	4.877,40	48.774,00
DDV	-	9.891,55	162.443,25	172.334,80
SKUPAJ	-	59.349,32	974.659,48	1.034.008,80

Varianta izvedbe investicije z lastnimi viri	2012	2013	2014	SKUPAJ
GOI dela	-	5.561,16	625.338,84	630.900,00
Ostala izvedbena dela (urejanje okolice)	-	-	160.000,00	160.000,00
Oprema	-	-	222.000,00	222.000,00
Ostala vlaganja (dokumentacija, gradbeni nadzor,...)	-	43.896,60	4.877,40	48.774,00
DDV	-	9.891,55	202.443,25	212.334,80
SKUPAJ	-	59.349,32	1.214.659,48	1.274.008,80

Dinamika vlaganj po *tekočih cenah*:

Varianta izvedbe investicije z JZP	2012	2013	2014	SKUPAJ
GOI dela	-	5.683,51	650.600,03	656.283,53
Ostala izvedbena dela (urejanje okolice)	-	-	166.463,36	166.463,36
Oprema	-	-	22.888,71	22.888,71
Ostala vlaganja (dokumentacija, gradbeni nadzor,...)	-	44.862,33	5.074,43	49.936,75
DDV	-	10.109,17	169.005,30	179.114,47
SKUPAJ	-	60.655,00	1.014.031,83	1.074.686,83

Varianta izvedbe investicije z lastnimi viri	2012	2013	2014	SKUPAJ
GOI dela	-	5.683,51	650.600,03	656.283,53
Ostala izvedbena dela (urejanje okolice)	-	-	166.463,36	166.463,36
Oprema	-	-	230.967,91	230.967,91
Ostala vlaganja (dokumentacija, gradbeni nadzor,...)	-	44.862,33	5.074,43	49.936,75
DDV	-	10.109,17	210.621,14	220.730,31
SKUPAJ	-	60.655,00	1.263.726,87	1.324.381,87

7.5 VIRI FINANCIRANJA

Projekt je pod nazivom Obnova nekdanjega starega letališča Ljubljana-JZP umeščen v Načrt razvojnih programov MOL za obdobje 2012-2015 pod številko 7560-12-0463. Hkrati je projekt umeščen v rebalans proračuna MOL za leto 2012 ter v proračun MOL za leti 2013 in 2014, pod proračunsko postavko 082099.

V letu 2013 je predvideno, da bodo na projektu nastali stroški v višini 60.655 €, od tega bo občina zagotovila **10.000 €**, zasebni partner pa 50.655 €.

V letu 2014 je predvideno, da bodo nastali stroški v skupni višini 1.014.032 €, ki jih bo v celoti kril zasebni partner.

Tabela v nadaljevanju prikazuje vire financiranja investicije glede na predvideno dinamiko izvedbe investicije v primeru **variante izvedbe investicije z JZP**. Iz tabele je mogoče razbrati, da ima občina za izvedbo investicije zagotovljenih dovolj sredstev v proračunu.

Viri financiranja po *tekočih cenah* za *varianto izvedbe investicije z JZP*:

Varianta izvedbe investicije z JZP	2012	2013	2014	SKUPAJ
Javni viri (MOL)	-	10.000,00	-	10.000,00
Zasebni viri (koncesionar)	-	50.655,00	1.014.031,83	1.064.686,83
Bančni viri	-	-	-	-
Ostali viri (npr. EU sredstva)	-	-	-	-
SKUPAJ	-	60.655,00	1.014.031,83	1.074.686,83

V primeru **variante izvedbe investicije z lastnimi viri** pa bo investicija financirana v celoti iz proračunskih sredstev MOL. V kolikor MOL sprejme odločitev, da izvede investicijo sama, mora v proračunu MOL za leto 2013 in 2014 zagotoviti poleg že predvidenih sredstev še dodatna sredstva za izvedbo investicije.

Viri financiranja po **tekočih cenah** za *varianto izvedbe investicije z lastnimi viri*:

Varianta izvedbe investicije z lastnimi viri	2012	2013	2014	SKUPAJ
Javni viri (MOL)	-	60.655,00	1.263.726,87	1.324.381,87
Zasebni viri (koncesionar)	-	-	-	-
Bančni viri				-
Ostali viri (npr. EU sredstva)				-
SKUPAJ	-	60.655,00	1.263.726,87	1.324.381,87

7.6 UPRAVIČENI STROŠKI PROJEKTA

V spodnji tabeli prikazujemo razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene stroške projekta. Upravičeni stroški projekta so izpisani z rdečo barvo. Upravičeni stroški so vsi stroški javnega partnerja.

Upravičeni in neupravičeni stroški projekta po **tekočih cenah**:

Varianta izvedbe investicije z JZP	Upravičeni stroški	Preostali stroški	SKUPAJ
GOI dela		656.283,53	656.283,53
Ostala izvedbena dela (urejanje okolice)		166.463,36	166.463,36
Oprema		22.888,71	22.888,71
Ostala vlaganja (dokumentacija, gradbeni nadzor,...)	8.333,33	41.603,42	49.936,75
DDV	1.666,67	177.447,80	179.114,47
SKUPAJ	10.000,00	1.064.686,83	1.074.686,83

Varianta izvedbe investicije z lastnimi viri	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	SKUPAJ
GOI dela	656.283,53	-	656.283,53
Ostala izvedbena dela (urejanje okolice)	166.463,36	-	166.463,36
Oprema	230.967,91	-	230.967,91
Ostala vlaganja (dokumentacija, gradbeni nadzor,...)	49.936,75	-	49.936,75
DDV	220.730,31	-	220.730,31
SKUPAJ	1.324.381,87	-	1.324.381,87

7.7 VARSTVO OKOLJA

Obstoječi objekt Staro letališče Ljubljana nima negativnih vplivov na okolje.

Sama investicija v obnovo in ureditev okolice bo nevtralna in usmerjena v:

- učinkovito izrabo naravnih virov;
- okoljsko učinkovitost;
- zmanjševanje vplivov na okolje in
- trajnostno dostopnost.

Investicijski projekt za obnovo Starega letališča Ljubljana bo izdelan v skladu s prostorskimi standardi, Zakonom o graditvi objektov, Zakonom o javnem naročanju in internimi akti občine.

7.8 KADROVSKO ORGANIZACIJSKA SHEMA

Kadrovsko organizacijska shema projekta je postavljena v skladu z zakonodajo, statutom MOL in internimi akti občine.

Za upravljanje vsebin muzejskega oz. predstavitvenega dela bo določen upravljavec MGML.

7.9 INFORMACIJA O PRIČAKOVANI STOPNJI IZRABE ZMOGLJIVOSTI

Izvedba investicije v obnovo Starega letališča Ljubljana je v namenu reševanja kulturne dediščine z zagotovitvijo oživitve področja spomenika z različnimi programi, ki bodo zanimivi za različna občinstva in bodo s prepoznavnostjo in atraktivnostjo pomembni tudi za razvoj turizma v Mestni občini Ljubljana. Ta obnova je tudi skladna s cilji MOL in bo tako omogočila pričakovane rezultate.

7.9.1 Opis količinskih učinkov investicije

Ljubljana, glavno mesto Republike Slovenije, svojo mednarodno prepoznavno identiteto gradi na bogati kulturni dediščini ter na vrhunski in raznoliki kulturni ponudbi. Je mesto kulture, ki v javnem interesu podpira vse oblike umetniškega ustvarjanja in kulturnega udejstvovanja z namenom, da izboljša kakovost življenja posameznikov in posameznic, ne glede na spol, vero, premoženjsko stanje, izobrazbo, družbeni položaj ali katerokoli drugo osebno okoliščino.

Ljubljana je ustvarjalno mesto, v katerem je kultura tesno povezana s turističnim, izobraževalnim, gospodarskim in drugimi sektorji, ki prispevajo k materialni in duhovni blaginji vseh njegovih prebivalcev in obiskovalcev.

Eden izmed ciljev je zvišati zadovoljstvo prebivalcev Ljubljane s kulturno ponudbo na vsaj 93 % do leta 2015 (v letu 2006 je bilo 81% zadovoljnih, v letu 2009 pa 88 % zadovoljnih s kulturno ponudbo v Ljubljani) (vir: Strategija razvoja kulture v MOL 2012-2015).

V Ljubljani letno obiše muzeje, galerije in likovna razstavišča preko 1,2 mio obiskovalcev, od tega otrok in mladine nekaj manj kot 190.000, tujih gostov pa preko 200.000. Obisk plačanih vstopov je preko 370.000 (vir: SURS 2010).

Za povečanje števila obiskovalcev pa je potrebno razširiti ponudbo na kulturnem področju, kamor spada tudi obnova Starega letališča Ljubljana s svojim programom predstavitve letalstva, zgodovine letališča in urejenih igrišč na temo letalstva.

Z obnovo se tudi poveča število obnovljenih in revitaliziranih objektov kulturne dediščine (spomenikov lokalnega pomena), kar je cilj na področju varovanja kulturne dediščine v Mestni občini Ljubljana.

Prav tako se z obnovo poveča obseg kakovostnih programov in s tem poveča možnost da bo vsak otrok in mladostnik v MOL do leta 2015 letno obiskal vsaj en dogodek, ki je umeščen v program kulturne vzgoje.

Obnova tudi prispeva k cilju povečanja števila tujih in domačih gostov, ki obišejo Ljubljano zaradi kulturne ponudbe s 3,3 % v letu 2010 na najmanj 4 % v letu 2015 (vir: Strategija razvoja kulture v MOL 2012-2015).

7.9.2 Opis kakovostnih učinkov investicije

Mestna občina Ljubljana želi na območju starega letališča Ljubljana slediti viziji o sodobni predstavitvi letalstva in zgodovine ljubljanskega letališča s pomočjo živih in privlačnih programov promocije letalstva. S tem želi pritegniti različne vrste obiskovalcev (tako domačih kot tujih), ki bodo prispevali k razvoju turizma v MOL.

Investicija ima več kakovostnih učinkov, kot so:

- poveča se dostopnost javnih kulturnih dobrin in storitev vsem prebivalcem in obiskovalcem Mestne občine Ljubljana;
- poveča se raznolikost kulturne produkcije, na podlagi katere nastajajo in sobivajo tradicionalne in nove umetniške prakse ter estetike različnih generacij ustvarjalcev;
- poveča se stopnja varovanja dediščine in izboljša njeno upravljanje;
- poveča se število kulturnih prireditev;
- poveča se medpodročno sodelovanje na področju umetnosti, kulture, vzgoje in izobraževanja;
- poveča se obseg kakovostnih programov in izboljša dostopnost vsebin kulturne vzgoje;

- izboljša se prepoznavnost Ljubljane zaradi boljše promocije kulturnih vsebin;
- izboljšajo se infrastrukturni pogoji za vse zvrsti umetniškega ustvarjanja in najširšo dostopnost javnih kulturnih dobrin in storitev;
- poveča se ponudba kulturnega turizma na območju BTC.

8 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE IN DRUGE DOKUMENTACIJE

V skladu s strokovnimi usmeritvami si Mestna občina Ljubljana prizadeva približati posameznikom in skupinam prebivalstva boljšo dostopnost do *raznovrstnih kulturnih vsebin* na lokalnem območju. Staro letališče Ljubljana je tako idealno področje za razširitev kulturnih vsebin s področja letalstva, ki jih v Ljubljani in Sloveniji v tako veliki meri ni.

Območje *spomenika lokalnega pomena* tako predstavlja še ohranjen del prvega slovenskega civilnega in športnega letališča, ki je delovalo v letih od 1933 do 1979, a z izjemo hangarja vztrajno propada. Objekti so izjemnega zgodovinskega in arhitekturnega pomena. Staro letališče ima izjemen kulturni pomen za Mestno občino Ljubljana zaradi zgodovinskih, tehniških, urbanističnih, arhitekturnih, likovnih in krajinskih vrednot, predstavlja pa velik potencial za povečanje števila obiskovalcev in povečanje števila domačih in tujih gostov v Ljubljani.

Po ocenah potrebujeta objekta letališka stavba in kontrolni stolp temeljito obnovo, medtem ko hangar ni v tako kritičnem stanju. Skupaj z obnovo objektov je potrebno urediti tudi okolico, da bo primerna za različne programske vsebine.

Investicija je z vidika družbeno-ekonomskih koristi *upravičena*, zato je smiselno s projektom nadaljevati.

V kolikor se bo investitor odločil za izvedbo *variante investicije z lastnimi sredstvi*, bo potrebno v prihodnje zagotoviti ustrezne vire financiranja za zaprtje finančne konstrukcije, saj MOL trenutno v proračunu nima zagotovljenih sredstev za izvedbo predmetne investicije. Poleg tega vrednost investicije po stalnih cenah z DDV presega 500.000 EUR, kar pomeni, da bo potrebno v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/2006 in 54/2010) v nadaljevanju pripraviti še investicijski program.

V primeru, da se investitor odloči za izvedbo *investicije preko javno-zasebnega partnerstva*, bo potrebno v nadaljevanju izdelati pravno študijo javno zasebnega partnerstva ter v skladu z ugotovitvami le-te pričeti z aktivnostmi izbora zasebnega partnerja, hkrati pa bo potrebno v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/2006 in 54/2010) pripraviti tudi investicijski program.

Varianta 3 *»brez investicije«* pomeni nadaljnje propadanje kulturnega spomenika Starega letališča v Mostah ter je tako z vidika lokalnih, regionalnih kot tudi nacionalnih interesov nesprejemljiva rešitev.