



Odgovori na pripombe, predloge in komentarje meščank in meščanov ter ostale zainteresirane javnosti, ki so bili prejeti med 20. 2. 2017 in 7. 3. 2017 (spletna javna obravnava Izvedbenega načrta Trajnostne urbane strategije Mestne občine Ljubljana)

Pripombe so vpisane v tematske skupine. Posameznemu predlogu, pripombi, komentarju, sledi komentar pripravljavca dokumenta Izvedbeni načrt Trajnostne urbane strategije Mestne občine Ljubljana.

I. Promet

1 (fizična oseba):

1. *Rumeni pasovi, rezervirani za avtobuse in taksije so super zadeva, vendar bi s spodbujanjem, da bi se več ljudi vozilo skupaj tudi zmanjšali promet. V tem smislu, ko je dobro "nagraditi" drugače misleče, se ponuja enostavna rešitev in sicer:*
 - *osebna vozila oz. kombiji, kjer se prevažajo vsaj 3 osebe bi lahko vozila po rumenem pasu.*
 - *Na ta način bi se dala spodbuda tistim, ki se vozijo skupaj.*
 - *hkrati bi bilo pa potrebno ob jutranjih konicah narediti več kontrole uporabe rumenega pasu. Dogajajo se namreč številne kršitve.*
2. *Ali sem iz akcijskih načrtov MOL pravilno razumel, da bo do vpadnic rezerviran tj. svoj oz. rumen pas oz. do P+R postajališč, kjer so?*

Komentar:

Nadzor nad izvajanjem politike ni tema strateškega razvojnega dokumenta, pač pa izvajanja ukrepa. Predlogi so v smislu prostorskega posega že del Prometne politike MOL in se jih izvaja. Rumeni pasovi so delno že izvedeni, njihovo nadaljevanje do načrtovanih P+R pa je predmet premisleka oz. izvedbe po dokončanju načrtovanih P+R.

2 (fizična oseba):

Izhodišča:

- *Ugotavljam, da ima zelo veliko starih hiš v centru Ljubljane relativno velika notranja dvorišča, ki so večinoma zagrajena z montažnimi garažami, ki so prostorsko neučinkovita in hkrati dajejo zelo klavrno sliko teh dvorišč.*
- *Te površine so deloma v zasebni lasti ali v lasti MOL.*
- *V najožjem centru mesta MOL rešuje problematiko parkiranja z novimi velikimi garažnimi hišami, medtem ko se izven tega področja problematika pomanjkanja garaž rešuje s parkiranjem na ulici.*
- *Ulice, ki so zasedene s parkirišči, niso atraktivne za druge dejavnosti in tako na teh ulicah večinoma trgovinice ali gostinski objekti ne delujejo, čeprav mnogo hiš ima v pritličju kapacitete za tovrstno dejavnost (primer Ilirska ulica).*
- *Parkirišča na ulici tudi zožijo ulice tako, da ni mogoče postavljati kolesarskih stez.*
- *Povpraševanje po garažah je v centru veliko, v kolikor bi bile cene za nakup primerne, saj tudi parkiranje z dovolilnicami ne zagotavlja parkirnega mesta stanovalcem v bližini njihovega domovanja.*

Predlog rešitve:

- V zgoraj omenjenih notranjih dvoriščih bi se uredile manjše garažne hiše, ki bi omogočile, da se parkiranje iz ulice prestavi pod zemljo.
- Predlagam torej več manjših garažnih hiš (do nekje 3 nivojev ter v skladu z velikostjo posameznih površin), ki bi bile bližje stanovalcem oziroma obiskovalcem.
- Streha garaže bi bila namenjena urbanemu vrtičkarstvu in bi tako bistveno olepšala okoliš in tudi ponudila prostor za druženje stanovalcem.

Udeleženci in njihove vloge:

- Garažne hiše bi se gradile v javno zasebnem partnerstvu z MOL, pri čemer bi bili vpleteni naslednji partnerji:
 - Trenutni lastniki garaž oziroma zemljišč – le-ti bi morali biti primerno kompenzirani tako, da bi se njihove obstoječe nepremičnine nadomestile z enakovrednimi garažami v parkirni hiši na isti lokaciji.
 - Hoteli in drugi poslovni subjekti v bližini – le-ti bi bili investitorji v večje število garaž.
 - Novi kupci garaž – posamezni stanovalci, ki živijo v bližini in bi bili investitorji v posamezne garaže.
 - MOL – investitor s svojimi nepremičninami (in ali finančnimi sredstvi) z namenom podpreti določeno število parkirnih mest za obiskovalce.
 - EU – ki bi projekt lahko podprla s svojimi EU sredstvi, še posebej del, ki se nanaša na urbano vrtičkarstvo (na strehi garažne hiše).

Prednosti:

- Z garažno hišo bi se povečalo število parkirnih mest, kar bi pripomoglo k reševanju pomanjkanja parkirnih prostorov za stanovalce v tem delu mesta (alternativa parkiranju na ulici so zgolj zelo drage zasebne parkirne hiše).
- Povečanje števila parkirnih mest v garaži pa bi omogočalo zmanjšanje parkirnih mest na ulici in posledično preureditev in poživitev ulic (npr. nove površine za pešce, kolesa, bare, restavracije).
- Prostor, namenjen urbanemu vrtičkarstvu, tudi sledi iniciativi Ljubljane kot sonaravnem mestu – grde garažne kolibe, nekatere še vedno prekrite z nevarnimi azbestnimi ploščami, bi se umaknile urejenemu prostoru, namenjenemu druženju in pridelavi sveže hrane.

Glavni izzivi:

- Pridobitev soglasja vseh lastnikov trenutnih garaž in parcel.
- Zbrati investicijska sredstva.
- Administracija.
- Pri omenjenih izzivih bi po mojem mnenju morala glavno vlogo imeti MOL, ki bi lahko:
 - Ustrezno uredila prostorske akte (in tudi razlastila lastnike, ki zaradi svojih kapric ne bi hoteli sodelovati v projektu, čeprav bi pridobili več, kot imajo sedaj)
 - Vodila administracijo ter s svojimi strokovnimi kadri vodila projekt, da se izpelje v skladu z vsemi standardi.

Komentar:

Predlogi so v smislu prostorskega posega že del Prometne politike MOL in se jih izvaja. Povečanje parkirnih površin na cestah vsekakor ni del te politike, saj se s politiko mestoma ohranja, pretežno pa omejuje število parkirnih mest na površini oz. se jih nadomešča v podzemnih prostorih. MOL je že pred leti predlagal gradnjo skupnih garaž po četrtnih skupnosti, vendar je odziv občanov bil sorazmerno skromen. V ožjem središču mesta so že na razpolago garažne hiše, v kratkem bo dokončana druga faza garažne hiše med Slovensko cesto in Kersnikovo cesto, tako da se bo zmogljivost parkirnih mest v središču mesta povečala. Načrtovana je tudi garažna hiša pod tržnico, ki bo tudi povečala možnost parkiranja osebnih vozil zunaj cest oz. pod javnimi površinami. Lokacije manjših garažnih hiš, npr. v dvoriščih stanovanjskih blokov so predvsem predmet tehničnih preveritev in pripravljenosti na zasebna vlaganja, saj gre za reševanje zasebnih parkirnih težav. Urejene zelene

strehe so vsekakor lahko velika dodana vrednost teh objektov in v teh prostorih, vendar je podobno to predmet tehničnih preveritev in omejitev, vezanih na morebitni spomeniški status objektov, ki dvorišča oklepajo.

3 (fizična oseba):

Vem, da to ne sodi najbolj v prometno strategijo, lahko pa bi temu rekli, da sodi vsaj v mobilnostno strategijo Ljubljane. Nagovorila bom zelo pomembno povezavo do Mosteca iz osrednje Šiške:

1. Osrednji del Šiške nima neposredne povezave – pešpoti in kolesarske poti – do Mosteca. Včasih je pešpot (in pot za avtomobile) vodila preko »Cankarja«, torej Pavšičeva – Cankar (sedaj Autoimport Trgovina..)– Za vasjo (prilagamo skico 1 spodaj).

Cankar je takoj po osamosvojitvi ta del prehoda zaprl, ker je njegovo dvorišče. S tem se je zaprla osrednja dostopna pot do Mosteca preko katere je celotna osrednja Šiška in njeno zaledje hodilo v Mostec.

Vprašanje: ali bi se lahko našel kakršenkoli prehod pri / okoli / v okolici Cankarja, da bi lahko hodili iz osrednje Šiške lažje v Mostec? Peš in s kolesi? Gre torej za ozek pas.

Prilagam skico 2, ki prikazuje, kolikšen del moraš prehoditi peš, da lahko potem zaviješ ali pri Vodnikovih domačiji ali pa na Šišenski cesti (pri Gasilskem domu Šiška) proti Mostecu.

Eden izmed osrednjih vhodov v Mostec pa je pravzaprav na sečišču Matjanove poti in ceste Pod hribom. V interesu ljudi je čim prej doseči gozd zato bi bil tak prehod ponovno v zadovoljstvo celotne osrednje Šiške.

Komentar:

Predlog je v smislu prijaznejšega dostopa za pešce vsekakor predmet razmisleka. Sicer je dostop do gozda na Šišenskem hribom po nedavni prenovi Ceste pod Hribom možen iz več točk. Za vzpostavitev povezav za pešce med Celovško cesto in Cesto pod hribom in naprej do gozda pa je treba predhodno ugotoviti lastništvo zemljišč in možnosti izgradnje povezav za pešce. Ob morebitni ugotovitvi javnega interesa za vzpostavitev takšne poti, so dejanja vsekakor možna, vendar menimo, da je dostopov do Šišenskega hriba že zdaj dovolj, strinjamo pa se, da so poti neurejene.

II. Obnova stavb

4 (fizična oseba):

Glede Cukrarne se mi zdi bolj smiselna zgodovinska obnova, ki bi povrnila preteklo funkcijo stavbi: sobe s pogradi za brezdomce, v enem ali dveh nadstropjih tudi prehodne garsonjere za mlade družine s stanovanjsko problematiko. V kleti bi lahko bile shrambe za stvari uporabnikov in pralnica ter jedilnica, pa soba s socialnimi delavci. V pritličju bi bila stalna razstava o umetnikih, ki so v stavbi nekoč prebivali. Novo visoko stavbo za galerijo moderne umetnosti pa bi se lahko zgradilo na območju bivše tovarne Rog. Glede Plečnikovega stadiona pa bi bil najbolj smel predlog arhitektov, ki bi v njem uredili park za prostočasne dejavnosti, npr. igrišča za otroke, pivski vrt med drevesi ("Biergarten"), del namenjen karaokam na prostem, kotalkališče/drsališče, ograjen ribnik, slaščičarna, leseni podesti za sončenje, delno tudi v senci dreves, boljši sejem/izmenjevalnica za mlade, koncerti in stand-up comedy nastopi na prostem, stojnice s hitro, a zdravo prehrano, filmske projekcije na prostem,....

Zaradi bližine fakultet in strnjenih naselij, bi predstavljal prostor varno, ograjeno zavetje za aktivnosti družin z otroki ter mladih odraslih, na vhodih bi bil varnostnik. Vstop mogoč brez živali ali koles. To bi bila modernejša rešitev kot pa še eno trapasto nogometno igrišče, prostor pa bi bil sigurno bolj množično izkoriščen.

Komentar:

Izvedba Galerije Cukrarna in Palače Cukrarna – palača knjige in mladih sta operativna cilja, ki sledita vsaj trem strateškim ciljem Trajnostne urbane strategije. Možnost izvedbe bivalnih enot ali neprofitnih najemnih stanovanj v teh stavbah je iz več razlogov manj primeren program za objekta. Za drugačne ureditve stadiona za Bežigradom, ki pomenijo programske, vsebinske in fizične razsežnosti načrtovanih ureditev bi bilo najprej treba potrditi predlagane vsebine, nato opredeliti nosilca urejanja, tudi v

investicijskem smislu, spremeniti določila veljavnih prostorskih planskih aktov s predpisanimi postopki in razveljaviti ali spremeniti sporazume med investitorji in mestom, pri čemer ima pretežni lastnik prostora pomembno besedo.

III. Turizem

5 (fizična oseba):

V stilu palčkov v Wrocławu, bi lahko bili po mestu mali zeleni zmajčki (kot na Zmajskem mostu), ki bi tudi bili v različnih situacijah, npr. se kregali, poljubljali, lulali v fontane ali Ljubljano, ipd...

Komentar:

Ulična umetnost lahko popestri vizualna doživetja javnega prostora. Predlog sicer ne sodi med strateške cilje MOL, vendar se upošteva ob prihodnjih ureditvah javnega prostora v mestu. Verjetno bomo v Ljubljani ponudili svojo, ljubljansko zamisel, verjetno ne bomo ponovili Wrocławske.

IV. Zelene površine

6 (fizična oseba):

izdelala sem podroben koncept tematskega trajnostnega parka, ki vključuje poleg mojih lastnih zamisli tudi dobre prakse kontinentov iz celega sveta in menim, da je v skladu z TUS. Park, ki ga predlagam, ne živi še nikjer na svetu, lahko pa bi bil zelo blizu trem projektom, ki so navedeni v TUS, če bi jih dopolnili oz. nadgradili. V mislih imam projekt Družinski park MUSTE, projekt Rekreatijske in športne površine ob Savi in projekt JZ Mala ulica – Center za otroke in družine do 2020.

Celoten koncept tematskega parka vam ne pošiljam, vam pa pošiljam kratek opis.

Tematski park, ki ga predlagam, ima različne dele (dele naštevam v nadaljevanju), ki so posebej oblikovani zato, da ustrezajo:

- 1. vsakemu prebivalcu mesta ne glede na družbeni status, nacionalno pripadnost, spol, starost, raso ali versko prepričanje. V tematskem parku vsak najde svoj prostor, kjer zadovoljuje vse svoje potrebe. Tu prebivalci mesta pridobijo znanje, s katerim lahko izboljšajo kakovost svojega vsakdanjega življenja doma, v službi, šoli... kar pomeni, da se trajnostna naravnost prebivalcev širi iz parka v njihovo vsakdanje življenje. Cilj je kakovostno, zdravo, polno in samozadostno življenje v skladu z naravo in trajnostno usmerjenostjo v parku in v celotnem mestu. Lahko bi govorili o tematskem poligonskem trajnostnem parku, ki je ambasador trajnostnega življenja.*
- 2. Deli tematskega parka so oblikovani tudi tako, da ustrezajo najširši možni paleti deležnikov, ki so aktivni na področju okoljevarstva in trajnostnega razvoja. Tu najdejo svoj prostor deležniki iz znanstvenih, akademskih, izobraževalnih, vzgojnih, kulturnih, industrijskih, gospodarskih, privatnih, javnih, vladnih, nevladnih sfer mesta. Gre za interdisciplinarni prostor, kjer lahko omenjeni deležniki ustvarjajo trajnostne projekte in izvajajo aktivnosti za dvig kakovosti življenja mesta, celotne družbe ter ob tem ohranjajo in krepijo biotsko raznovrstnost ter skrbijo za okolje.*

V skladu s tem ima tematski park primerne dele, ki jih tu podrobneje ne opisujem – lahko pa vam jih osebno predstavim (v vsakem delu tematskega parka potekajo različne trajnostne in okoljevarstvene aktivnosti in projekti, ki jih v konceptu že predlagam – nekatere dele parka sem tudi prostorsko oblikovala ali predlagala vsebinske rešitve ter v njih vpletla dobre prakse iz celega sveta). Po želji se lahko uporabijo vsi ali le nekateri predlagani deli:

- 1. CENTER ZNANJA IN ZNANOSTI, kjer bi lahko sodelovale tudi inštitucije kot so Institut Jožef Stefan, pa Umanotera, Univerza, Botanični vrt, Mestna občina in javna podjetja ter zavodi... V konceptu predlagam vizijo, poslanstvo, cilje in konkretne aktivnosti centra.*
- 2. SKRIVNI VRT ZA OTROKE s predlogom spremljevalnih aktivnosti in elementi dobrih praks iz Velike Britanije – tu lahko tudi aktivno sodelujejo ljubljanske šole in vrtci.*

3. *ORGANSKI VRTovi namenjeni izobraževanju prebivalcev in samozadostna restavracija, ki ni le restavracija, ampak center za ozaveščanje.*
4. *ČAJNI VRT z zelišči (samozadostno) – predlog za prostorsko oblikovano zasnovo z elementi dobre prakse iz Avstralije.*
5. *PARK VSEH, namenjen posameznikom in nevladnim organizacijam s predlogom aktivnosti + trajnostni in samozadostni bazar.*
6. *PARK MIRU – neke vrste ZEN vrt za jogo, knjižnico pod krošnjami, meditacijo ...*
7. *PARK WELLNESS, FITNES POT, ki teče po celem tematskem parku, s predlogom aktivnosti.*
8. *Vodna pot – pot žive vode (promocija za čisto pitno vodo) s fontanami, ki bi jih na temo vode in narave oblikovali naši umetniki.*
9. *ADRENALINSKI VRT, ki je zelo blizu elementom projekta Rekreatijske in športne površine ob Savi.*
10. *POLNOČNI VRT z elementi, ki bi bil prava atrakcija ne le za prebivalce mesta, ampak tudi za turiste iz celega sveta.*
11. *Tudi umetnost ima prostor v Tematskem parku.*

Komentar:

Zahvaljujemo se za izdelano programsko vsebino morebitnega novega parka ali novih parkov v Ljubljani. Podrobnost predloga sicer presega akcijski domet Izvedbenega načrta Trajnostne urbane strategije MOL, saj sodi bolj v programsko opredelitev prihodnje ureditve novega parka ali ureditve odprtega prostora v mestu oz. okolici. Predlog bomo posredovali odgovornim službam v Mestni upravi MOL.

V. Grajena javna infrastruktura

7 (ČS Šentvid):

Zadeva: IZVEDBENI NAČRT TRAJNOSTNE URBANE STRATEGIJE MESTNE OBČINE LJUBLJANA

Svet Četrtna skupnosti Šentvid se je na svoji 7. izredni seji dne 2. marca 2017 seznanil z Izvedbenim načrtom Trajnostne urbane strategije Mestne občine Ljubljana.

Svet Četrtna skupnosti Šentvid predlaga da se v Izvedbeni načrt Trajnostne urbane strategije doda projekt izgradnje kanalizacije za vasi Stanežiče in Dvor, do časa izdelave pa sprejme moratorij na zahtevo za izgradnjo individualnih čistilnih naprav.

Komentar:

Izgradnja kanalizacije v delih ljubljanske aglomeracije, je izpostavljena v razvojnem izzivu 7.3.3 Ustrezno odvajanje in čiščenje odpadne vode, ki ne vključujeta vasi Stanežiče in Dvor. Izvedbeni načrt je kot prednostne izpostavil tri projekte, in sicer št. 14, 15 in 16, To so projekti, kjer je možnost izvedbe v programskem obdobju 2014-2020 večja. To pomeni, da je njihova uresničitev že potrjena v proračunu MOL, imajo že izdelano projektno dokumentacijo ali je ta v izdelavi ali so gradbena dovoljenja za izvedbo že pridobljena.

VI. Projekt 8: Rakova jelša II

8 (13 občanov in občanov Kermaunerjeve ulice (lastniki objektov)):

- *Pravočasno opozarjanje na morebitne posledice gradnje stanovanjske soseske Rakova jelša II (projekt št.8) na parcelah 919/1, 919/3, 919/4, itd.... na sosednje parcele*

Spoštovani,

- *Po zadnjem sprejetem prostorskem planu je Predvidena gradnja stanovanjske soseske med ulicama Kermaunerjeva in Makucova (Rakova jelša)*
- *Že 2 leti navažajo odpadni material iz različnih gradbišč v Ljubljani na to območje – verjetno z namenom, da utrdijo teren,*
- *Odkar stoji ogromna gmota materiala na travniku, (gl. foto....), se pojavljajo na sosednjih vrtovih poplave, kar se ni dogajalo prej nikoli 40 let, to je šele začetek, kaj sledi, si lahko mislimo. Torej, ko bodo parcele pozidane, bo voda našla pot na sosednje parcele, vrtove, hiše,*
- *Ko bo dograjena stanovanjska soseska, bo težava še bolj izrazita, saj bo podtalnica ob večjih padavinah pritiskala na mestih okoli soseske na okoliške vrtove in dvorišča, morda celo v hiše,*
- *Ko se je pripravljala prostorski akt za Ljubljano, tega nismo mogli predvideti, zato nismo podali pripomb. Smo pa tudi upali, da bodo vsi deležniki pri pripravi projektov in izvajanju gradnje imeli v mislih barjanska tla in vse posledice za okolico, ki sledijo po zidavi večjih zgradb, ki predstavljajo veliko težo za teren in s tem dvig podtalnice v okolici !*
- *Že zdaj nas problem močno zadeva. Prepričani smo, da je to šele začetek težav in bo gradnja zadevala več lastnikov parcel in hiš ob sedanjem travniku (kasneje stanovanjskega naselja), ki bodo nosili posledice te gradnje – poplave ob močnejšem dežju, snegu, zato vas pravočasno opozarjamo na posledice.*
- *Upamo in pričakujemo, da bodo vsi deležniki v projektu in gradnji stanovanjskih zgradb znali razmisliti, kaj storiti, da ne bo prihajalo do poplav sosednjih vrtov in hiš. Zdaj je še čas za preventivno ukrepanje. Upamo, da bo stroka o tem dobro razmislila.*
- *In zelo pomembno: ker imajo hiše v Kermaunerjevi ulici ob parcelah že cesto s severne strani, pričakujemo lastniki te ulice, da ne bomo imeli ceste še tik ob parcelah z južne strani(!!!), saj bo na ta način ogroženo mirno bivanje, absolutno onesnaženje vrtnih pridelkov in zelo poslabšalo bivanjske razmere mnogo let živčih ljudi v tem delu mesta. V Izvedbenem načrtu Trajnostne urbane strategije MOL je namreč zapisana tudi izgradnja povezovalne ceste stanovanjske soseske Rakova jelša II (projekt št. 8).*

Komentar:

V opisu projekta 8: Rakova jelša II je navedeno, da bosta urejena tudi okolica in vsa potrebna infrastruktura. Hvala za dobronamerna opozorila o posledicah gradnje, stroka se bo prav gotovo odzvala primerno težavnosti terena, kjer se načrtuje nova stanovanja. Delovanje v anticipativnem duhu sodi v sklop sodobnega načrtovanja po načelih odpornosti.

VII. Projekti, Varstvo pred hrupom, podaljšanje javne obravnave

9 (Alpe Adria Green):



Alpe Adria Green - mednarodno društvo za zaščito okolja in narave
Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU

Datum: 07.03.2017

ZADEVA: Trajnostna urbana strategija MOL – Izvedbeni načrt (IN TUS MOL) in
Podrobnejši opis (Priloga IN TUS MOL): pripombe, predlogi, komentarji AAG

Spoštovani!

1. Trajnostna urbana strategija MOL - izvedbeni načrt (IN TUS MOL – 107 strani in priloga – 115 strani) je očitno že iz uvodne obrazložitve tako prostorski kot okoljski akt, ki posega v prostor in življenje prebivalcev. Zato zgolj 15 dnevni rok za javno razpravo ni dopusten in predstavlja kršitev več predpisov in priporočila, tudi Arhivske konvencije. Zato zahtevamo podaljšanje javne razprave na 30 dni minimalno.
2. Leta 2011, 17. maja je Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor (štev. 35001-161/4) izdal Priporočilo vsem občinam, da pri sprejemanju prostorskih aktov upoštevajo minimalno 30 dni za javno razpravo, če so pa vmes šolske počitnice pa še več. Močan argument je še ta, da je v javni razpravi omenjenih zelo veliko drugih dokumentov, ki jih ni mogoče niti prebrati v doslej predvidenem času. Izgleda, kot da MOL ni do tega, da bi prebivalci v svojem prostem času lahko IN TUS ter spremljajoče dokumente lahko vsaj prebrali.
3. Poleg tega ZAKON o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt) (neuradno prečiščeno besedilo št. 9), ki ga je treba smiselno uporabiti tudi za IN TUS, ki je prostorski akt s posegi v prostor, kot tudi okoljski akt, celo nazvan trajnostni, v 50. členu (sodelovanje javnosti) navaja:
(1) Občina mora v postopku priprave občinskega prostorskega načrta omogočiti javnosti seznanitev z njegovim dopolnjenim osnutkom v okviru javne razprave, ki traja najmanj 30 dni in v tem času zagotoviti tudi njegovo javno obravnavo.
4. Prav tako je treba upoštevati Zakon o varstvu okolja (ZVO) in za IN TUS pripraviti okoljsko poročilo oziroma ustrezne okoljske presoje. Zakon o varstvu okolja (ZVO-1-NPB7) v 5. členu navaja:
5. člen (načelo celovitosti)



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Vojvodina, Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.
Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.
TTR: 056-0433-1000-2988-394, Fax: +386-51173120000, 05-78020239, GSM: 051 311 450

- (1) Država in občina morata pri sprejemanju politik, strategij, programov, planov, načrtov in splošnih pravnih aktov ter pri izvajanju drugih zadev iz svoje pristojnosti upoštevati njihove vplive na okolje tako, da prispevajo k doseganju ciljev varstva okolja.
- (2) Pri sprejemanju aktov iz prejšnjega odstavka, ki se nanašajo na varstvo okolja, se kot merilo upoštevajo človekovo zdravje, počutje in kakovost njegovega življenja ter preživetje, varstvo pred okoljskimi nesrečami in zdravje ter počutje drugih živih organizmov.

5. Še posebej iz 5. člena ZVO je jasno, da IN TUS močno vpliva na zdravje, počutje in kakovost življenja prebivalcev.
6. V IN TUS je ignoriran problem in sanacija hrupa na Bleiweisovi cesti, ki bi še posebej zaradi veliko leporečja v IN TUS, ki poudarja kvaliteto življenja, moral biti prednostni projekt, pa je povsem izpuščen. Zahtevamo, da se sanacija tega preseženega hrupa uvrsti med prednostne projekte. V tem je AAG že sodeloval, a se nič ne premakne.
7. Garaža pod tržnico je nesprejemljiva, ker ni trajnostni projekt, pač pa nasprotje od tega. Zato zahtevamo, da se izloči iz nabora projektov. Tudi zaradi nevarnosti uničenja kulturne in Plečnikove dediščine ter okoljske (vodne) nevarnosti. V bližini je že garaža, poleg tega pa imamo za južno in severno stran Grajskega griča rešitev garaže pod Gradom. Celotno to področje je treba obdelati celoviteje in to s strokovno javnostjo, ne pa z direktivo MOL.
8. Prav tako je treba postopati trajnostno in zeleno na območju Plečnikovega stadiona, kjer je MOL prebivalcem poslabšala kriterije hrupa s prerezporeditvijo v slabšo cono in je treba najmanj ta predel povrniti nazaj, še bolj pa zaostri kriterije, saj je presežen hrup zdravju škodljiv.
9. Vsekakor v podaljšanju razprave vidimo tudi možnost, ki nam je zdaj odvzeta, da temeljiteje prečesamo z dodatno strokovno pomočjo potrebe Ljubljane in zelo verjetno predlagamo nekatere drugačne prioritete.

Lep pozdrav!

Predsednik Alpe Adria Green:
Vojko Bernard


ALPE ADRIA GREEN
Glasno izražanje mnenja
4270 JESSENICE



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Vojvodina, Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.
Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.
TTR: 056-0433-1000-2988-394, Fax: +386-51173120000, 05-78020239, GSM: 051 311 450

Komentar:

Izvedbeni načrt Trajnostne urbane strategije Mestne občine Ljubljana je operativno nadaljevanje že veljavne Trajnostne urbane strategije Mestne občine Ljubljana (TUS StrMOL), potrjene na 13. seji Mestnega sveta MOL, 25. 1. 2016. Kot takšen na sintezni način povzema operativne cilje posameznih strategij, politik in programov MOL, ki so do sedaj bili vodene po sektorjih, npr. Program varstva okolja, Občinski prostorski načrt MOL, Prometna politika MOL in Politika elektromobilnosti, Program razvoja podeželja idr., ki se jih že izvaja. Izvedbeni načrt trajnostne urbane strategije MOL v ničemer ne posega v te dokumente, niti spreminja njihovih prioritet, pač pa prepoznava dejanja, ki imajo največje medsebojne učinke oz. se z njihovo izvedbo lahko dosega posamezne področne razvojne izzive hkrati. Vsi naštetni dokumenti so ves čas veljavnosti dostopni na spletnih straneh MOL.

Menimo, da ni razlogov za podaljšanje javne razprave, saj dokument ne prinaša razvojnih novosti ali novih, do zdaj še neznanih prostorskih posledic. Pri dokumentih, ki imajo najpomembnejše okoljske vplive, so presoje vplivov na okolje, bile opravljene v času sprejemanja teh dokumentov, npr. Občinski prostorski načrt MOL (zakonodaja predvideva, da se CPVO ne podvaja).

15-dnevni rok za javno obravnavo dokumenta je bil postavljen glede na značaj dokumenta. Izvedbeni načrt Trajnostne urbane strategije Mestne občine Ljubljana je namenjen operacionalizaciji prednostnih naložb trajnostnega urbanega razvoja za izvajanje investicij/projektov, ki sledijo sinteznim strateškim ciljem in razvojnim izzivom, prepoznanim v Trajnostni urbani strategiji MOL. To so tisti, kjer je možnost izvedbe v programskem obdobju 2014-2020 večja. To pomeni, da je njihova uresničitev že potrjena v proračunu MOL, imajo že izdelano projektno dokumentacijo ali je ta v izdelavi ali so gradbena dovoljenja za izvedbo že pridobljena oz. bodo pridobljena. V operativnem smislu, z navedbo ključnih projektov za celotno obdobje programskega obdobja 2014-2020, je izvedbeni načrt TUS prikaz razvojnih dejanj, zajetih v TUS MOL, s katerim se usmerjeno vodi urbani razvoj prek doseganja operativnih ciljev z največjimi trajnostnimi učinki na razvoj mesta.

V zvezi s hrupom na Bleiweissovi cesti in ob Športnem parku Bežigrad: skladno s slovensko in evropsko zakonodajo je Operativni program varstva pred hrupom dolžno pripraviti Ministrstvo za okolje in prostor. Mestna občina Ljubljana je MOP večkrat pozvala (nazadnje 16.2.2017), da na podlagi izdelanih kart hrupa pristopi k izdelavi operativnega programa in s tem sistemsko pristopi k upravljanju okoljskega hrupa oziroma za izpolnitev ciljev Direktive o preprečevanju in zmanjševanju hrupa na območjih, kjer je to potrebno. V ta namen je MOL sodelovala pri pripravi strateške karte hrupa za mesto Ljubljana v letu 2008, v letu 2014 pa je izdelala novelacijo karte hrupa cestnega prometa za Mestno občino Ljubljana kot obratovalni monitoring hrupa.

V postopku sprememb in dopolnitev OPN MOL ID, ki so bile uveljavljene decembra 2015, je MOL spremenila tudi Karto Stopenj varstva pred hrupom. Pri tem je upoštevala nove vhodne podatke ter izkazana posebna območja - preobremenjene pasove okoli cest, razvojna območja ob večjih mestnih vpadnicah in v mestnem jedru. Spremembe so bile pripravljene na podlagi uveljavljenih zadnjih sprememb Uredbe, novo izdelane Strateške karte hrupa za industrijske obrate, novelacije karte hrupa cestnega prometa za MOL ter strateških kart hrupa za pomembne železniške proge v RS in državne ceste.