



Lučka Ažman Momirski

OBALNE PREOBRAZBE: IZOLA VZHOD

OBALNE PREOBRAZBE: IZOLA VZHOD
Lučka Ažman Momirski

Univerza *v Ljubljani*
Fakulteta *za arhitekturo*





Lučka Ažman Momirski

OBALNE PREOBRAZBE: IZOLA VZHOD

Ljubljana 2013

OBALNE PREOBRAZBE: IZOLA VZHOD

Lučka Ažman Momirski

© 2013, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo

Uredniki: Lučka Ažman Momirski, Tomaž Berčič, Gašper Kociper

Recenzenta: Kaliopa Dimitrovska Andrews, Drago Kladnik

Avtorja poglavja: Tomaž Berčič, Gašper Kociper (Scenariji prihodnjega razvoja obalnega območja vzhodnega dela Izole)

Kartografa: Tomaž Berčič, Gašper Kociper

Fotografi: Sylvana van Baren, Sebastian im Brahm, Tomaž Berčič, Diederik Giesen, Gašper Kociper, Mati Kose, Miško Kranjec, Kim Lauterbach, Nicoline Loeper, Riina Mürsepp, Fath Nadizti, Tung Pham Ngoc, Matthias Ott, Tadej Podakar, Dirk Schubert, Maarten Struijs, Ana Vidrih, Jordy Wegman, Tianyi Xue, Manca Žugič

Izdelava slik: Tomaž Berčič (sl. 15, 54, 62, 64, 68, 69, 71, 72, 75, 78, 79, 80, 83, 85, 86, 87, 89, 90), Gašper Kociper (sl. 55, 56, 57, 61, 66, 73, 76, 82, 88)

Prevajalec: Donald F. Reindl (Deks d.o.o.)

Oblikovanje: Grafična dejavnost, Bojan Žičkar s.p.

Izdajatelj: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo

Za izdajatelja: Peter Gabrijelčič

Založnik: Založba ULFA

Za založnika: Peter Gabrijelčič

Računalniški prelom: Grafična dejavnost, Bojan Žičkar s.p.

Naklada: 500 izvodov

1. izdaja

V publikaciji so predstavljeni rezultati projekta št. OP RCV_VS-12-54 po pogodbi št. 3330-12-500014 z naslovom Obalne preobrazbe: Izola vzhod. Projekt delno financira Evropska unija iz Evropskega socialnega sklada. Operacija se izvaja v okviru Operativnega programa razvoja človeških virov 2007–2013, razvojne prioritete 3: »Razvoj človeških virov in vseživljenjskega učenja«; prednostne usmeritve 3.3 »Kakovost, konkurenčnost in odzivnost visokega šolstva«.

CIP – Kataložni zapis o publikaciji

Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

72.031.4(497.473)

AŽMAN Momirski, Lučka

Obalne preobrazbe : Izola vzhod / Lučka Ažman Momirski ; [avtorja poglavja Scenariji prihodnjega razvoja obalnega območja vzhodnega dela Izole, kartografa Tomaž Berčič, Gašper Kociper ; fotografi Sylvana van Baren ... [et al.] ; prevajalec Donald F. Reindl]. – 1. izd. – Ljubljana : Fakulteta za arhitekturo, 2013

ISBN 978-961-6823-33-3

266099968

OBALNE PREOBRAZBE: IZOLA VZHOD

Lučka Ažman Momirski

AVTORICA

Lučka Ažman Momirski

lucija.azman@fa.uni-lj.si

<http://www.fa.uni-lj.si>

Rodila se je leta 1961 v Ljubljani, kjer je leta 1986 diplomirala na Oddelku za arhitekturo Fakultete za arhitekturo, gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani. Na istem oddelku je v letu 1993 zagovarjala magistrsko nalogo z naslovom *Imaginariji arheoloških objektov*. Leta 2004 je doktorirala na Fakulteti za arhitekturo Univerze v Ljubljani z zagovorom disertacije *Arhitektura in arheologija: razlike in sorodnosti*. V tujini se je izpopolnjevala na Taideteollinen Korkeakoulu v Helsinkih, Finska, na Oslo School of Architecture, Norveška, v arheološkem parku Cambodunum v Kemptonu, Nemčija in na TU München, Nemčija. Od leta 1987 dela z manjšimi prekinitvami na Fakulteti za arhitekturo Univerze v Ljubljani. Leta 2010 je bila izvoljena v naziv izredne profesorice. Med letoma 2005 in 2007 je bila na fakulteti prodekanica za znanstvenoraziskovalno delo. Na arhitekturnih in urbanističnih natečajih je prejela več prvih nagrad in priznanj, vodila je številne strokovne projekte. Od leta 1998 je vodja mednarodnih raziskovalnih projektov. Organizirala je številne konference, arhitekturne in urbanistične delavnice, je avtorica več kot dvajset razstav, svoja dela je razstavljala tako v Sloveniji kot v tujini.

OBALNE PREOBRAZBE: IZOLA VZHOD

Lučka Ažman Momirski

IZDAJATELJ

UNIVERZA V LJUBLJANI, FAKULTETA ZA ARHITEKTURO

mail: andrej.mahovic@fa.uni-lj.si

<http://www.fa.uni-lj.si>

Fakulteta za arhitekturo Univerze v Ljubljani je sodobna izobraževalna ustanova z enovitim magistrskim študijem arhitekture in bolonjskim študijem urbanizma ter doktorskim študijem. Izvira iz Tehniške fakultete, ki je bila vzpostavljena leto dni po ustanovitvi Univerze v Ljubljani (1919). Arhitekt Ivan Vurnik je skupaj z arhitektom Jožetom Plečnikom postavil temelje ljubljanske šole za arhitekturo, s svojim delovanjem pa so jo zaznamovali tudi drugi arhitekti, med njimi najbolj izrazito arhitekt Edvard Ravnikar. Današnji pedagogi fakultete so strokovnjaki, uveljavljeni tako na umetniškem kot na strokovnem področju, kar dokazujejo številne domače in mednarodne, natečajne in druge nagrade. Fakulteta ima obsežno mrežo raziskovalcev, ki se povezujejo znotraj aktualne programske skupine, v okviru nacionalnih in mednarodnih raziskovalnih projektov ter kot mentorji v programu mladih raziskovalcev. Vsako leto se povečuje število tujih študentov, ki svoje študijske obveznosti opravijo na fakulteti. V okviru mednarodnih delavnic gosti fakulteta številne tuje predavatelje. Vse to se odraža v številu prijav za vpis na fakulteto, ki so trikrat do štirikrat večje, kot je število sprejetih kandidatov.

OBALNE PREOBRAZBE: IZOLA VZHOD
Lučka Ažman Momirski

IZVLEČEK
Obalne preobrazbe: Izola vzhod

UDK: 72.031.4(497.473)

COBISS: 2.01

Preobrazbe obalnih ali rečnih robov so med najbolj pomembnimi arhitekturnimi in urbanističnimi projekti konec 20. in v začetku 21. stoletja ter predstavljajo eno izmed osrednjih vprašanj evropske prostorske razvojne politike. S preučevanjem primerov obalnih območij so bile raziskane njihove prednosti in priložnosti ter ranljivosti in tveganja. Ugotovitve študije so izhodišča za poglobljeno, celovito in vsestransko predvidevanje obalnih preobrazb v prostoru severovzhodnega dela nekdanjega izolskega otoka. Lokacija, kjer so zavarovana območja naravne in kulturne dediščine ter deloma delujoča in deloma opuščena industrijska dejavnost, je namreč pod velikim kapitalskim pritiskom. Slovenski in tuji vlagatelji si prizadevajo, da bi dobili dovoljenje za izgradnjo otokov v Viližanskem zalivu in velikega turističnega naselja na obalnem območju. Če bi načrt uresničili, bi Izola popolnoma spremenila podobo in postala največje slovensko obmorsko turistično središče. Novi predlogi zamisli in zasnove ureditve vzhodnega dela Izole so predstavljeni z elementarnimi gradniki (točka, črta, cona) v primerljivi tlorisni organizaciji in ambientalnih prikazih.

Ključne besede
Izola, obalne preobrazbe

OBALNE PREOBRAZBE: IZOLA VZHOD
Lučka Ažman Momirski

ABSTRACT
Waterfront Redevelopment: Izola East

UDK: 72.031.4(497.473)

COBISS: 2.01

Waterfront redevelopment has been part of the most important architectural and urban-planning projects since the 1990s, representing a central issue in EU spatial-planning policy. Various coastal areas were studied in terms of their strengths, weaknesses, opportunities, and threats. The findings of this study provide the basis for detailed, comprehensive, and versatile prediction of coastal transformations in the northeastern part of what used to be Izola Island. The location – with its protected natural and cultural heritage sites and industrial activity, some of which remains in operation and some partially abandoned – is under great capital pressure. Slovenian and foreign investors are seeking permission to build three islands in the Viližan Bay and a large tourist resort along the coast. If this plan was implemented, Izola would be entirely different; it would become the largest Slovenian seaside resort. New proposals of ideas and designs for the eastern part of Izola are presented with their basic building blocks (points, lines, and zones) in comparable ground-plan representations and 3D displays.

Key words
Izola, waterfront redevelopment

Vsebina

	Predgovor	10
	Razvoj na robu (uvodna beseda)	11
1.	Uvod	12
2.	Preobrazbe obalnih območij	14
2.1	Prednosti in priložnosti	16
2.2	Ranljivosti in tveganja	29
3.	Oris prostora vzhodnega dela Izole	42
4.	Scenariji prihodnjega razvoja obalnega območja vzhodnega dela Izole	61
4.1	Skupina 1/Creative industries	62
4.2	Skupina 2/Attract(ive) Izola	64
4.3	Skupina 3/Coastline Slovenia 2030: Cultural Capital of Europe	66
4.4	Skupina 4/Exploiting the thermal water network around Izola	68
4.5	Skupina 5/Marina to Marina	70
4.6	Skupina 6/From IZOLation to IZOLAction	72
5.	Sklep	74
6.	Povzetek	76
	Summary	77
7.	Seznam virov in literature	78
8.	Seznam slik	79
9.	Seznam preglednic	80

Predgovor

Urbana prenova degradiranih urbanih območij (DUO) je v zadnjih letih prepoznana kot eno glavnih orodij urbanega razvoja, ki v resnici omogoča trajni razvoj mest in naselij. Poleg zavedanja, da DUO pomembno negativno vplivajo na podobo mesta in življenja v njem, je urbana regeneracija tudi učinkovit način recikliranja stavbnih zemljišč v mestih. Pri tem se zmanjša pritisk rasti mest na t.i. *greenfield* območja, torej na še nepozidana območja. Urbana prenova kot recikliranje stavbnih zemljišč je še posebej pomembna na območjih, kjer je razvoj mest in naselij omejen zaradi naravnih ali drugih ovir. V primeru urbane prenove vzhodnega dela Izole lahko govorimo o prenovi nacionalnega pomena, saj je v Sloveniji zaradi samo 46 km dolgega obalnega pasu vsak meter morske obale še posebej dragocen.

S Sloveniji imamo v preteklih 20 letih precej izkušenj s področja urbane regeneracije, vendar pa je bila večina uspešnih primerov t.i. *self driven* projektov. Predvsem zaradi izjemne lokacije (navadno v bližini mestnih središč) ali zaradi drugih prednosti so bili ti projekti tako zanimivi za zasebne vlagatelje (beri: visoki donosi investicij), da so vlagatelji sami našli sredstva za razvoj projektov. Vlagatelji so pritiskali na občinske uprave, da čim prej sprejmejo izvedbene prostorske akte, ki bi jim omogočili čim boljši izkoristek prostora. Od leta 2008, ko smo v obdobju recesije, so se stvari spremenile v treh bistvenih dejavnikih. Najpomembnejša sprememba je, da zasebni vlagatelji, ki so prej v bankah z lahkoto dostopali do virov financiranja, kreditov več ne morejo dobiti v tako velikem deležu investicije. Drugi dejavnik, ki ga je sprožila recesija, je padec povpraševanja po nakupu nepremičnin, predvsem stanovanj in nakupovalnih centrov. Slednji so bili pretežna nova namenska raba, ki se je v Sloveniji razvijala na nekdanjih DUO. Tretji dejavnik, ki bi prej ali slej otežil prenovo DUO, pa je dejstvo, da so bila DUO, ki so omogočala največje in najlažje donose, v preteklih 20 letih že prenovljena.

V obdobju, ko vlaganja niso več tako donosna, viri financiranja pa so manj zanesljivi, je profesionalen pristop k prenovi DUO vedno bolj pomemben. Donosnost nepremičninskih vlaganj se bo počasi približala tistim v zahodni Evropi, projekte bo potrebno razvijati z natančno izdelanimi načrti z urbanističnega, finančnega, marketinškega in gradbeno-tehničnega vidika, a vedno bolj tudi s sociološkega vidika. Še tako dobra študija izvedljivosti projekta, ki bo temeljila zgolj na ekonomskih temeljih, ne bo omogočila hitre in učinkovite prenove, če ne bodo v načrte že v najzgodnejši fazi vključeni različni strokovnjaki s področja urbane prenove in širša javnost.

Pričujoča monografija Obalne preobrazbe: Izola vzhod avtorice prof. dr. Lučke Ažman Momirski nudi kvaliteten okvir za celovito prenovo DUO v občutljivem in pomembnem delu Slovenije, ki je izvedljiva tudi v časih finančne in gospodarske krize.

Boštjan Cotič

Razvoj na robu (uvodna beseda)

Prostor stika dveh elementov, vode in kopnega, vznemirja. To je rob, ki se premika in spreminja. Ko je vodni element vzvalovan, zbuja strah. Ob pospešku potresa ali vetra se rad razlije prek kopnega, tudi na slovenski obali, in uniči vse pred seboj. Zato so na Nizozemskem te robove skrajšali in utrdili, saj je voda ogrožala obstoj prebivalcev. Pred kratkim so v Benetkah dinamični rob premaknili na rob lagune in tako zavarovali robove kanalov in svoje edinstveno ikonično mesto. Bivanje ob robu je vseeno možno in ponuja svojevrstne užitke. V Dubaju so zgradili nove robove, cela otočja in užitek roba omogočili mnogim petičnim kupcem. Toda, civilizacijsko gledano, so že rimski zakonodajalci ta rob razglasili za splošno dobro, dostopno vsem.

Gospodarstvu je rob privlačen. V njem prepozna različne donosne priložnosti, na primer pristaniške dejavnosti za pretovor blaga, ribištvo in različne industrijske dejavnosti, povezane z izkoriščanjem vode in njenih prebivalcev, ladjedelništvo, proizvodnjo energije, komunalne dejavnosti, šport in turizem. Je tudi prvi obrambni zid obmorskih držav pred morebitnimi napadalci.

V prejšnjem desetletju so te robne prostore prepoznali kot razvojno zanimive. V Evropi in ZDA so projekte izvajali v duhu revitalizacije in urbane regeneracije. Pretežno je šlo za prostore, ki so postali gospodarsko neučinkoviti. Vse skupaj so zavili v dopadljivo ali vznemirljivo arhitekturno podobo, kakovost teh prostorov pa še izboljšali z javnimi odprtimi prostori za druženje in interakcijo. Izvedli so zahtevne in zapletene projekte – celovite spremembe. Izvajali so jih desetletje in več, toda uspeh je sledil tehtnemu, treznemu premisleku in zdravi investicijski shemi, nikakor pa ne prevzetni naglici po ustvarjanju hitrih donosov. Prav tako je bil na razpolago javni denar, saj je smisel regeneracije ožvitev gospodarskih tokov, smisel urbane regeneracije pa omogočiti mestu nov razvojni zagon s ponudbo privlačnih naložbenih priložnosti, z odpiranjem novih delovnih mest in s ponovno vzpostavitev prepleta družbenih odnosov.

Slovenske obale je malo. Pretežno je že zasedena z dejavnostmi, ki še prinašajo dohodke. Tista, ki ni zasedena, je tako ali drugače varovana – bodisi kot naravna vrednota, morsko javno dobro ali kot del nekakšne druge rabe, npr. dostop do pristanišča. Razvoj na tem robu je torej možen le z nadomeščanjem neperspektivnih rab s perspektivnimi, času neprimernih s sodobnimi. Glede na kompleksnost podviga je dobro pred začetkom fizične izvedbe opraviti večrazsežen, temeljit premislek, tudi ob posvetu z lokalno javnostjo.

Na robu graditi je vznemirljivo, vendar je priporočljivo takšno opravilo izvajati razsodno, podobno kot pri hoji po robu, kjer nepremišljenost, naglica ali ošabnost peljejo v pogubo.

Ivan Stanič

1. Uvod

Izbrano temo opredeljuje angleški pojem *waterfront*, ki ga lahko slovenimo v vodno pročelje ali fasado, pa tudi sprehajališče ob obali. Govorimo o urbanem polju oziroma pasu v neposrednem stiku z vodno površino: morjem, reko ali jezerom. Stik urbane strukture in vodne površine je rob » ... temeljna prvina, ki določi obliko celote ... « (Košir, 2006, str. 246) in ločnica » ... ki določi prostor kot binom: znotraj in zunaj.« (Košir, 2006, str. 246). Robove je mogoče definirati in oblikovati na različne načine: razločno ali nerazločno, jasno ali zabrisano, določno ali nedoločno.

Preobrazbe obalnih ali rečnih robov so med najbolj zanimivimi pojavi urbane prenovе od leta 1980 dalje (Moretti, 2012). Med vzroke za osredotočanje na posege obalnih urbanih con je mogoče šteti dejstvo, da nedefiniranih robov ni mogoče prepoznavati kot urbano kakovost (Košir, 2006, str. 246). Na urbanem vodnem robu izvedeni projekti so praviloma postali največje arhitekturne in urbanistične uspešnice (Meyer, 1999).

V beneškem mednarodnem središču Città d'Acqua za zbiranje dokumentacije, informacij, raziskovanje problemov in izkušenj urbanih naselij, ki so se razvila in so locirana ob obalah, znotraj zalivov, lagun, ob estuarijih ali na bregovih pomembnih rek, razumevanje pojma *waterfront* običajno odgovarja in se nanaša na območje pristaniške infrastrukture in pristaniške dejavnosti (www.citiesonwater.com). Pristanišča in industrija znotraj ter ob urbanem agregatu, neposredno ob vodni površini in na lokaciji vodnega pročelja, kjer so bile dejavnosti opuščene na širšem urbanem polju, so izvrsten laboratorij za opazovanje sprememb odnosov med mestnim tkivom in vodno površino. Tovrstne pristaniške in industrijske cone so v preteklosti postale idealne lokacije za razvoj novih urbanih središč, pristaniška mesta zahodne Evrope in Severne Amerike pa so prevzela vodilno vlogo pri njihovem oblikovanju (Meyer, 1999).

Lokacije, o katerih govorimo, so prazna, opuščena, zapuščena in neuporabljena industrijska ali poslovna zemljišča, na katera je vplivala raba samega kraja ali okoliških zemljišč z dejanskim ali predvidevanim onesnaženjem. Tovrstne lokacije imajo navadno slabo vizualno podobo. Imenujemo jih *brownfields*. Njihova značilna lastnost je prisotnost pomembnega ponovnega razvojnega potenciala ob istočasnem zavedanju, da so kvalitetne in izvedljive rešitve možne samo v uskladitvi javnega in zasebnega interesa (Cotič, 2012). Brez javnih vlaganj v prostorski razvoj degradirana urbana območja ne morejo postati konkurenčna t.i. *greenfields* (to so nezazidana zemljišča v mestu, predvidena za namen kmetijstva ali druge dejavnosti); brez izboljšanja kakovosti podtalnice, onesnaženosti in ekosistemov območja pa jih ni mogoče uspešno ponujati vlagateljem na trgu. Prav za degradirana obalna območja nekateri avtorji uporabljajo tudi izraz *bluefields*: to so zemljišča,

kjer so locirani komunalni objekti ali stavbe različnih ustanov, ki niso več v uporabi (Schubert, 2012).

Urbano regeneracijo imenujemo proces prostorske načrtovalske strategije za ponoven razvoj (prenovo) območij, kjer je prišlo do ekonomske stagnacije, fizičnega propada in/ali celo socialnih nemirov, vse skupaj pa je vodilo do padca ekonomske vrednosti zemljišč teh con. Pojem opredeljuje usklajevanje aktivnosti, ki so s pripravljeno načrtovalsko politiko, strategijo in programi usmerjene na tovrstna območja. Ciljna območja urbane prenove niso samo urbani pasovi neposredno ob morju, rekah ali jezerih, ampak tudi zapušteni transportni terminali in rudniška območja ter druge podobne lokacije. Urbana prenova vključuje ponovno usposabljanje ali obnovo določenih stavb ali sestava stavb (Ažman, Oven, Stanič 2012).

Urbane preobrazbe so del urbane prenove. Pri obalnih preobrazbah se sicer osredotočamo na nekatere vidike urbane preobrazbe, še vedno pa je prvi korak pri načrtovanju oblikovanje celovite prostorske vizije in strategije, saj različni *brownfields* potrebujejo različne pristope znotraj procesa regeneracije. Pri nekaterih gre za obnovo zgodovinske industrijske dediščine na obalnih pasovih, pri drugih za obnovo urbanih obalnih procelij, tretji vzpostavljajo ponoven odnos med pristaniščem in mestom, pogosto je ponovno obujen prevoz po vodi (Moretti, 2012). Razvoj *brownfields* je eno izmed osrednjih vprašanj evropske prostorske razvojne politike. V tem sklopu pomembnost obalnih območij dokazuje oblikovanje desetih načel za kakovostni trajni razvoj urbanih obalnih pasov, definiranih v sklopu pobud konference Urban 21 julija 2000 v Berlinu in med svetovno razstavo Expo v Hannoveru.

Z raziskavo in empirično študijo številnih primerov oblikovanih obalnih pasov v tujini se osredotočamo na ugotavljanje prednosti in priložnosti ter ranljivosti in tveganj tako lokacije obalnih pasov kot posegov vanje. Raziskava je zasnovana v okviru izbranih primerov z upoštevanjem njihovih posebnosti in z namenom predstavitve natančno določenega problema. Pričakujemo, da se bodo s prikazom sodobnih pojavov obalnih območij razkrile vzročne zveze znotraj njih samih, kakor tudi to, katere podatke je pri obravnavi, načrtovanju in projektiranju obalnih območij potrebno predhodno zbrati in katere kriterije je pri tem potrebno upoštevati. Študija se zaključuje z opisom lokacije vzhodnega dela Izole. V okviru mednarodne urbanistične in arhitekturne delavnice Obalne preobrazbe: Izola vzhod je bilo izdelanih šest strategij, ki so predstavljene v primerljivi osnovni tlorisni organizaciji. S takim metodološkim pristopom želimo prispevati del ugotovitev za poglobljeno, celovito in vsestransko raziskovanje obalnih preobrazb ter k večji utemeljenosti in razumevanju pojavov na obalnih območjih.

2. Preobrazbe obalnih območij

Razvoj pristanišč, s tem pa tudi pristaniških mest, je povezan z razvojem sodobne ekonomije, ki temelji na trgovanju. Po načelih ciklov dolgih valov v svetovni kapitalistični ekonomiji sovjetskega ekonomista Kondratieva je mogoče čas od konca 18. stoletja do srede 21. stoletja deliti na pet faz (Meyer, 1999):

a) Obdobje energetske revolucije (1782–1843)

V tem času nastanejo nova mesta, ekonomske funkcije mest se sprostijo, nov program pristanišča pa je deležen pozornosti vlagateljev. Prostorsko je pristanišče do srede 19. stoletja del mesta, ki je obdano z obzidjem; hkrati je ploščad za trgovanje in skladiščenje tovara ter javno dostopna ulica s številnimi dejavnostmi in ljudmi. Posebno reke v mestih ne predstavljajo meja, ampak razširitev urbanega tkiva.

b) Obdobje infrastruktur (1846–1892)

V 19. stoletju se pomen locusa mest poveča, obod mesta izginja, povečuje se vloga prometa, s tem pa se širi mestna struktura, ki postaja vpeta v razvijajoč se regionalni in nacionalni urbani sistem. Tradicionalno pristanišče se prične postopoma spreminjati v tranzitno pristanišče. Mesto in pristanišče postajata dve ločeni prostorski celoti, tokovi tovara tečejo mimo mest. Slednja se pričnejo širiti proti kopnemu.

c) Obdobje povečanja (avto)mobilnosti (1893–1948)

Hkrati s krepitvijo in zgoščevanjem ekonomskih aktivnosti je ustvarjen temelj za oblikovanje vele mestnih okrožij. Tranzitna pristanišča se spreminjajo v industrijska območja, zato program pristanišča za mesta ni več zanimiv. Industrijske cone gradijo izven mestnih delov (v primeru pristanišča med mestom in vodno površino), prostorska obravnava industrijske pristaniške in urbane krajine je različna.

č) Obdobje globalizacije in internacionalizacije (1949–1998)

Od druge polovice 20. stoletja je industrijsko pristanišče locirano ob mestu, tako pristanišče kot mesto sta avtonomni celoti in pojava. Blago je predelovano znotraj pristanišča. Med pristanišči pride do delitve dela, kar vodi do razvoja po površini in obsegu večjih pristanišč. Tako pristanišče je središče distribucije tovara in napaja večja celinska območja.

d) Obdobje omrežij (1999–2048)

Mesto in (distribucijsko) pristanišče postaneta del omrežij, katerih struktura se neprestano spreminja. Hkrati mesto prepozna pristanišče kot del urbane krajine, pristanišče pa vidi mesto kot potencialno središče logistične organizacije in telekomunikacij. Z opustitvijo pristaniškega programa na nekdanjih pristaniških lokacijah med mestom in vodno površino pristaniška mesta ponovno odkrijejo svoj *waterfront*.

Slika 1: Oblikovanje obalnega prostora ob starem mestnem jedru Viane do Castelo, Portugalska (Gašper Kociper).



2.1 Prednosti in priložnosti

Pristaniška mesta na Nizozemskem ob severozahodni evropski delti označuje predvsem neprestano spreminjajoč se odnos med kopnim in vodno površino oziroma med mestom in pristaniščem. Voda ima na tem geografskem območju mnogoplasten pomen in ambivalentno vlogo: na eni strani je prometna infrastruktura in simbol zaščite proti tuji prevladi, na drugi strani pa predstavlja zaradi poplavljanja neprestano grožnjo mestom in ljudem. Tudi zato se razvijejo na Nizozemskem v zgodovini različni tipi pristanišč – tako znotraj kot zunaj nasipov (Meyer, 1999).

Mesto Rotterdam z največjim pristaniščem v Evropi in enim izmed največjih pristanišč na svetu varuje pred neposrednimi poplavami s strani morja prav lokacija ob reki Maas, ki je od morja oddaljena štirideset kilometrov.

Maarten Struijs (Struijs, 2012) utemeljuje razvoj obalnega prostora v Rotterdamu v obdobju zadnjih štirideset let z osredotočanjem na rušenje, ohranjanje in spreminjanje obstoječih stavb oziroma prostora, ki se ali ohranja ali ne ohranja. Tako je na območju Oude Haven (Starega pristanišča), ki je najstarejše pristanišče v mestu, v sedemdesetih letih dvajsetega stoletja izpeljana rušitev stavb kot prvi korak v izvedbi prometne zanke nove prometne povezave preko reke Maas. V tem času so bili načrti za rušitev in izbris starih četrti politična prioriteta (Meyer, 1999). Zasnova in oblikovanje arhitekture arhitekta Pieta Bloma je reakcija in odziv na funkcionalistično arhitekturo ter urbanizem. V tem posegu se zgodovinske stavbe (z izjemo Bele hiše iz leta 1898) ne ohranijo, vsi posegi in vsi prostori so oblikovani na novo.

Pomol Wilhelmina je del območja Kop van Zuid na južnem bregu reke Maas, lociran neposredno nasproti starega mestnega jedra. S kraja pomola so ljudje nekoč pričenjali svoje potovanje v ZDA,



Slike 2–5: Obala reke Maas v Rotterdamu, Nizozemska (Maarten Struijs).



v New York. V preteklosti pomembna cona, ki je varovala mesto pred nevarnostjo narasle reke in ki je hkrati ločevala mesto od pristaniške lokacije, je bila opuščena, ko je pristanišče preselilo svoje dejavnosti proti ustju reke. V osemdesetih letih dvajsetega stoletja je bil prostor prepoznan kot ključni dejavnik in velik potencial za prostorski razvoj celotnega Rotterdama. Območje je od devetdesetih let v stanju prenove, ki predvideva kakovostno mešano rabo (stanovanjsko in poslovno zazidavo, izobraževalne programe, programe za prosti čas). Namen prenove je izgradnja pomembnih in oblikovno izrazitih stavb, ki jih načrtujejo mednarodni arhitekti (zvezde), kot so Norman Foster, OMA, Renzo Piano, Alvaro Siza, Peter Wilson, Mecanoo, ter oblikovanje obalnega pasu, polnega živahnega dogajanja. Cona je blizu in neposredno povezana s središčem mesta in zato ne le spreminja podobo Rotterdama, ampak odpira za vlaganja, izgradnjo, bivanje in kakovostno življenje tudi celotno južno stran mesta. Ob pomolu še vedno pristajajo velike potniške ladje, zato se je ohranilo vzdušje prihajanja in odhajanja kakor tudi pomorski značaja območja. Deloma k temu pripomore ohranitev stavb starih skladišč v jedru pomola, medtem ko je rob v celoti pozidan z moderno arhitekturo.

Slika 6: Čistilna naprava za zrak in vodo ob tunelu in reki Maas v Rotterdamu, Nizozemska (vir: BingMaps, februar 2013).

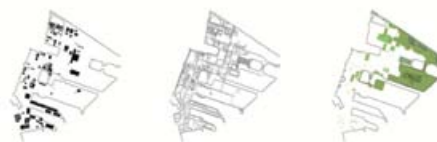




Slika 7: Čistilna naprava za zrak in vodo ob tunelu in reki Maas v Rotterdamu, Nizozemska (Maarten Struijs).



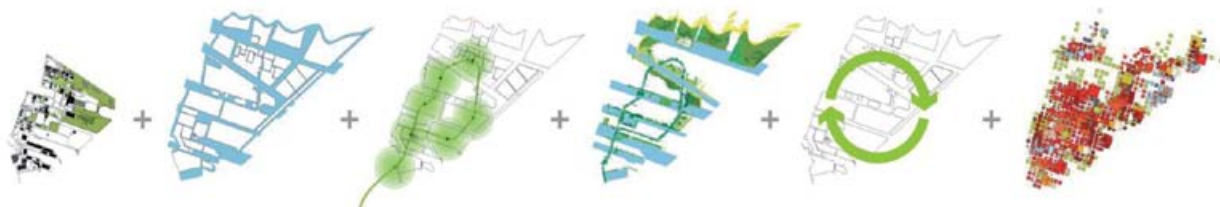
*Slika 8: Območje severnega dela pristanišča (Nordhavn) v Københavnu, Danska (BY&HAVN).
Slika 9: Obstoječe stavbe, mreža, parcele, strukture, zeleni sistem severnega pristanišča v Københavnu, Danska (BY&HAVN).*





Slika 10: Vizija mesta prihodnosti za 40.000 ljudi in 40.000 delovnih mest v severnem delu pristanišča v Københavnu, Danska (BY&HAVN).

Slika 11: Šest strateških principov za razvoj severnega dela pristanišča v Københavnu na Danskem: otoki in kanali, identiteta in zgodovinski razvoj, mesto »petih minut«, »plavo« in »zeleno« mesto, nizkoogljično mesto in pametna mreža (BY&HAVN).



V začetku enaindvajsetega stoletja sežejo obalne preobrazbe na območja, ki so locirana na levem bregu reke Maas v smeri proti zahodu, kjer deluje današnje пристаниšče. Na območju in v stavbah rotterdamškega podjetja suhega doka (RDM) stare ladjedelnice v Waalhavnu se razvije eksperimentalni šolski kampus za raziskovanje, oblikovanje in proizvodnjo. Lokacija pristaniških naprav za popraviljanje ali čiščenje ladij postane kraj izobraževanja (kjer izvajajo programe srednjega in višjega strokovnega izobraževanja in imajo na razpolago veliko prostorskih možnosti za eksperimentiranje ter praktične raziskave), lokacija dela (kjer so programi inovativne in ustvarjalne industrije, kot je na primer inovacijski dok, lociran v monumentalni industrijski dvorani) in lokacija za prirejanje dogodkov (kjer stavbe velikih dimenzij omogočajo organizacijo srečanj, posvetov, slikarskih in kiparskih razstav). Obstoječe stavbe in prostor se ohranijo, notranjost zgradb pa je spremenjena in prilagojena novim dejavnostim.

Čistilna naprava za zrak in vodo ter elektrarna ob reki Maas na izhodu iz tunela Maas sta bili zgrajeni sredi devetdesetih let dvajsetega stoletja zaradi novih okoljskih predpisov. Ker je program v dvajsetih letih delovanja izpolnil akcijski izhodiščni cilj in se je amortiziral, je čistilna naprava svoje delovanje zaključila. A stavbe ne bodo porušili, saj bo leta 2014 spremenjena v urbano igrišče. Ohranjen bo ves zunanji in notranji prostor skupaj z napeljavami in v rahlem loku oblikovanimi zunanjimi stenami iz nerjavečega jekla. V obstoječi zunanji in notranji prostor bodo samo dodana igrala.

Transformacija pristanišča v Københavnu je primer zapletenega procesa pogajanj različnih akterjev, ki v raznih fazah procesa ponovno ocenijo in določijo svoje interese ter pri nadaljnjih faznih korakih iščejo in najdejo nove načine za sodelovanje. Pomemben je proces učenja pogajanj med udeleženci v prostoru, njihovega medsebojnega sodelovanja in prilagajanja pristopov za doseganje boljših rešitev. Preobrazba pristanišča v danski prestolnici, ki se bo iz zgoščenega industrijskega in pristaniškega območja spremenilo v privlačno urbano mestno območje na obalnem pasu, je največji metropolitanski projekt v Skandinaviji.

Nordhavn kot najbolj severno ležeči del pristanišča v Københavnu ima zaradi bližine središča mesta izjemno lokacijo in omogoča enkratne poglede na Øresund, pomole, kanale in doke. V sedemdesetih letih dvajsetega stoletja so industrija in specializirane pristaniške funkcije počasi pričele izginjati iz pristanišča. Hkrati z opuščanjem pristaniških dejavnosti je raslo mesto (ki raste še danes) in za svojo širitev potrebovalo nov prostor.

Nordhavn je zasnovan na temeljih jasne strategije. Slednja je operativno orodje za oblikovanje kohezije med različnimi izzivi, s katerimi se projekt sooča, in zagotavlja, da bo projekt izveden skladno z zasnovano vizijo. Strategija temelji na šestih izhodiščnih principih: oblikovanju otokov in kanalov, identiteti in zgodovin-



Slika 12: Plavajoči pontonski sistem, ki se dviga in spušča s plimo in oseko, za privez dvajsetih zgodovinskih ladij (ELBE&FLUT; vir: HafenCity Hamburg GmbH).



Slika 13: Središče Ars Electronica (AEC) ob reki Donavi v Linzu, Avstrija (TREUSCH Architecture ZT GMBH).

skem razvoju, mestu »petih minut«, »plavem« in »zelenem« mestu, nizkoogljičnem mestu in pametni mreži. Ko bo projekt izgradnje zaključen, bo v Nordhavnu lahko živel 40.000 ljudi, na voljo pa bo 40.000 delovnih mest (Justesen, 2012).

Prvi del območja, ki bo zgrajeno, je južni del Nordhavna. Čeprav je s treh strani obdan z vodnimi površinami, bo nova četrt ravno tako prepletena z ozkimi kanali in bazeni. Dostop do vode bo urejen preko stopnic, nizkih promenad, pomolov, ki bodo vsi javno dostopni. Notranje пристanišče ima zgodovinski del s prekrasnimi starimi stavbami. Rezultat preobrazbe so novo gledališče, nova operna hiša in razširitev Kraljevske knjižnice na obali. Na vhodnem pragu je locirana plaža Øresund, kar omogoča neposredni dostop do morja. V prihodnosti bodo prebivalci mesta živeli in delali na območju, ki je tesno povezano z vodo. Gosto poseljena četrt bo nudila različne urbane prostore za rekreacijo in javne funkcije.

Priložnost za preoblikovanje roba pristanišča, ki obdaja mestno središče, je bila v primeru Hamburga zaznana po padcu berlinskega zidu. V tem času se je vloga Hamburga v Evropi pomembno spremenila in izboljšala. Mesto, ki se je lahko ponovno pričelo povezovati, je bilo prepoznano kot novo metropolitansko srce z velikim razvojnimi potencialom. Projekt HafenCity pokriva območje 157 hektarjev (Nordhavn 200 ha) in je eden izmed najbolj prominentnih projektov razvoja in preobrazbe obalnega območja mest. Temelji na novem konceptu urbanega življenja in bo povečal velikost Hamburga za 40 %, predvidenih je 5800 novih bivalnih enot in več kot 45.000 delovnih mest. Nova promenada in nov obalni prostor bosta daljša za 10,5 km. Velikost oblikovanih javnih parkov, trgov in promenad bo 27 hektarjev (www.hafencity.com).

Urbana regeneracija bo obsegala obnovo nekdanjega pristanišča in industrijskih območij z nujno dekontaminacijo in načrtovanjem stanovanjskih, prostočasnih, pisarniških in poslovnih območij, združitljivih s sosednjimi pristaniškimi dejavnostmi. Parkiranje bo v celoti urejeno v kletnih etažah, ki so zavarovane pred poplavamami; s tem bodo pridobljene površine na nivoju pritličja za druge javne dejavnosti (Ažman, Oven, Stanič, 2012).

Kakšne so arhitekturne teme, povezane z rečnimi vodnimi površinami in kakšno je lahko razmerje med mestom in reko? Reka Donava je dolga skoraj 3000 kilometrov, izvira v Črnem gozdu v Nemčiji in se izliva v Črno morje v Romuniji. Vzdolž reke je nastala cela vrsta manjših posegov v mestna tkiva ali krajino, ki svojo prednost gradijo na dialogu z vodno površino. V bližini Bratislave na Slovaškem je na otoku zgrajen Muzej sodobne umetnosti Danubiana, ki ga želijo razširiti s steklenimi izložbami nad samo reko in povezati notranji prostor muzeja z zunanjo prvino reke (Lamers, 2012). Tudi v Budimpešti stare fotografije rečnega brega razkrivajo v nekdanjem prostoru rečnega roba živahno trgovanje, kar danes ni več mogoče zaradi razširitve prometnega omrežja. Projekti, kot so kulturno središče A38 na nekdanji ukrajinski tovarni ladji (arhi-

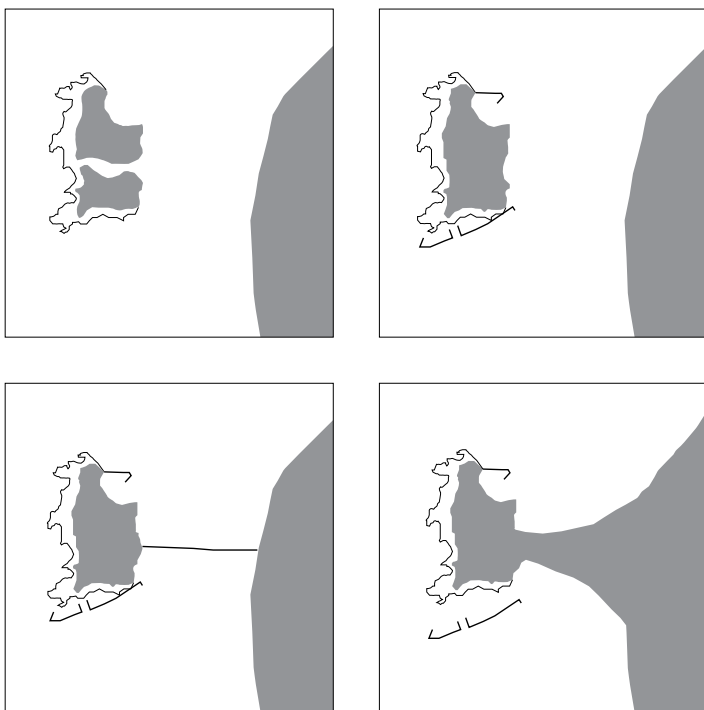
tekt Váncza Művek), kjer je eno izmed najpomembnejših kulturnih zbirališč v Budimpešti; park s stavbami na nasipu in kopališče znotraj nasipa ob Donavi Kopaszi-gát (arhitekta Gábor & Bence Turany) ali »kit, ki se je zagozdil med dve historični stavbi« (arhitekt Kas Oosterhuis).

Dva projekta kulture v Linzu v Avstriji prav tako gradita dialog z reko: Umetniški muzej Lentos, ki uokvirja pogled proti reki, in središče ARS Electronica, ki je zasnovano kot pohodna skulptura v obliki kristala z namenom ohranjanja prostega pogleda proti reki. Zasnova odprtega javnega trga na rečnem bregu je oblikovanje edinstvenega in kakovostnega javnega prostora, ki ga dopušča le izjemna lokacija rečnega roba.

Organizacija River Cities Platform opozarja na ključni pomen kulturne dejavnosti za razvoj urbanih obalnih con, ki povečujejo dostopnost do vodnih površin in ustvarjajo nove kakovostne javne prostore (www.river-cities.net). Cilja delovanja organizacije sta: omogočiti participacijo javnosti (kar je za tako izjemne lokacije, kot so obalni pasovi, lažje) in medsektorsko sodelovanje (na primer med umetnostjo, turizmom, izobraževanjem, urbanizmom). Kulturne dejavnosti so programi, ki delovanje obalnih območij pomembno obogatijo.

Majhna in srednje velika sredozemska mesta razvijajo pri formiranju mestnega obalnega pasu pomembne oblikovne prvine, kot je na primer obalna promenada. Številne primere promenad, ki so prepoznan in uveljavljen vmesnik med mestom in vodno površino, najdemo tako pri zasnovah obalnih prostorov kot v njihovih izvedbah. Prve v načrtu za Barcelono Léona Jausselyja leta 1907 s številnimi reprezentančnimi javnimi prostori ali v Le Corbusierjevem načrtu Maciá za Barcelono leta 1932, druge v primeru nove promenade Moll de la Fusta, kjer se stikata Barcelona in morje, ali v primerih iz južnoameriških mest. Prihodnost tombolo mest, kot so Las Palmas de Gran Canaria, Cádiz in Tir, je v veliki meri povezana ravno z oblikovanjem obalnega pasu. Tombolo je peščena sipina, ki povezuje otok s kopnim ali z drugim otokom.

Primerjava obalnega pasu pristanišča in mesta razkriva naslednjo ugotovitev: obalni pas je priložnost za oblikovanje novega vhoda v mesto. Urbani *waterfront* obstaja v odnosu do niza v sosedstvu lociranih obvodnih polj. Kakor je pristanišče lahko tudi prostor za turizem, prosti čas in rekreacijo, je lahko industrija na obalnem območju uspešno združljiva z urbano strukturo in programi, lociranimi na obalnem pasu, ter pomeni nadgradnjo sodelovanja z drugo industrijo. Urbano obalno polje lahko postane za prebivalce najbolj priljubljen del mesta. Na obalnem pasu umeščeni manjši trgovski programi so glavni vir, ki podpira socialno in ekonomsko obnovo mesta, podobno kot povezave turističnih dejavnosti in kulturne dediščine. Obnovljeno vodno pročelje naj poudarja krajske prvine, iz katerih prehaja v urbano merilo kot zgib med mestom in pristaniščem.



Slika 14: Mesto Tir v južnem Libanonu (vir: Bing Maps, februar 2013).

Slika 15: Razvoj »tombolo« mesta Tir v južnem Libanonu (vir: Jose Madrigal).



2.2 Ranljivosti in tveganja

Urbani *waterfront* ima v procesu urbanizacije pristaniških mest številne prednosti, tako s stališča kakovosti grajenega prostora, vpliva na rast gospodarstva in ekonomije kot priložnosti za oblikovanje socialno kulturnih sistemov. Poleg prednosti in priložnosti, ki jih nudijo obalne preobrazbe zaradi izjemne lokacije, bližine mestnih središč (kamor je možna njihova nova urbana širitev), bogate kulturne dediščine (in njene ponovne rabe), vzpostavljanja urbanih promenad ob vodni površini z izboljševanjem javnega dostopa do obalnega pasu, oblikovanja novih javnih prostorov (kot je na primer plaža v mestu) in podobno, imajo obalni prostori tudi svoje ranljivosti in tveganja.

Posegi v obalni pas postanejo pogosto standardizirani, to pomeni enotni za vse lokacije, namesto da bi upoštevali ustrezno merilo intervencij. Prednostni cilji vlagateljev so doseganje velikih dobičkov in ne dobre kakovosti prostora, investitorji pa raje podpirajo izgradnjo trgovsko turističnih programov kot stanovanjskih območij, pogosto omejujejo javni dostop do obale, nenazadnje se lahko izgublja lokalne značilnosti prostora (Moretti, 2012).

Obalni pas je tudi bolj izpostavljen nevarnostim nekaterih naravnih nesreč, predvsem poplav, ki ob morju nastajajo zaradi združevanja različnih klimatskih, hidroloških, reliefnih vplivov. Direktiva 2007/60/ES označuje poplavo kot začasno prekritje zemljišča z vodo, ki običajno z njo ni prekrita. To vključuje poplave, ki jih povzročijo reke, gorski hudourniki, občasni vodotoki ter poplave, ki jih povzroči morje v obalnih območjih. S poplavno ogroženostjo so povezane škodljive posledice za zdravje ljudi, okolje, kulturno dediščino in gospodarske dejavnosti, zato so pomembni ukrepi za obvladovanje poplavne ogroženosti ter za zmanjševanje verjetnosti poplavljanja.

Primer izjemno visokih voda so bile poplave v Benetkah novembra leta 1966. Sprožila jih je nenavadna kombinacija visoke plime in južnega vetra (jugo ali široko). 4. novembra leta 1966 je bila morska gladina na največji višini kadarkoli izmerjenega vodostaja oziroma kar 194 cm nad normalnim povprečjem vodostaja.

Na Nizozemskem so bile katastrofalne poplave zabeležene že pred slabim tisočletjem. Obalni pas Nizozemske se je skozi stoletja zaradi posegov ljudi in naravnih nesreč stalno spreminjal – danes leži

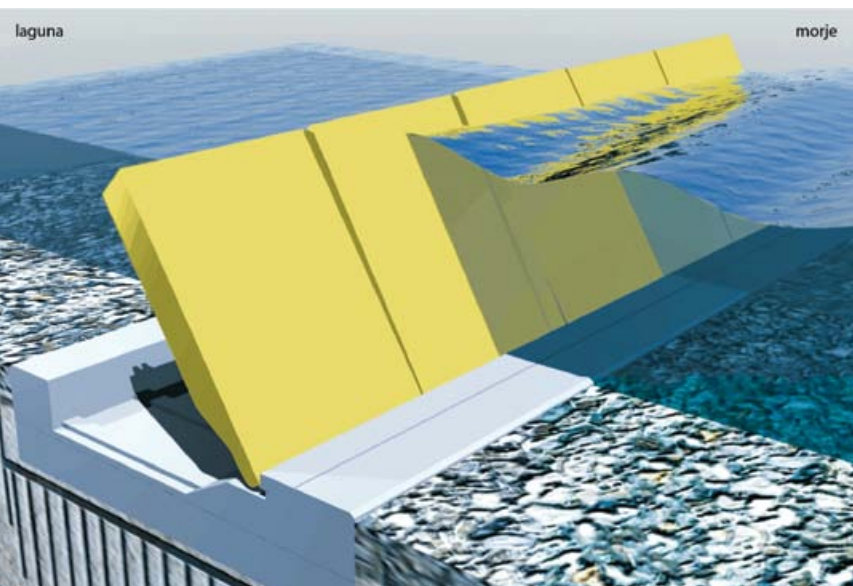
Slika 16: Letalski ortofoto posnetek beneške lagune, Italija (arhiv mednarodnega središča Città d'Acqua, Benetke).

kar 24 % območja pod morsk gladino, preostali del območja pa na ravni morske gladine ali nekoliko višje. Jugozahodni del Nizozemske je rečna delta, zemljišča pa so pred poplavami zavarovana z nasipi – polderji. Poplave februarja leta 1953 so sprožile sesutje celega sistema nasipov v južnem delu Nizozemske in posledice so bile uničujoče (Loeper, 2012).

Nevarnosti poplav obalnih območij bodo v prihodnosti še večje, saj številne različne meritve dokazujejo stalno naraščanje višine morja v zadnjem stoletju.

Tudi Benetke se soočajo z resno nevarnostjo dvigovanja morske gladine in posedanja mesta. Projekt MOSE bo poplavljanje v Benetkah preprečeval z gradnjo zaščitnega sistema, lociranega na treh vseh vtokih z morja v beneško laguno: ob Lidu, Malamocci in Chioggi. Zapora bo ločila vodno telo Jadranskega morja od vodnega telesa beneške lagune ter zaščitila pred poplavami tako Benetke kot naselja ob laguni. Morska vrata bodo ležala na morskem dnu in bodo upoštevala vrsto zahtev pri svojem delovanju: ne bodo spreminjala krajinske podobe Benetk, ne bodo vplivala ali preprečevala pristaniških in ribiških aktivnosti. Del naprave, ki je neverjetnih

Slika 17: Shema zapore projekta MOSE za varovanje mesta Benetke v Italiji pred poplavami (arhiv mednarodnega središča Città d'Acqua, Benetke).





Slika 18: Gradbišče zapornic projekta MOSE za varovanje mesta Benetke v Italiji pred poplavami (Tomaž Berčič).

dimenzij – 20 m širine in do 30 m višine ter okrog 5 m debeline – se bo ob nevarnosti visoke plime, ko ta preseže vodostaj 110 cm nad povprečnim vodostajem v laguni, pričel dvigovati iz vode tako, da bo začasno prekinil neposreden stik med laguno in morjem. V času mirovanja bodo zapornice napolnjene z vodo, v času nevarnosti pa bo stisnjen zrak izrinil vodo iz njih in zapornice se bodo dvignile (MOSE, 2012).

Na Nizozemskem so že pred poplavami leta 1953 sprožili načrtovanje in izvedbo tako imenovanih del v delti (*Delta works*): gre za številne valobrane, nasipe, prepreke, ki ščitijo kopno pred poplavljanjem Severnega morja. V južnem delu Nizozemske živi na ogroženih območjih pretežno del od skupno štirih milijonov ljudi, v celoti pa na Nizozemskem živi dve tretjini prebivalcev na območjih pod morsko gladino. Večinoma gre za kopno, ki je bilo morju odvzeto v preteklih stoletjih in zavarovano s tudi do 25 m visokimi nasipi (Loeper, 2012).

Delta works so bila uradno zaključena leta 1997, v resnici pa se je izvedba končala šele leta 2010. Trenutno dele nasipov, ki niso dovolj trdni, dodatno utrjujejo, da bodo višji in daljši. Nizozemska se pripravlja na dvig gladine Severnega morja do leta 2100 v višini 1,3 m (kar je leta 2008 popravljena nova projekcija višine morske gladine v prihodnosti) in do leta 2200 v višini od 2 do 4 m (www.deltacommissie.com). Za kakšen obseg del gre, pojasnjuje tudi podatek, da je Društvo gradbenih inženirjev Amerike leta 2006 razglasilo *Delta works* za enega izmed sedmih čudežev modernega sveta (Ormsby, 2007). V prihodnosti je mogoče pričakovati, da bodo imela podobne težave vsa naseljena obalna območja in da se bodo brez izgradnje zaščitnih konstrukcij soočala s katastrofalnimi posledicami.

Neizbežen in pogosto predimenzioniran del obmorskega urbanega polja so posebne ureditve komunalnih privezov ali območja marin ob obali (*on shore*) ali proč od njih (*off shore*), vse zaradi dobičkov, ki jih pričakujejo vlagatelji. Podobno kot pri gradnji velikih konstrukcij, kot je valobran preko nekdanjega estuarija Vzhodne Šelde na Nizozemskem, je tudi pri načrtovanju pristanišč potrebno zbrati za načrtovanje ustrezne podatke, med njimi meteorološke (o temperaturi zraka, zračnem tlaku, vetru in druge), hidrološke (o valovih, tokovih v morju, globinah morja, značilnostih plime in oseke ter druge), geološke (o sestavi tal, možnostih čiščenja morskega dna in druge) ter o okoljskih omejitvah (Battelino, 2012).

Ureditve za plavajoče objekte (različna vodna plovila, kot so čolni, jadrnice in podobno) na grajenih nabrežjih, v pristanih in na pomolih, je mogoče oblikovati na mnoge načine. Pri načrtovanju so pomembni robni pogoji, to so pogoji vodne površine, in geometrija obale. Največja pomanjkljivost načrtovanja tovrstnih struktur je še vedno ne dovolj interdisciplinarna sestava projektne skupine. Razvoj rabe morskega prostora in konstrukcij v morju zahteva



Slika 19: Valobran preko nekdanjega estuarija Vzhodne Šelde, Nizozemska (Erdee Media BV).



Slika 20: Protivetrna pregrada ob kanalu v Rotterdamu na Nizozemskem (Maarten Struijs).

celostno načrtovanje morja, obale in rabe obalnih zemljišč. Ker obstajajo številne povezave med dejavnostmi na morju in na celini, je ključnega pomena usklajeno načrtovanje obeh območij in disciplin (Steinman, Gosar, 2012).

Po izboru tipa in oblike strukture je potrebno preveriti še vpliv sil na izbrano strukturo. Sile, ki na strukturo delujejo z morske strani, so vplivi morja in plovil. Zasnovo konstrukcije je treba prilagoditi različnim dejavnikom. Nekateri od njih so značilni za morsko okolje: smer (v vseh treh dimenzijah) in hitrost morskih tokov, smer in moč vetra, smer in višina valov, erozija, prenos in odlaganje sedimentov, vidiki kakovosti vode, globalno in mikro pogrezanje tal, varstvo pred poplavami (plima in valovi), valovi, ki jih povzroča morski promet in podobno (Steinman, Gosar, 2012). Pogoji tal pogosto določajo izbiro oblikovanja strukture. Večinoma ob obalnih pasovih pogoji tal niso ugodni ter jih je potrebno izboljšati, da lahko nosijo potrebne obremenitve (Battelino, 2012).

Obalni pasovi so izpostavljeni močnejšemu vetru, ki pogosto ovira človeške dejavnosti na kopnem. Protivetrne pregrade zmanjšujejo hitrost vetra, na širšem območju lahko tudi do 50 % in na ožjem območju celo do 80 % vetrne moči. Energijo vetra lahko primerjamo z energijo vode, pri primerjavi ima kopno podobno vlogo kot rečno dno. Hitrejši kot je pretok vetra, močnejše je njegovo vrtnčenje. Vetrobrani nadzorujejo količino vetra, ki se vanje zaleti, tako da pregrada še vedno prepušča nekaj vetra. Na tak način se vetrovi za pregrado združijo z manjšimi turbulencami. Medtem ko so lahko vetrobrani izvedeni kot začasne strukture ali kot del zelenega sistema, pa so lahko tudi grajeni posegi.

Težave, ki jih je povzročal veter okrog mostu Caland v Rotterdamu, so rešili s 1750 m dolgim protivetrnim zaslonom, ki je 25 metrov visok in omogoča 25 % propustnost. Južni del zaslona je sestavljen iz polkrožnih elementov razpona 18 metrov, osrednji del pa razpona 4 metre. Severni del zaslona gradijo ravne betonske plošče velikosti 10 x 10 metrov. Šele izgradnja vetrobrana je omogočila nemoteno uporabo kanala ter ustrezno zavarovanje za uporabo sistema kolesarskih in pešpoti na obalnem območju (Struijs, 2012).

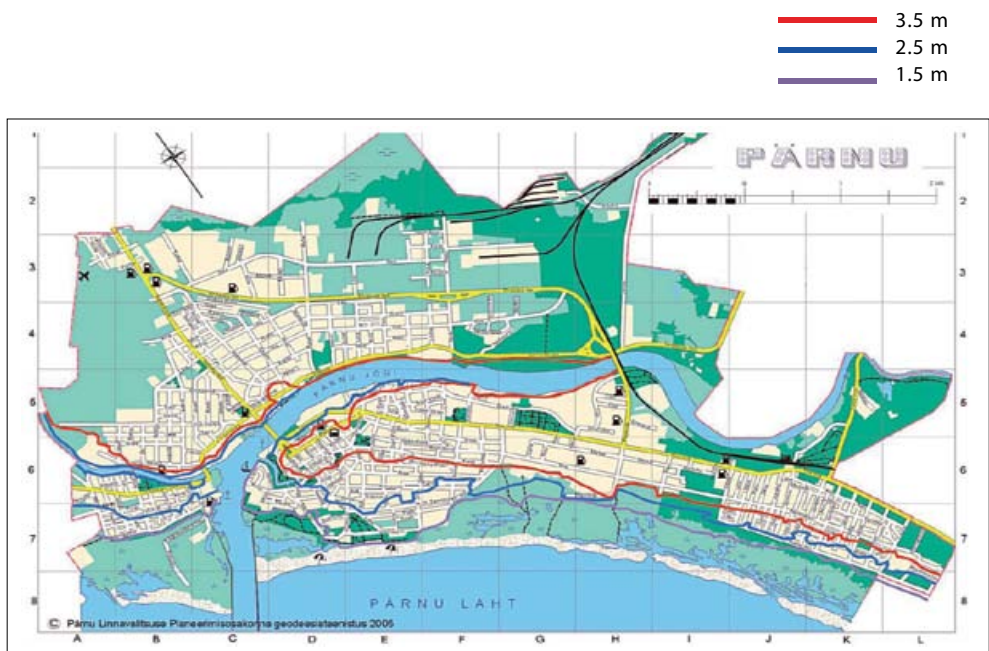
Na ranljivost obalnega pasu vplivajo tudi družbene okoliščine. Mesto Pärnu ob izlivu največje in najdaljše estonske reke v Riški zaliv ima tisočletno zgodovino, med drugim kot pomembno trgovsko mesto Hanzeatske zveze. V času industrijske revolucije je postalo mestno pristanišče izvozna točka za lokalne izdelke, kot so les, tekstil in hrana. Leta 1838 nastane prva kopališka ureditev v mestu, s tem se prične razvoj zdraviliškega območja, ki s svojimi blatnimi kopelmi doseže mednarodno odmevnost (Soosar, 2012). Pärnu konec 19. stoletja dobi železniško povezavo. Pristanišče je s sovjetskim prevzemom oblasti leta 1940 za nadaljnjega pol stoletja samo še ribiško pristanišče. V devetdesetih letih je bilo pristanišče privatizirano, ponovno izvaža les, a se količina pretovora zmanjšuje.



Slika 21: Poplave v ulici Papli v mestu Pärnu, Estonija, januarja leta 2005 (Riina Mürsepp).

Slika 22: Območje mokrišča – naravnega rezervata med zalivom in mestom Pärnu, Estonija (Mati Kose).





Slika 23: Višine poplavnih vod in ogrožena mestna zemljišča v mestu Pärnu, Estonija (Pärnu Linnavalitsuse Planeerimisosakonna geodeesia teenistus 2005).



Slika 24: Območje svetovne dediščine Vatskega morja v Friziji, Nizozemska, v času oseke (vir: Goole Earth, februar 2013).

Slika 25: Območje svetovne dediščine Vatskega morja v Friziji, Nizozemska, v času plime (vir: Bing Maps, februar 2013).

Večina tovarn, lociranih na obalnem območju, je zaprtih ter planiranih za nadaljnjo odstranitev. Ker se število prebivalstva zmanjšuje, tudi ni novih zahtev za gradnjo stanovanjskih stavb. Dodaten problem predstavlja nasprotje pri rabi prostora med delujočo industrijo in razvitim kopališkim turizmom. Ne nazadnje je mesto izpostavljeno poplavam, ki so enega izmed vrhuncev dosegle leta 2005, ko se je morska gladina dvignila za 3 metre, ledeno mrzlo morje s plavajočimi kosi ledu pa je poplavelo 700 hiš v mestu in 500 kmetij v regiji. Poplave so dodatno izpostavile dejstvo, da je bilo veliko investicij na rečnem bregu zgrešenih in slabo načrtovanih, novozgrajene prazne stavbe na ogroženem območju pa so jasno opozorilo o načrtovalskih napakah.

Za Pärnu so značilni obalni pašniki in habitati, locirani med urbano strukturo mesta in Riškim zalivom. Za ohranitev in vzpostavitev javnega dostopa do obalnih habitatov neposredno ob urbanem prostoru je v teku vzpostavljanja program rednega vzdrževanja vegetacije, obnovitve naravne hidrologije, določitve opazovalnih poti in platform, skratka celotne infrastrukture, namenjene obiskovalcem. Vzdrževanje stalne morske gladine je zelo pomembno za ohranjanje priobalnih mokrišč ali nizkih barij (www.ramsar.org).

Zato prej omenjena *Delta works* na Nizozemskem ne vplivajo samo na območja poselitve, ampak tudi na obstoj Vatskega morja v Friziji. Ohranitev območja svetovne dediščine (whc.unesco.org/en/list/1314) ni zagotovljena in je v celoti odvisna od dviga morske gladine v naslednjih 50 ali 100 letih ter zaščite otoških polderjev in severne obale Nizozemske (www.deltacommissie.com).

V procesu urbane regeneracije se pojavlja nevarnost uporabe istih strategij preobrazb, ne da bi pri tem upoštevali lokalni zgodovinski razvoj lokacije, pristanišča in kulture. Primeri, kot je tematski park Huis ten Bosch v prefekturi Nagasaki na Japonskem ali letovišče Ritz Carlton ob jezeru Las Vegas v Nevadi v ZDA z grajenim modelom 1:1 Starega mosta (Ponte Vecchio v italijanskih Firencah) so primeri oblikovanja obalnega pasu po vzoru kopij. Če so tovrstni

analogoni dovoljeni pri didaktičnih pedagoških ponazoritvah arheoloških objektov, pa je njihova podoba v sodobnem grajenem prostoru predvsem karikatura.

Nobeno pristanišče ni enako drugemu. Pristanišča so kraji, kjer se srečujeta lokalno in eksotično, tuje in domače, revščina in bogastvo, tradicija in modernost. Na obalnih območjih prihaja do vrhuncev inovacij, kulturnih izrazov in predhodnih oblik globalizacije (Schubert, 2012).

Za kakovostno oblikovanje obalnih pasov se je potrebno izogibati težnjam po izdelovanju kopij, uporabi zgodovine za namen tematskih parkov, nostalgичnim podobam preteklosti in monostrukturam. Ob vodnih površinah je mogoče najti edinstvenost, ki jo vedno podpira posebna urbana pristaniška kultura.

Slika 26: Plaža v Scheveningnu 1. januarja leta 2012 (Nicoline Loeper, Matthias Ott).





Slika 27: Letovišče Ritz Carlton ob jezeru Las Vegas, Nevada, ZDA, z grajenim modelom 1:1 Starega mosta (Ponte Vecchio) v Firencah, Italija (Dirk Schubert).

3. Oris prostora vzhodnega dela Izole

Prostor današnje Izole je bil zaradi ugodnih življenjskih razmer poseljen že od bronaste in železne dobe. Po ustanovitvi rimske kolonije Oglej (181 pr. n. št.) in histrskih vojnah (178/177 pr. n. št.) je velik del Istre prišel pod rimsko oblast. Posledično se je v prostoru spremenil poselitveni vzorec, naselbinsko kontinuiteto pa je mogoče zaslediti na nekaterih gradiščih in obalnih lokacijah. Nova naselja in stavbni sestavi so bili grajeni vzdolž obale, kjer je bila morska gladina 1,6 m nižja kot danes (Lazar, 2012). Najbolje je raziskan stavbni kompleks vile maritime na rtu Korbat iz prvega stoletja pred našim štetjem in pristanišče v Simonovem zalivu, ki je bilo po vsej verjetnosti v uporabi že od 150 do 124 pr. n. št. (Ažman Momirski, 2004). Značilna prvina prostora vse od zgodnje poselitve naprej je tudi antropogen terasiran teren v zaledju, pomemben osnovni življenjski pogoj pa so izviri vode na stiku apnenčastih in lapornih skladov.

Zasnova naselbine na jugozahodni legi nekdanjega otoka je nastala v obdobju od 6. do 8. stoletja. Dokumenti omenjajo naselje v začetku 10. stoletja z imenom Insula. Na ostalem delu otoka je razvita kmetijska raba. Z uvedbo samostanske oblasti in diferenciacije prebivalstva se je naselbinski sestav strukturaliziral kot mestno naselje. Leta 1183 je nemški cesar Friderik I. dovolil istrskim mestom, da zaprejo mestna vrata in zgradijo obzidja, kar je bilo v Izoli izvedeno v prvih dveh desetletjih 13. stoletja (Tomšič, 1997). Izola je postala mesto, upravno in cerkveno središče. Slednje se je izrazilo tudi v mestnem prostorskem razvoju. Obdobje velike gradbene dejavnosti, ki je bilo posledica pomorske trgovine, je obsegalo gradbena dela, kot so ureditev današnjega Velikega trga ter gradnjo pristanišča in pomola. Spremenila se je celotna fiziognomija Izole. V začetku 15. stoletja je bilo obnovljeno slabo vzdrževano obzidje, obod mesta pa se je ohranil do konca 18. stoletja. Do največjega razcveta mesta je prišlo v renesančnem obdobju, čeprav se zaradi ohranitve obstoječega obzidja ni razvila geometrična tlorisna shema, značilna za ta čas. Srednjeveška zasnova mesta je ostala, v mestu je bilo zgrajenih nekaj unikatnih renesančnih arhitektur. Izven mestnega jedra je bil na dominantni jugovzhodni legi otoka zgrajen drugi izolski samostan. V 17. in 18. stoletju se je z zmanjševanjem trgovinske dejavnosti, pojavom vojn in kuge ter propadom solin spreminjal tudi urbani sestav. Obzidje je propadlo zaradi zmanjševanja nevarnosti vpadov sovražnikov. Obnova obzidja proti kopnemu je bila kronološko zadnja med obnovami. Leta 1688 je mogoče glede na dokumente že predvidevati, da se je otok spojil s kopnim. Zaradi povezave med celino in nekdanjim otokom postaja čedalje bolj pomemben južni

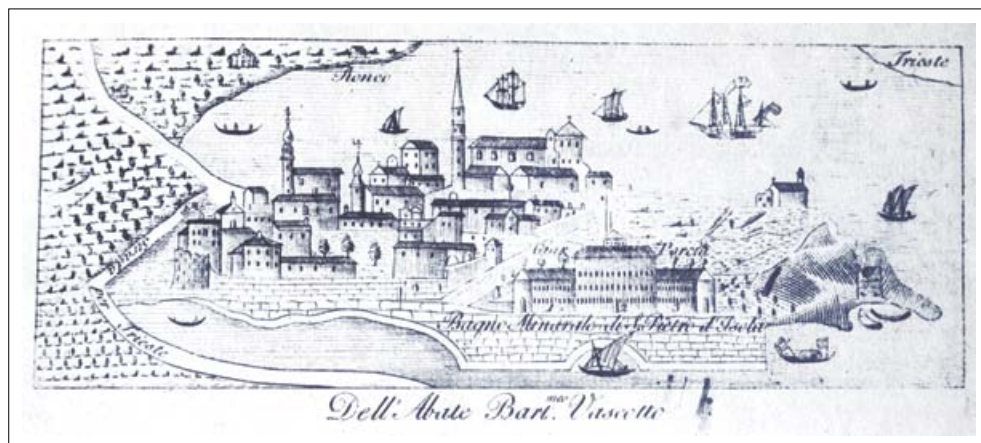
Slika 28: Piri Reis/Piri Re'is bin Hāji Muḥammed: zemljevid obalnega prostora Izole in Kopra iz 16./17. stoletja (vir: The Walters Art Museum, Baltimore).

ساحل کورفو و نندیک

قلعه دشتیه تابع و نندیک

قلعه ابرله تابع و نندیک





Slika 29: Veduta Izole iz leta 1829 – v ospredju termalno kopališče sv. Petra v Izoli (vir: Kramar J., 1987. Izola – mesto ribičev in delavcev, Koper (izvirnik hranijo v Univerzitetni knjižnici v Pulju).

in jugovzhodni del mesta ter vhod v mesto. Na začetku 19. stoletja je kratko obdobje francoske oblasti prekinila priključitev Izole k avstro-ogrski monarhiji, v obdobju katere gradijo ceste, železnice, vodovode, šole, bolnišnice, podirajo pa tudi vse, kar je dotrajano.

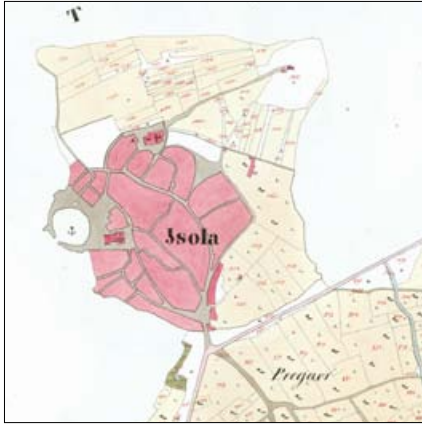
Samostane v Izoli so ukinili po uvedbi beneške cerkvene reforme leta 1766. Tako je bila v servitskem samostanu sv. Katerine leta 1793 ustanovljena laična šola, minoritski samostan sv. Frančiška pa je bil prodan tržaškemu trgovcu M. Speranzi, ki je leta 1809 odprl v objektu bivšega samostana prve termalne kadi. Vzhodno od minoritskega samostana s kadmi je bil v naslednjih letih zgrajen še en objekt z osmimi kadmi. Napis *bagno* na lomu obzidja še vedno dokazuje obstoj stavbe omenjenega kopališča M. Speranze sredi obzidne linije, ki jo lahko potegnemo ob sedanji Tovarniški ulici (Bukovec, 2011). Gre za prve oblike turistične dejavnosti, ki jih je sprožil razvoj bogatega meščanstva. Frančiškan Bartolo Vascotto, lastnik območja preko Tovarniške ulice, je leta 1824 odprl nov, večji

objekt termalnega kopališča. Delovalo je verjetno do leta 1849. Termalna voda je bila relativno hladna, saj je imela le 21 stopinj. Termalno kopališče Vascotto je bilo tudi primer unikatne arhitekture, prvega objekta, grajenega izven oboda obzidja, kar je razvidno iz franciscejskega katastra. Podolgovata stavba kopališča je bila zasnovana osno, z višjim večnadstropnim centralnim objektom in dvema nižjima stavbnima deloma na vsaki strani. Iz gabaritov je mogoče sklepati, da je osrednja stavba kopališča preobrazena v osrednji del sedanje tovarniške hale Delamarisa ob vzhodni obali Izole (Tomšič, 1997).

V obdobju industrijske revolucije se je mesto Izola tako v rasti urbane in socialnega sestava kot podobi mesta povsem preobrazilo. Obzidja ni bilo več, mesto se je širilo proti zahodu in vzhodu vzdolž obalnega pasu. Glavna dejavnost je postala živilska industrija.

Slika 30: Ribiške ladje v Viližanskem zalivu pred tovarno Ampelea (vir: Pomorski muzej Sergej Mašera Piran).







Slika 31: Franciscejski kataster iz leta 1810 (vir: Državni arhiv v Trstu).

Slika 32: Shema mesta Izola leta 1810 (Miha Bukovec).

Slika 33: Franciscejski kataster iz leta 1874 (vir: Pokrajinski muzej Koper).

Slika 34: Shema mesta Izola leta 1874 (Miha Bukovec).

Slika 35: Načrt pristanišča Izola leta 1923 (vir: Pokrajinski muzej Koper).

Slika 36: Shema mesta Izola leta 1923 (Miha Bukovec).

Slika 37: Letalski ortofoto posnetek Izole leta 1953 (vir: Geodetski inštitut).

Slika 38: Shema mesta Izola leta 1953 (Miha Bukovec).

Slika 39: Letalski ortofoto posnetek Izole leta 2004 (vir: GURS).

Slika 40: Shema mesta Izola leta 2004 (Miha Bukovec).

Tovarne so bile najprej grajene izven obzidja na polotoku, kasneje pa ob komunikacijah. Z ustanovitvijo tovarne Roulet, prve tovarne za konzerviranje rib na slovenski obali leta 1879, se je pričel razvoj moderne industrije. Domačini so tovarno imenovali »*fabrica dei Francesi*« ali »*fabrica dei bagni*« (tovarna Francozov ali tovarna kopališč). Situacija tovarne se je ohranila na topografskem načrtu iz leta 1881. Sestavljali so jo proizvodna hala ob morski obali, pristajalni pomol ter nekaj manjših zgradb ob sedanji Tovarniški ulici.

Nadaljnji razvoj tovarniške celote lahko delimo v štiri faze. Leta 1883 novoustanovljena delniška družba Société Générale Française de Conserves Alimentaires S.A. je pet let kasneje dobila dovoljenje za širitev tovarne (slika 44) (Volpi Lisjak, 2001). Podjetje je bilo leta 1892 likvidirano, na dražbi ga je leto kasneje kupila filiala Anglo-avstrijske banke v Trstu. Povečali in modernizirali so delavnice, zgradili nov pomol, klavnico in hleve za živino (Volpi Lisjak, 2001). V času prve svetovne vojne je delovala omejeno, po njej do leta 1920 ni obratovala.

Podjetje S.A. Conservifici iz Trsta je tovarno posodobilo, zgradilo nov vhodni objekt in jo leta 1930 preimenovalo v Ampelea Conservifici S.A. (sliki 46 in 48). Med drugim je bilo zgrajeno novo skladišče, ki ga je pokrivalo leseno strešno predalčje minimalnih dimenzij za razpon 16 m, kar je poseben tehnični dosežek. Po drugi svetovni vojni je bila tovarna nacionalizirana, iz nje so bili zaradi negotovosti o državni pripadnosti cone B odpeljani vsi sodobni stroji. Z dotrajano strojno opremo je bila proizvodnja težja, sodobni sestav tovarne pa se je s številnimi dozidavami in nadzidavami zgoščal (slika 50). Po priključitvi cone B in s tem mesta Izola k Jugoslaviji je bila tovarna modernizirana, hkrati je dobila novo ime: Iris. Leta 1959 je tovarna Iris postala del Kombinata konzervne industrije Delamaris, delujočega do leta 1973 (www.delamaris.si).

V sedemdesetih in osemdesetih letih je bil zasut del Viližanskega zaliva, poleg tovarne pa je bila zgrajena ladjedelnica (sliki 51 in 52). Po letu 1974 je prihajalo do različnih prestrukturiranj tovarne, leta 1992 se je oblikoval holding Delamaris, z letom 1997 pa je tovarna zopet preimenovana v Delamaris konzervna industrija d.d. Izola kot samostojno podjetje (Volpi Lisjak, 2001). Stavbe, zgrajene leta 1888, so bile leta 1982 porušene in nadomeščene s sodobnimi objekti. Tri stavbe industrijskega sestava (tovarniška hala iz leta 1879, vhodni sklop iz leta 1929, tovarniško skladišče s posebnim predalčjem iz leta 1940) so z varstvenim režimom kulturne dediščine varovani objekti (Bukovec, 2011).

Leto	Površina (ha)	Razlika (ha)	Razlika v (%)
1810	23,65	0,00	100 %
1874	24,09	0,44	102 %
1923	25,78	2,13	109 %
1953	26,43	2,79	112 %
2004	35,13	11,48	149 %

Preglednica 1: Primerjava površin Izolskega polotoka med letoma 1810 in 2004.

Slika 41: Franciscejski kataster iz leta 1878 (vir: Državni arhiv v Trstu).

Slika 42: Shema razvoja tovarniškega kompleksa Delamaris do leta 1878 (Miha Bukovec).

Slika 43: Načrt situacije tovarniškega kompleksa Delamaris leta 1888 (vir: Pokrajinski muzej Koper).

Slika 44: Shema razvoja tovarniškega kompleksa Delamaris do leta 1888 (Miha Bukovec).

Slika 45: Načrt situacije tovarniškega kompleksa Delamaris med letoma 1888 in 1930 (vir: Pokrajinski muzej Koper).

Slika 46: Shema razvoja tovarniškega kompleksa Delamaris do leta 1930 (Miha Bukovec).

Slika 47: Zemljevid Izole okrog leta 1930 (vir: Državni arhiv v Trstu).

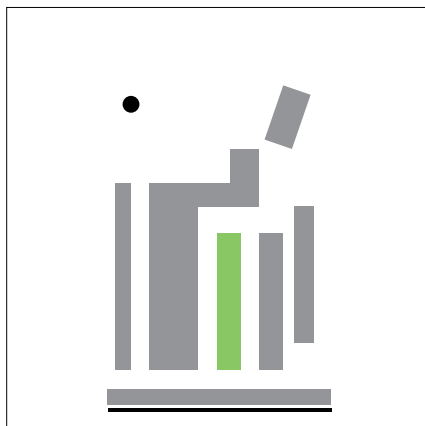
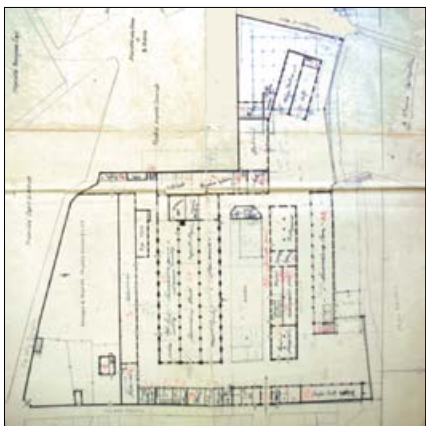
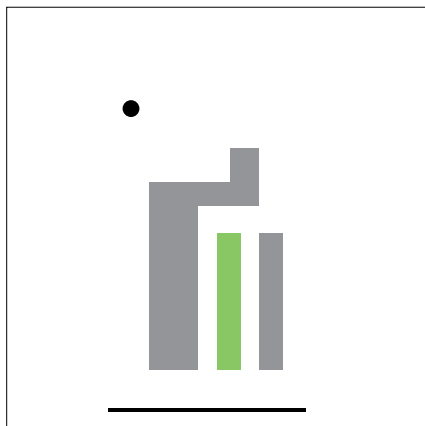
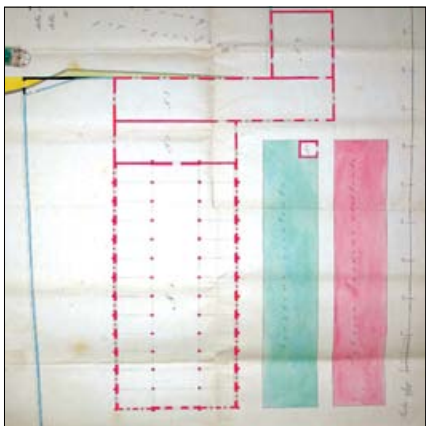
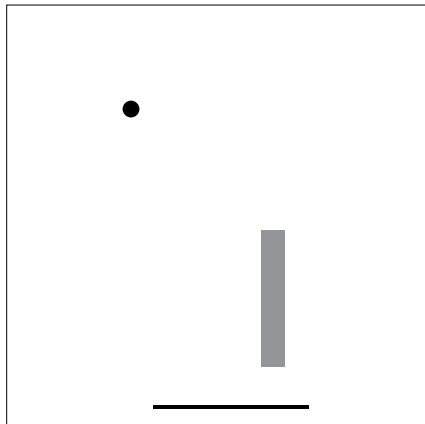
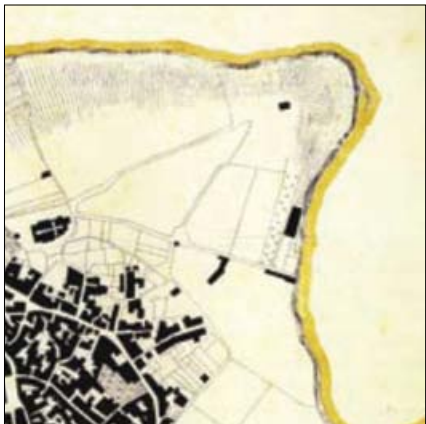
Slika 48: Shema razvoja tovarniškega kompleksa Delamaris do leta 1930 (Miha Bukovec).

Slika 49: Letalski ortofoto posnetek Izole leta 1953 (vir: Geodetski inštitut).

Slika 50: Shema razvoja tovarniškega kompleksa Delamaris do leta 1953 (Miha Bukovec).

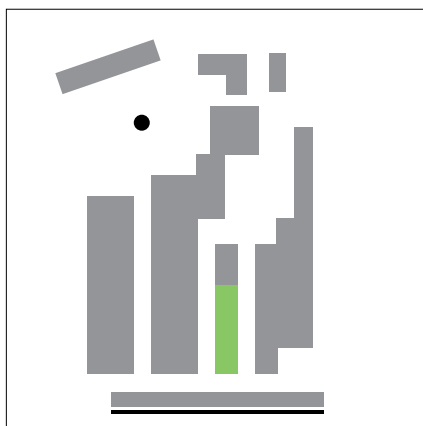
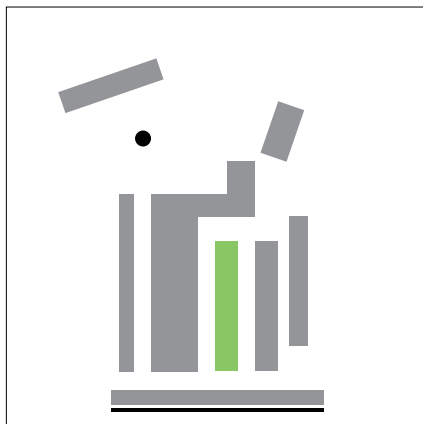
Slika 51: Letalski ortofoto posnetek Izole leta 2004 (vir: GURS).

Slika 52: Shema razvoja tovarniškega kompleksa Delamaris do leta 2004 (Miha Bukovec).



● cerkev sv. Petra

— Tovarniška ulica



 objekti

 zelene površine



Slika 53: Izola vzhod: območje mednarodne arhitekturne in urbanistične delavnice (vir: GURS 2012).



Slika 54: Izola vzhod: območja varovanja kulturne in naravne dediščine in območja drugih zakonskih predpisov (vir: Leon Gosar).

- | | |
|--|--|
| ■ črpališče vode | tovarna Delamaris |
| kopališče | trasa železniške proge Trst–Poreč |
| kopališče Jadranka | pokopališče |
| vplivno območje kopalnih vod | arheološko območje Poropad |
| pomembna naravna značilnost | mestno jedro |
| obala | pristanišče |
| območje obravnave | vplivno območje kulturne dediščine |
| arheološko območje Viližan | |

Namenska raba vzhodnega dela Izole danes predvideva rekreacijske, prometne in zelene površine, stanovanja in turistično dejavnost, območja prometne infrastrukture in storitvenih dejavnosti.

Za vzhodni del Izole obstajajo območja zakonskih predpisov in dejavnosti tudi na morju, ki jih morajo prostorske širitve (gradnja komunalnih privezov, marin, otokov) upoštevati in pred vsakim posegom v morje preveriti. Med njimi so pomembni sodobni zakonski predpisi in zagotovljene vodne pravice, tehnični in operativni nujni pogoji, gospodarski in drugi vidiki, potrebni za oceno sprejemljivosti (Steinman, Gosar, 2012) (slika 54).

Pri obravnavi obalnega pasu se je nujno seznaniti z določili v primerih naravne in grajene obale (slike 55–57). Zakon o vodah RS opredeljuje obalo kot pas kopnega ob morju med najnižjo oseko in najvišjo plimo (7. člen, ZV-1) in zemljišče, ki neposredno meji na vodno zemljišče morja, kot priobalno zemljišče, ki sega 25 metrov od meje vodnega zemljišča (29. člen, ZV-1). Veljavni predpisi ne opredeljujejo definicije pojma obalni pas, čeprav gre za območja, ki so najbolj izpostavljena različnim razvojnim pritiskom in kjer je hkrati nujno omogočati javni interes. »Obalni pas obsega del morja in morskega dna, kjer so evidentirane kakršnekoli rabe ali pravni režimi na morju ali morskem dnu na podlagi deklaratornih aktov države in lokalnih skupnosti, morsko obalo in pas priobalnih zemljišč morja« (Gabrijelčič, 2006, str. 4).

Posledice intenzivne degradacije obalnega pasu v Viližanskem zalivu so izguba naravnega obalnega pasu in slabe okoljske razmere na morskem dnu. Nekoliko boljša je situacija na območju kampa Jadranka, ki se izboljšuje v smeri proti Kopru. Zavest o ohranjanju celovitosti morskega in obalnega ekosistema, biotski raznovrstnosti in ekoloških procesih spodbuja vzporedne procese naravovarstvenih ukrepov in razvojnih projektov.

Na območju obalnega pasu na vzhodnem delu Izole je mogoče predvideti dve vrsti naravovarstvenih ukrepov. Prvi je ohranjanje naravnega okolja na območju kampa Jadranka in vzhodno od njega, drugi pa je obnova ali rekonstrukcija degradiranega obalnega pasu na območju ladjedelnice in nekdanje tovarne.

V bližini tovarne Delamaris sta locirani dve brezni (Brezno pri sv. Petru ter Izolansko brezno), delno napolnjeni in zaprti, ki bi ju bilo potrebno raziskati, ovrednotiti njun pomen in vključiti v predvideno rabo prostora (Turk, 2012).

Slika 55: Shema določil v primeru naravne obale (vir: Leon Gosar in Franci Steinman).

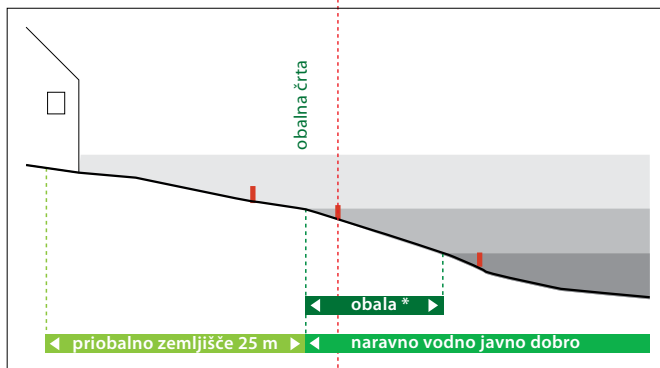
Slika 56: Shema določil v primeru grajene obale (vir: Leon Gosar in Franci Steinman).

Slika 57: Shema določil v primeru obale ob obalni cesti (vir: Leon Gosar in Franci Steinman).



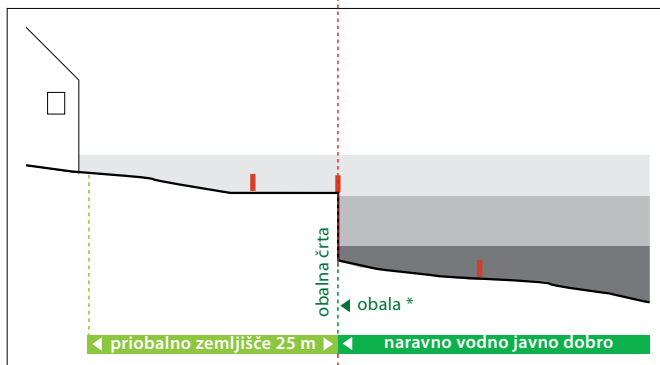
lastništvo

meja med kopenskimi in morskimi parcelami



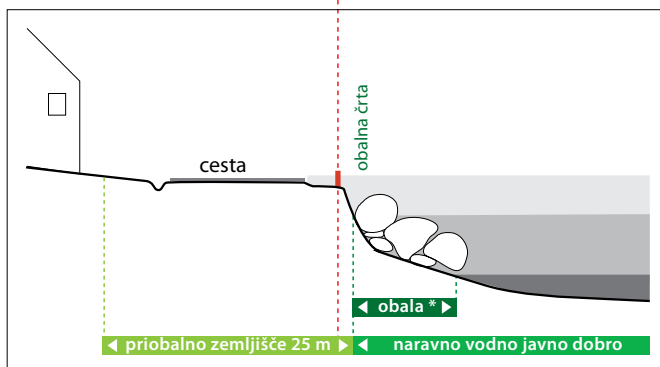
zakonska ureditev

*obala kot pas zemljišč



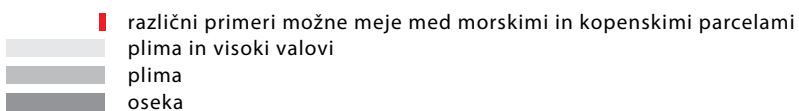
zakonska ureditev

*obala kot črta

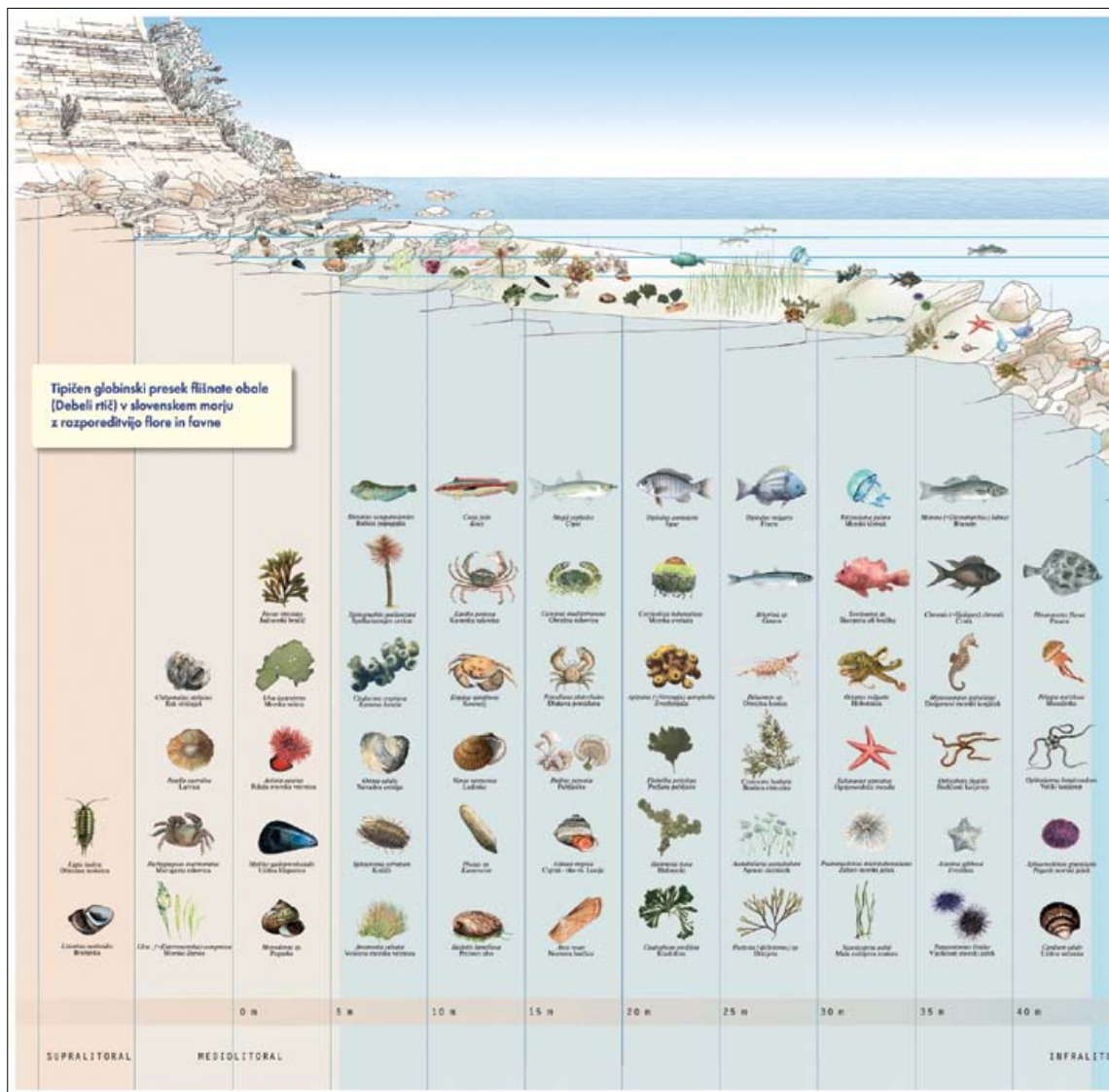


zakonska ureditev

*obala kot pas zemljišč



Obalne preobrazbe: Izola vzhod



Slika 59: Delavnica Kaverljag: tipičen globinski presek flišne obale v slovenskem morju z razporeditvijo flore in faune (Kaverljag 1999).



Slika 58: Poplave na božični dan leta 1979 v Izoli (Miško Kranjec).

Poplave morja so na slovenski obali pogoste. V času izjemnih poplav je poplavljen površina slovenske obale v velikosti 14,04 km², na območju Izole 0,20 km²; v času običajnih vsakoletnih poplav je poplavljenih 3,77 km², od tega v Izoli 0,03 km² (Kolega, 2006, str. 163). Na poplave vplivajo različni dejavniki, v prvi vrsti visoka plima, ki jo povzroča združevanje vpliva meteoroloških in hidroloških dejavnikov; tako imata poseben vpliv močan južni veter in nizek zračni pritisk. Najpogosteje prihaja do poplav v jesenskem času (v mesecih oktobru, novembru in decembru), najredkeje pa poleti (junija, julija in avgusta) (Kolega, 2006, str. 150). Tudi reliefna oblikovanost slovenske obale prispeva k poplavnosti, saj morje poplavi predvsem obalne ravnice v notranjosti zalivov, ki so hkrati ugodne za poselitev. Močnejše poplave z večjim poplavnim območjem nastajajo v času dviga višine morja tudi zaradi nariva celotnega Jadranskega morja proti severu, kar zajezi mesto izliva rek v morje. Zaradi tega rečna voda ne more steči v morje, višina vodostaja rek se dvigne, posledično pa pride do poplav tudi na območju ustij rek. Poplavna območja rek in morja se združijo.

Tudi vzhodni del Izole se sooča s poplavno ogroženostjo. Ob izjemnih poplavih je poplavljen skoraj celoten avtokamp Jadranka, ob vsakoletnih poplavih pa le njegov nižji del neposredno ob obali. Ob močnih poplavih je poplavljen velik del Ladjedelnice Izola, hkrati pa tudi kopališče zahodno od ladjedelnice in rtič, kjer stoji svetilnik. V Izoli je ob vsakoletnih poplavih poplavljen le obala neposredno ob morju in redki stanovanjski objekti na Velikem trgu in morda ob marini (Kolega, 2006, str. 164).



4. Scenariji prihodnjega razvoja obalnega območja vzhodnega dela Izole

Slovenski in tuji vlagatelji si prizadevajo, da bi dobili dovoljenje za izgradnjo otokov v Viližanskem zalivu in pričeli z gradnjo velikega turističnega naselja. Če bi načrt uresničili, bi Izola popolnoma spremenila podobo in postala največje slovensko obmorsko turistično središče.

Degradirano urbano območje na vzhodnem delu Izole se danes uporablja izključno za ladjedelniško dejavnost (ki so jo sicer pričeli v letu 2012 opuščati) in za industrijo predelave rib. Območje kampa Jadranka je namenjeno turistični dejavnosti, a je urejeno na ozkem pasu med morjem in vstopno cesto v Izolo.

Glavni prostorski značilnosti vzhodnega obalnega prostora Izole sta ograjenost različnih industrijskih programov in odsotnost zelenega sistema. Za javnost nedostopni deli območja prekinjajo obmorsko promenado med Koprom in Izolo. Pot ob morju iz smeri Kopra pri kampu Jadranka namreč od obalnega roba zavije do ceste Polje, poteka po Cankarjevem drevoredu in Zustovičevi ulici, ob industrijskih zemljiščih Delamarisa in ladjedelnice preko Tovarniške ulice ter nazaj do obale preko Ulice ob pečini. Vsa tri ograjena območja promenade vzdolž morja ne le prekinjajo, ampak tudi onemogočajo javni dostop do morja. Vhod v tovarno Delamaris je varovan in vstop nezaposlenim prepovedan. Vstop v ladjedelnico je dovoljen le lastnikom plovil in zaposlenim. Vstop v kamp Jadranka in dostop do kopaliških površin je namenjen uporabnikom kampa. Tudi na industrijskem območju Delamarisa in ladjedelnice ni zelenih površin. Del zelenega sistema je Cankarjev drevored s parkom in pokopališčem ter območje parka Jadranka. V prostoru severnega dela Izolskega polotoka so poleg stavb (nekdanja tovarna Ampelea) in območij (arheološki objekt cerkve sv. Petra), ki so varovana kot kulturna dediščina, locirana tudi območja naravne dediščine. Pod tovarno Delamaris so brezna, ki naj bi jih po določilih smernic za varstvo narave ponovno odprli, raziskali in po možnosti vključili v prostorski razvoj.

Za izdelavo scenarijev bodočega razvoja obalnega območja vzhodnega dela Izole je bilo določenih sedem izhodiščnih tem: (1) prikaz preobrazbe obalnega območja iz ladjedelnice v turistično naselje (načrt turistične obale); (2) prikaz preobrazbe obalnega območja iz industrijske v območje kulturne dediščine (načrt obale kulturne dediščine); (3) opredelitev različnih dejavnosti na območju, namenjenih ljudem, ki živijo, uživajo in delajo ob obali; (4) načrt zelenega sistema obalnega pasu; (5) načrt obalnih peš in kolesarskih poti; (6) otok oziroma otoki v Viližanskem zalivu – da ali ne? (7) lokacija obalne vozliščne točke.

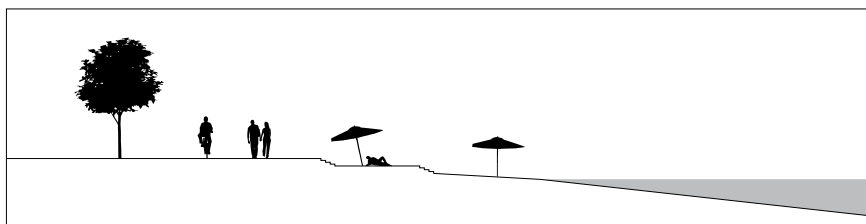
Slika 60: Degradirano industrijsko območje na vzhodnem delu Izolskega polotoka (Diederik Giesen).

4.1 Skupina 1/Creative industries

Mentor: Maarten Struijs

Študenti: Jaap Duenk, Lisa Klaver, Arthur Kramer, Veronika Podgrajšek, Mateja Tomišič

Predlog širi mreže obstoječih infrastrukturnih povezav (cesta Polje – Prešernova cesta, Cankarjev drevored, Tovarniška ulica) s poudarkom poteze do severne obale Izolskega polotoka, s krepitevijo pomena in prostora Tovarniške ulice in z nadaljevanjem Cankarjevega drevoreda v novi obalni liniji. Javne prostore izboljšuje ločevanje infrastrukturnih poti, umestitev garažnih hiš na ključnih vstopih, širitev prostora promenade ob obali ter oblikovanje izolske plaže. Sanjske načrte velikopoteznih zasebnih vlagateljev je potrebno omejiti, ker obstaja možnost, da ustvarjajo nova degradirana območja, prednostno obnoviti obstoječe stavbe, izvesti samo nujne prostorske posege ter vpeljati inovativne programe. Brez ustreznih javnih naložb ali samo z zasebnimi vlaganji bo stanje v prostoru težko izboljšati. Vzhodna obala Izole naj postane območje nove industrijske revolucije – kulturnih in ustvarjalnih industrij.



Slika 61: Razširitev obstoječe mreže in izboljšanje kakovosti javnega prostora v Izoli.
Slika 62: Območje priložnosti – obala ob kampu Jadranka.



Slika 63: Obalni prostor ob kampu Jadranka leta 2012 (Diederik Giesen).

Slika 64: Predlog ureditve obale in širitve promenade ob kampu Jadranka.

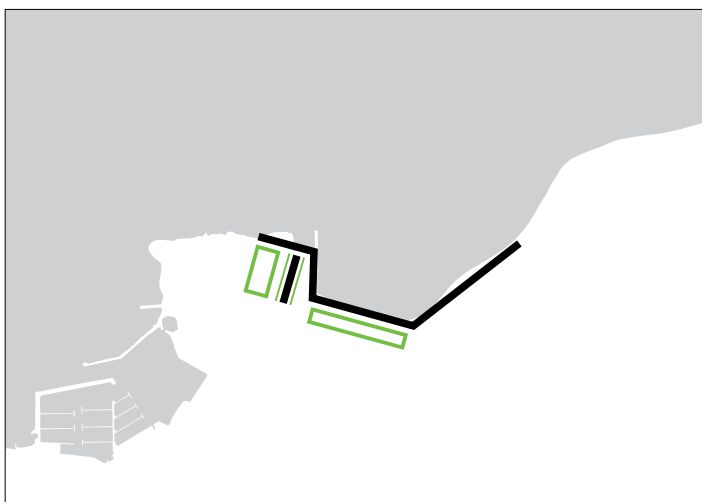
4.2 Skupina 2/Attract(ive) Izola

Mentorica: Rita Justesen

Študenti: Sylvana van Baren, Kim Lauterbach, Tadej Podakar, Jordy Wegman, Manca Žugič

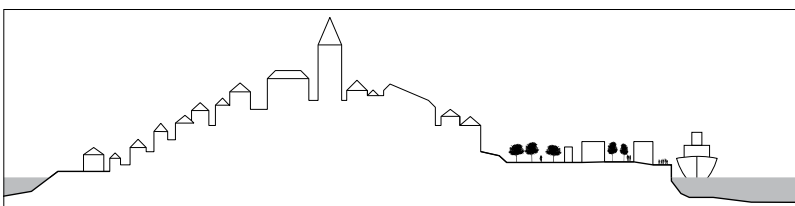
Staro mestno jedro Izole je na izjemni lokaciji Izolskega polotoka, ki ga v zaledju obdaja edinstvena pokrajina. Priložnost za krepitev podobe Izole je izboljšanje stanja stavb, posebno v industrijskem območju, izvedba nove promenade in območja zelene plaže. V obnovljenih industrijskih stavbah imajo svoje dejavnosti invalidi in gibalno ovirani ljudje, galerijske umetnostne razstave in medgeneracijska središča. Na zemljiščih porušenih stavb, ki niso primerne za obnovo, nastane mestni park, ki povezuje različne ambience, programe, ljudi in življenjske stile. Na skrajnem severovzhodnem delu polotoka se razvijajo vodni športi. Rešitev pogojuje postopna izvedba: od povezovanja mest na slovenski obali tako po morju kot po kopnem, izpeljave promenade, uveljavljanja novih programov, izvedbe zelene plaže, mestnega parka in središča vodnih športov.

UNILATERAL
ELDERLY
HISTORICAL
CENTRE
LESS JOBS
NATIONAL TRADE BUSINESS
CONCRETE
FORMER PARTY CITY
PROMENADE
TOURIST
NO GREEN
WATERFRONT
STATE OF BUILDINGS
INACCESSIBLE



Slika 65: Izhodišča pri razumevanju in načrtovanju prostora.

Slika 66: Vzpostavitev promenade ob morju, drevoreda in zelenih površin na današnjem industrijskem območju.



Slika 67: Industrijsko območje Delamarisa leta 2012 (Diederik Giesen).

Slika 68: Prostor, ki povezuje različne uporabnike in dejavnosti.

Slika 69: Prostor intervencij: med parkom, drevoredom in morjem.

Slika 70: Območje severne strani Izolskega polotoka leta 2012 (vir: Skupina 2).

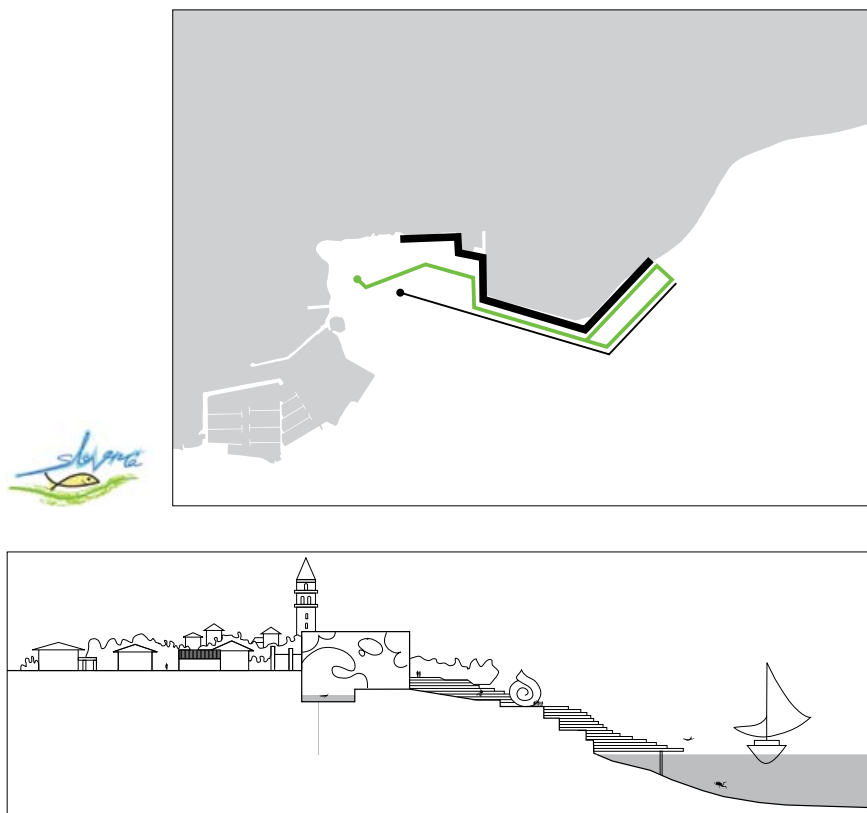
Slika 71: Promenada na severni strani Izolskega polotoka.

4.3 Skupina 3/Coastline Slovenia 2030: Cultural Capital of Europe

Mentor: Emiel Lamers

Študenti: Viktor Bukovszki, Klaas Jakob Kip, Trang Le, Farin Pourghannd, Naili Zhao

Predlog temelji na viziji povezovanja slovenske obale v evropsko prestolnico kulture. Prostorska zasnova oblikuje območje obdelave kot niz treh funkcionalnih enot v smeri vzdolž obale: (1) industrije, (2) robnega (oz. vmesnega) območja in (3) kampa ter poudarja potek prostorskih posegov glede na priobalno lego na obalno črto in obalno območje. Scenarij prostorskega razvoja predvideva tri faze. V prvi fazi je območje industrije preobraženo z javnim programom, v drugi fazi predvsem s kulturno-umetniškimi dejavnostmi, v tretji fazi pa je predvidena izgradnja termalnega kopališča. Vzdolž obalne črte poteka ob morju pot, ki povezuje novo plažo ob termalnem kopališču in kulturnem središču s plažo v kampu Jadranka, kjer je predvidena širitev turističnih dejavnosti.

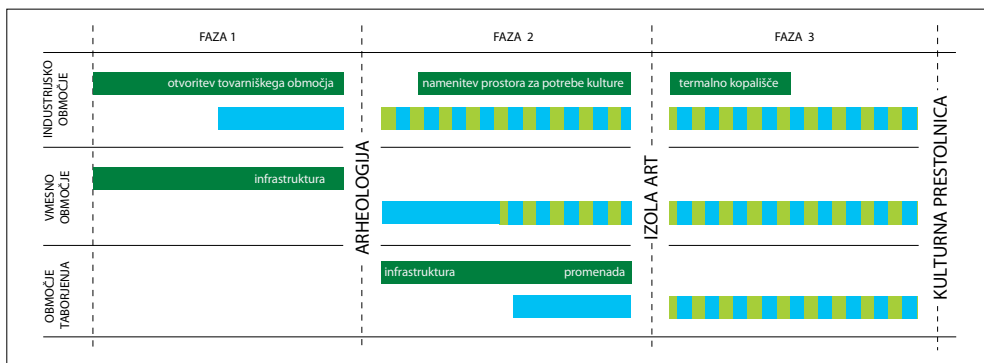


Slika 72: Iskanje izolske identitete: posegi ob obali in na obalnem območju.

Slika 73: Povezovanje programov: termalno kopališče, umetniški program in aktivnosti v morju.



- gradbeni posegi
- aktivnosti v morju
- aktivnosti v zaledju



Preglednica 2: Fazni razvoj vzhodnega izolskega območja.

Slika 74: Severna stran Izolskega polotoka leta 2012 (Diederik Giesen).

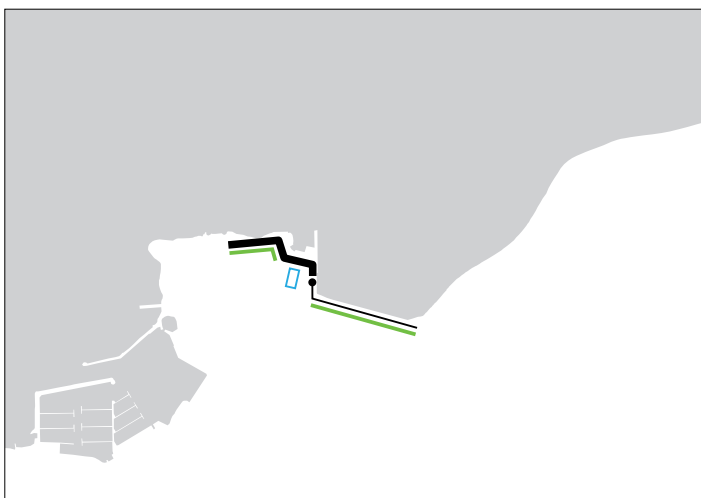
Slika 75: Kopališče na pomolu.

4.4 Skupina 4 / Exploiting the thermal water network around Izola

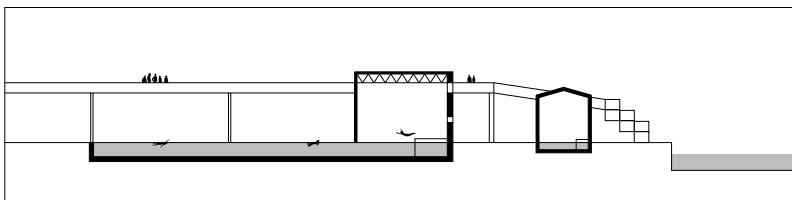
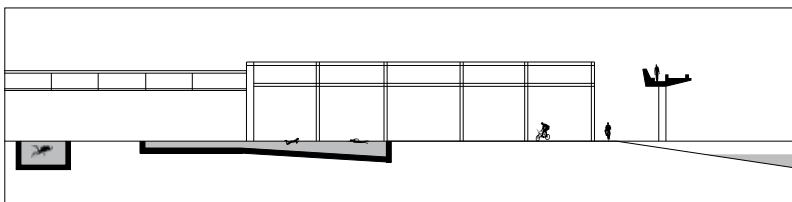
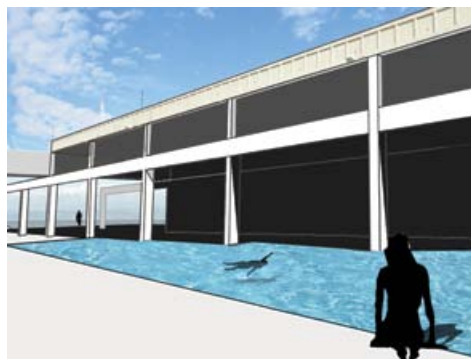
Mentorica: Nicoline Loeper

Študenti: Sebastian im Brahm, Diederik Giesen, Fath Nadizti, Tung Pham Ngoc, Ana Vidrih, Tianyi Xue

Preobraženo industrijsko območje se deli na dva dela. Površine, ki jih zavzema ladjedelnica in ki so danes omejeno dostopne, so prostorsko in programsko izboljšane zaradi večje izkoriščenosti, kakovosti in vpeljave javnih dejavnosti. Predvidena je izgradnja termalnega kopališča z notranjim in zunanjim bazenom, ki omogoča izrabo kakovostne termalne vode in omrežja termalnih vodnih izvirov v Izoli. Območje tovarne Delamaris je opredeljeno kot prostor za nejavne programe. Ob obalnem robu je oblikovano neprekinjeno sprehajališče, ki ga v smeri proti kampu Jadranka poudarja vzporedna močna zelena poteza. Na robu preoblikovanega industrijskega območja je obalni rob nadgrajen z drzno zasnovo dvignjene promenade na podkonstrukciji, ki tako ni le sprehajališče, temveč tudi mestni balkon in razgledišče.



Slika 76: Zelena promenada ob obali, višinsko razgledišče in termalno kopališče.



Slika 77: Stavbe na vzhodnem industrijskem območju Izole leta 2012 (Diederik Giesen).

Slika 78: Preobrazba industrijskih stavb v zunanje termalno kopališče.

Slika 79: Vzdolžni prerez zunanjega termalnega kopališča.

Slika 80: Prečni prerez zunanjega termalnega kopališča.

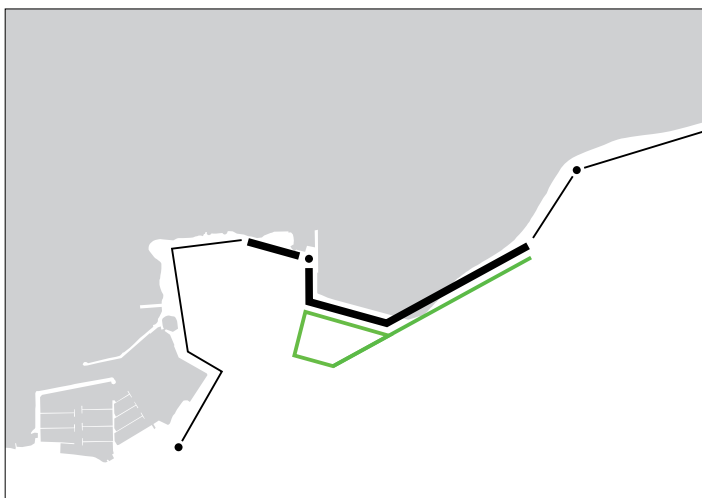
Slika 81: Pogled z morja na industrijsko območje severne obale Izolskega polotoka leta 2012 (vir: Skupina 4).

4.5 Skupina 5 / Marina to Marina

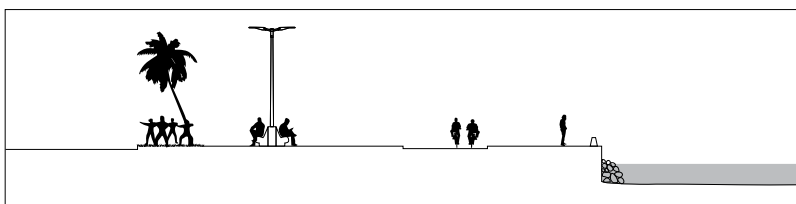
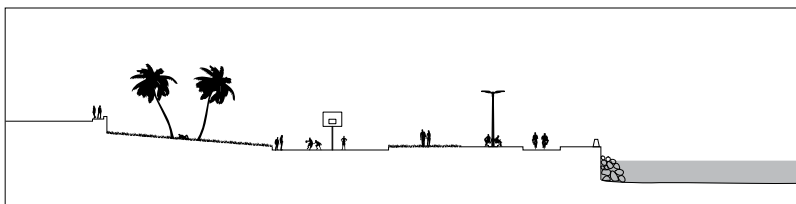
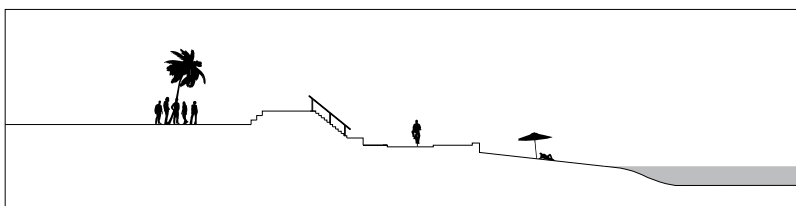
Mentor: Matthias Ott

Študenti: Jiya Benni, Davy van den Brink, Steven Klomps, Caspar Lysen, Kristi Marinič, Myrthe Vermoolen

Strateška izhodišča bodočega prostorskega razvoja Izole so: vzpostavljanje prostorskega in programskega ravnesja v vzhodnem in zahodnem delu mesta, zagotovitev socialne vključenosti vseh generacij in družbenih skupin ter povezava vzhodnega območja Izole s celotnim slovenskim obalnim prostorom. Vzdolž slikovite poti ob morju se nizajo številna prizorišča, ki z manjšimi prostorskimi posegi uokvirjajo različne mestne vedute ali vzpostavljajo prostorske pogoje za športne, rekreativne in turistične programe (manjša središča za deskanje in druge vodne športe, prodnata plaža ...). Največja gostota programov je na območju kampa Jadranka in na obalnem pasu zahodno od njega, kjer se promenada razširi v športni bulvar. Obalno območje na severovzhodnem delu mesta deluje kot vmesnik (stičišče) med mestom in morjem. Tu so višinski gabariti stavb omejeni zaradi ohranjanja vedut na staro mestno jedro, predvidena je nizka gostota zazidave, ki dopušča enakomerno razporejene dostope do morja.



Slika 82: Razvojno ravnesje zahodnega in vzhodnega obalnega dela Izole.



Slika 83: Obalna cona ločenih nivojev promenade in plaže.

Slika 84: Obalna cona promenade, zelenega sistema in športnih programov.

Slika 85: Obalna cona promenade in urbanih površin.

Slika 86: Obstoječa obala ob kampu Jadranka leta 2012 (Diederik Giesen).

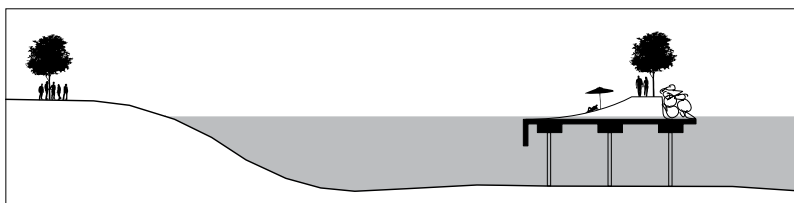
Slika 87: Kolesarska in promenadna pot za pešce, ki poteka skozi različne obalne cone.

4.6 Skupina 6 / From IZOLation to IZOLAction

Mentorja: Lučka Ažman Momirski, Andrej Mahovič

Študenti: Natan Arend, Juliana Brito, Nicolas Klostermann, Ferenc Posta, Bruno Ramos

Severovzhodni izolski prostor je prepleten z zaporami in pregradami, ki ustvarjajo ločene prostorske otoke. Bariere nastajajo zaradi industrijskih in turističnih dejavnosti. Obalna promenada določa mejni pas med morjem in mestom. Plaža je linearni prostor, ki sledi liniji naravne in umetne obale, v ozadju jo dopolnjuje zeleni sistem. Podaljšanje obmorske promenade z neposredno nad morsko gladino ležečim plavajočim pontonskim sistemom preko Viližanskega zaliva od Jadranke do območja Delamarisa ureja boljši dostop uporabnikov do morja in odpira nove poglede na morje. Konstrukcija promenade podaljšuje in povečuje kopalne površine, poteza dopolnjuje prometno zasnovo in omogoča novo povezanost obalnega območja. Javnih prostorov, namenjenih pešcem, ne zasedajo več avtomobili, ker so za vse uporabnike na vstopnih infrastrukturnih točkah predvidene garaže. Resnični generatorji današnjega industrijskega območja postanejo stanovalci, ki uporabljajo območje vse dni v letu.



Slika 88: Promenadna povezava s starim mestnim središčem Izole preko Viližanskega zaliva in območja Delamarisa.

Slika 89: Razširitev promenadne povezave preko Viližanskega zaliva v plažo.



Slika 90: Promenada na plavajočem pontonskem sistemu.

5. Sklep

Obalni pas štejemo med izjemne lokacije zaradi stika dveh prostorskih prvin: kopnega in vodne površine. Posegi vanj so dvodimenzionalni ali tridimenzionalni. Elementarni gradniki » ... zamisli in zasnove ... celote ... « (Košir, 2006, str. 244) so točka, črta in lik. Točko lahko interpretiramo kot vozlišče, črto kot pot, lik kot cono. Pot povezuje med seboj dve točki v prostoru na oblikovno različne načine, ima različne širine in funkcije (»ozek pas zemljišča, pripravljen za hojo ali vožnjo« /SSKJ, 2013/) ter dodatne opredelitve (na primer obmorska pot). »Poti, organizirane v sistem, sestavljajo komunikacijsko ožilje ... Kar pomeni za prostor posamezne stavbe njena konstrukcija, je za širši urbani prostor v dobesednem pomenu omrežje komunikacij ...« (Košir, 2006, str. 244). Osnovno ogrodje urbanistične zasnove je sistem poti oziroma povezav – mreža. Razširjeno in zamejeno območje, namenjeno za kakšno dejavnost, imenujemo cona.

Najbolj izpostavljeno vozlišče vzhodnega dela Izole je severo-vzhodni vogal polotoka, ki je ključna obalna vozliščna točka, kjer se prepletajo prehodi poti in con, prevoznih sredstev in programov. Točka se navezuje na obstoječo ortogonalno mrežo industrijskega agregata in v nadaljevanju na mrežo starega mestnega jedra Izole ter na vse odseke na novo predlagane obmorske poti ob slovenski obali od Kopra do Pirana. Drugo izpostavljeno vozlišče je na območju med arheološkim spomenikom Viližan in območjem Ruda.

Načrtovane povezave prevzemajo potek obstoječe linije obalnega pasu. Nekateri predlogi to črto spreminjajo z razširitvijo pasu zemljišča ob obali (tako nastane široka izolska plaža na današnjem mestu kampa Jadranka). Viližanski zaliv je mogoče premostiti s promenado na plavajočem pontonskem sistemu, ki je ožji na mestih prehoda preko morja in širši na mestih urejenega kopališča na južni strani konstrukcije. Poti ne poudarjajo samo širine promenade, ampak tudi konstrukcijo dvignjene povezave, ki postane ne samo del omrežja komunikacij, ampak tudi del omrežja kakovostnih javnih prostorov, v tem primeru mestnega balkona in razgledišča. Oblikovani so nekateri sistemi poti, predvsem promenadna pot ob morju in čez morje, sistemi povezovanja na omrežje komunikacij starega mestnega jedra (v nadaljevanju od cerkve sv. Mavra ali podaljšanju Cankarjevega drevoreda) in pravokotna povezava na obalno črto novega drevoreda preko območja Delamarisa.

Zeleni sistem je predviden v dveh oblikah: v prvi zelene povezave sledijo omrežju komunikacij, v drugi so oblikovane razširjene cone na nekaterih delih območja. Več projektnih skupin predlaga širitev zelenih površin na območju kampa Jadranke, pri čemer zamejitev teh zemljišč sledi prometni zasnovi in obalni črti. Drugi pomemben predlog je razširitev in zamejitev že obstoječih zelenih površin pri pokopališču. Tretja zasnova predvideva več predlogov za oblikovanje parka na območju arheološkega objekta cerkve svetega Petra.

Po oblikovanju celovite zamisli za obalno območje z elementarnimi gradniki je v drugem koraku prostorskega razvoja za njegovo realizacijo potrebno upoštevati predpise in postopke, ki bi morali vlaganja varovati v poteku njihove izpeljave. Znotraj tega procesa ali delovne metode, ki dobro deluje v zapletenih urbanih okoliščinah, je mogoče razviti strateško krmilno orodje, ki se osredotoča na kontrolo dinamičnih urbanističnih komponent. To so odnos med parcelo (obliko in velikostjo), tipologijo gradnje, omrežjem javnih prostorov, prometnih kapacitet in drugih faktorjev. Tak instrument dovoljuje mestu kot administrativni enoti, da vstopi v dinamična, aktivna pogajanja z zasebnimi investitorji, vendar pa je cilj, da taka pogajanja ne potekajo prisilno. Če do pogajanj ne pride, bodo zasebni vlagatelji izgubili svoj donosni bonus in bodo prisiljeni graditi znotraj rigidnih osnovnih standardov. Cilj takšnega postopka je ustvariti prostorski dokument, s katerim bo občina dobila orodje za pogajanja z investitorji, da bi na koncu lahko sprejela kakovosten prostorski dokument, temelječ na predhodno izdelani celoviti prostorski rešitvi.

Recimo, da je za območje predvidenih pet razvojnih faz. Prva razvojna faza vključuje povečevanje gostote, omogočanje novih linij aktivnosti in načrtovanje mestnega infrastrukturnega vozlišča. A vse to ne zagotavlja in ne omogoča javne uporabe pritličij stavb in potencialno visoko kakovostnih ambientov za javno rabo. Predlog sicer jemlje v obzir specifične interese zasebnega lastnika oziroma lastnikov in zahtev prostorskih dokumentov ter javno izraženih interesov občine. Ker pa ta faza razvoja ne bo vodila do harmonizacije njihovih interesov, predlog ni optimalen ne za občino (ki zastopa javni interes) ne za lastnike. Predlog prve razvojne faze je bolj ali manj začetna točka za vzpostavitev komunikacije med akterji, ki inicirajo proces pogajanj glede na povečanje območij/površin izgradnje (in s tem večje donose za lastna zemljišča) in omogočajo boljši dostop ter razvoj javnih programov območja. Druga, tretja, četrta in peta razvojna faza predstavljajo vmesne korake v pogajanjih proti zaključenemu cilju, ki bo zagotovil lastniku tretjino več (postopoma) razvitih površin in bo dodal mestnim funkcijam programe, kot so na primer koncertna dvorana, večnadstropna garaža in javnosti namenjena pritličja stavb. Istočasno bo mogoče urediti visokakovostno oblikovane javne prostore in trge.

Primer urbane prenove severnega pristanišča v Københavnu dokazuje, da opisani procesi delujejo in vodijo do odličnih rezultatov, pri tem pa sta neizogibna izdelava jasne strategije ter oblikovanje izhodiščnih načel. Predstavniki javnega interesa so aktivni akterji in ne le statisti v procesu pogajanj, s tem pa prav oni spodbujajo participacijo javnosti (in niso njeni tihi nasprotniki). Delavnice so del demokratičnega postopka, ki participacijo laične in strokovne javnosti omogoča (ter potrjuje, da je demokratični aparat delujoč), strategija pa zagotavlja, da bo projekt izpeljan v skladu z vizijo.

6. Povzetek

Velik del svetovnega prebivalstva prebiva na obalnih območjih: v oddaljenosti 50 kilometrov od obale živi v Evropi 29,1 % prebivalstva, v Aziji 27,1 %, v Afriki 18,1 %, v severni Ameriki 31,5 %, v Južni Ameriki 24,4 % in v Avstraliji z Oceanijo 79 % (bibliotecadigital.ilce.edu.mx). Satelitska slika sredozemske nočne pokrajine te ugotovitve potrjuje: robovi celine so pri stiku z morjem ostro in svetlo zarisani. Odnos med pristaniščem in mestom, lociranima na obalnem pasu, se spreminja v nekaj fazah: najprej sta oba združena v celoto, kasneje se razdružita in sobivata drug ob drugem, v tretjem koraku sledi funkcionalna in formalna ločitev obeh pojavov. V obdobju omrežij se ponovno združita.

Obalni pas je izjemna lokacija, kjer se stikata dve prostorski prvini: kopno in vodna površina morja, reke ali jezera. Stik urbane strukture in vodne površine je rob (» ... temeljna prvina, ki določi obliko celote ... « /Košir, 2006, str. 246/) in ločnica (» ... ki določi prostor kot binom: znotraj in zunaj.« /Košir, 2006, str. 246/). Preobrazbe obalnih ali rečnih robov so od leta 1980 dalje med najzanimivejšimi pojavi urbane preobrazbe, pri čemer je potrebno obravnavati *waterfront* kot del celotnega urbanega sestava in ne samo kot poudarek ali ločen razvojni pojav.

V zadnjih 200 letih so se obalne preobrazbe v vzhodnem delu nekdanjega otoka Izole okrepile. Prav na tem mestu je prišlo do začetkov turističnega razvoja Izole z izgradnjo kopališča Vascotto, ki mu je kasneje sledil razvoj moderne industrije z ustanovitvijo prve tovarne za predelavo rib Emile L. Rouillet et Co. Tudi prva izgradnja otokov z največjim obmorskim turističnim središčem ob slovenski obali in v Viližanskem zalivu, za katero si prizadevajo slovenski in tuji vlagatelji, bi popolnoma spremenila obalni pas Izole. Predviden načrt bi vključeval premestitev poslovnih dejavnosti, rušitev obstoječih stavb in preselitev ljudi.

Resnična preobrazba degradiranega urbanega območja vzhodnega dela Izole bo mogoča samo z medsebojnim delovanjem javnih in zasebnih vlaganj, kar postavlja pod vprašaj tudi prostorsko in programsko prevelike spremembe na območju. Izboljšanje kakovosti javnega prostora in programi, pomembni za družbeno rast, kot so izobraževanje in raziskovanje, ustvarjajo priložnosti za nizkstroškovno industrijo, male podjetnike in za mlade ljudi, generatorji območja pa postanejo stanovalci, ki tu bivajo vse dni v letu. K inovativnim prostorskim rešitvam prispeva upoštevanje naravne in kulturne dediščine. Vzporedno in enakovredno z razvojnimi projekti se z naravovarstvenimi ukrepi ohranja celovitost morskega in obalnega ekosistema ter biotska raznovrstnost. Strateška načela za razvoj območja pa se lahko oblikujejo podobno kot v primeru severnega dela pristanišča v Københavnu na Danskem.

6. Summary

The majority of the world's population lives in coastal areas: in Europe, 29.1 % of people live within 50 km of the coast, in Asia 27.1 %, in Africa 18.1 %, in North America 31.5 %, in South America 24.4 %, and in Australia and Oceania 79 % (bibliotecadigital.ilce.edu.mx). A satellite image of the Mediterranean nightscape confirms these findings: there is a clear line of light where the mainland makes contact with the sea. The relationship between the ports and the cities located in the coastal belt gradually changes: at first both the port and the city are united into a whole, later they are separated and exist one next to the other, and in the third stage they are functionally and formally separated. They come together again in the network age.

The coastal belt is an exceptional location, where two spatial elements come together: the mainland and the waters of the sea, rivers, or lakes. The contact between the urban structure and the water is an edge ("the basic element that defines the shape of the whole"; Košir 2006: 246) and a dividing line ("that defines a space as a binomial: outside and inside"; Košir 2006: 246). Coastal or river waterfront redevelopment has been among the most interesting features of urban renewal since 1980, in which the waterfront should be treated as part of the entire urban composition and not only as a special feature or a separate development phenomenon.

In the past two hundred years, coastal redevelopment has been enhanced in the eastern part of what used to be Izola Island. This is where Izola's tourism began to develop with the construction of the Vascotto thermal baths, followed by the development of modern industry with the establishment of the first factory in the area, the Emile L. Roullet et Co. fish processing plant. Even the planned construction of islands with the largest tourism resort on the Slovenian coast and in Viližan Bay promoted by Slovenian and international investors would completely change Izola's coastal belt. The plan envisages relocating business activities, razing buildings, and moving people.

A true transformation of the degraded urban area of the eastern part of Izola will only be possible through cooperation between public and private investors, which also brings into question the overly extensive changes in the area in terms of space and the activities there. Improved quality of public space and activities important for social growth such as research and education create opportunities for low-cost industry, small business owners, and young people, and the year-round residents become the generators of the area's development. Taking into account natural and cultural heritage contributes to innovative spatial solutions. Through nature-conservation measures, the integrity of the marine and coastal ecosystems and biodiversity are preserved in parallel to and equally with the development projects. The strategic principles for the area's development can be designed similarly to those in the northern part of the port of Copenhagen.

7. Seznam virov in literature

- Ažman Momirski, L., 2012. *Innovative spatial document for the degraded urban area of the Kranj railway station*. Ljubljana.
- Ažman, L., Oven, M., Stanič, I., 2011. *Study course: Safeguarding industrial cultural heritage in degraded urban areas. Cobraman: Manager Coordinating Brownfield Redevelopment activities*. Končno poročilo projekta EU. Ljubljana.
- Bukovec, M., 2011. *Idejna zasnova termalnega kopališča Ampelea v Izoli*. Diplomski naloga. Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo.
- Battelino, L., 2012. *Constructions and civil engineering works in coastal area*. Predstavitev. *Mednarodna urbanistična in arhitekturna delavnica Obalne preobrazbe: Izola vzhod*. Izola.
- Cotič, B., 2012. *Brownfield regeneration (in practice)*. Predstavitev. *Mednarodna urbanistična in arhitekturna delavnica Obalne preobrazbe: Izola vzhod*. Izola.
- Gabrijelčič, P., 2006. *Program upravljanja z obalnim območjem CAMP Slovenija. Podrobnejša zasnova prostorskih ureditev obalnega pasu*. Dopolnjeni povzetek končnega poročila. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo.
- Groat, L. N., Wang, D., 2002. *Architectural research methods*. New York.
- Internet 1: whc.unesco.org/en/list/1314 [20.2.2013]
- Internet 2: bibliotecadigital.ilce.edu.mx [20.2.2013]
- Internet 3: www.citiesonwater.com [13.2.2013]
- Internet 4: www.delamaris.si [15.2.2013]
- Internet 5: www.deltacommissie.com [13.2.2013]
- Internet 6: www.hafencity.com [13.2.2013]
- Internet 7: www.ramsar.org [18.2.2013]
- Internet 8: www.river-cities.net [19.2.2013]
- Justesen, R., 2012. *From harbour activities to urban districts on water – the regeneration of an urban-port waterfront*. Predstavitev. *Mednarodna urbanistična in arhitekturna delavnica Obalne preobrazbe: Izola vzhod*. Izola.
- Kolega, N., 2006. *Ogroženost slovenske obale zaradi morskih poplav*. Ljubljana.
- Košir, F., 2006. *K arhitekturi*. Ljubljana.
- Kramar, J., 1987. *Izola – mesto ribičev in delavcev*. Koper.
- Lamers, E., 2012. *Contemporary architecture along the Danube*. Predstavitev. *Mednarodna urbanistična in arhitekturna delavnica Obalne preobrazbe: Izola vzhod*. Izola.
- Lazar, I., 2012. *The History of the Izola coast*. Predstavitev. *Mednarodna urbanistična in arhitekturna delavnica Obalne preobrazbe: Izola vzhod*. Izola.
- Machala, B., 2012. *The current situation on Bratislava's waterfront*. Predstavitev. *Mednarodna urbanistična in arhitekturna delavnica Obalne preobrazbe: Izola vzhod*. Izola.
- Loeper, N., 2012. *»The water's warning...« or The Dutch and their waterfront*. Predstavitev. *Mednarodna urbanistična in arhitekturna delavnica Obalne preobrazbe: Izola vzhod*. Izola.
- Madrigal, J., 2012. *Waterfronts vs. cities: Some urban and territorial considerations*. Predstavitev. *Mednarodna urbanistična in arhitekturna delavnica Obalne preobrazbe: Izola vzhod*. Izola.
- Malafaya, F., Faria, P. in Sucena S., 2012. *Spatial Planning Instruments in Portugal: Plan as Regeneration Tools*. Predstavitev. *Mednarodna urbanistična in arhitekturna delavnica Obalne preobrazbe: Izola vzhod*. Izola.
- Meyer, H., 1999. *City and port*. Rotterdam.
- Moretti, M., 2012. *Valorisation of waterfronts for sustainable development in cities on water*. Predstavitev. *Mednarodna urbanistična in arhitekturna delavnica Obalne preobrazbe: Izola vzhod*. Izola.
- Ormsby, R., 2007. *Designed for Dry Feet*. *Public Administration Review*, 67 (5), str. 958–960.
- Schubert, D., 2012. *Port and City – Divergence and Reconvergence – From Sameness to Authentic Waterfronts*. Predstavitev. *Mednarodna urbanistična in arhitekturna delavnica Obalne preobrazbe: Izola vzhod*. Izola.
- Soosaar, M., Kivimägi, T. in Kosenkranius, R., 2012. *City, Port and Citizens*. Predstavitev. *Mednarodna urbanistična in arhitekturna delavnica Obalne preobrazbe: Izola vzhod*. Izola.
- Steinman, F. in Gosar, L., 2012. *Legal regimes, technical and operational boundary conditions for the islands construction in Slovenian sea*. Predstavitev. *Mednarodna urbanistična in arhitekturna delavnica Obalne preobrazbe: Izola vzhod*. Izola.
- Struijs, M., 2012. *The Space That Remains*. Predstavitev. *Mednarodna urbanistična in arhitekturna delavnica Obalne preobrazbe: Izola vzhod*. Izola.
- Tomšič, D., 1997. *Izola 0–2000: rekonstrukcija urbanega razvoja naselbine Haliëtum – Insula – Isola d Istria – Isola*. Seminarska naloga in tema magisterija. Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo.
- Turk, R., 2012. *Izola East Waterfront – conservation & reconstruction*. Predstavitev. *Mednarodna urbanistična in arhitekturna delavnica Obalne preobrazbe: Izola vzhod*. Izola.
- Volpi Lisjak, B., 2001. *Ženska delovna sila v ribjih tovarnah v Izoli in Kopru. Konzerviranje in soljenje rib*. *Annales. Series historia et sociologia*, 11 (1 / 24/), str. 135–150.
- Wlazel, A., 2012. *The River/Cities Platform*. Predstavitev. *Mednarodna urbanistična in arhitekturna delavnica Obalne preobrazbe: Izola vzhod*. Izola.
- Zakon o vodah /ZV-1/*. Uradni list RS, št. 67/2002. Spremembe: Uradni list RS, št. 110/2002-ZGO-1, 2/2004-ZZdr1-A, 41/2004-ZVO-1, 57/2008, 57/2012

8. Seznam slik

- Slika 1: Oblikovanje obalnega prostora ob starem mestnem jedru Viane do Castelo, Portugalska (Gašper Kociper).
- Slike 2–5: Obala reke Maas v Rotterdamu, Nizozemska (Maarten Struijs).
- Slika 6: Čistilna naprava za zrak in vodo ob tunelu in reki Maas v Rotterdamu, Nizozemska (vir: BingMaps, februar 2013).
- Slika 7: Čistilna naprava za zrak in vodo ob tunelu in reki Maas v Rotterdamu, Nizozemska (Maarten Struijs).
- Slika 8: Območje severnega dela pristanišča (Nordhavn) v Københavnu, Danska (BY&HAVN).
- Slika 9: Obstoječe stavbe, mreža, parcele, strukture, zeleni sistem severnega pristanišča v Københavnu, Danska (BY&HAVN).
- Slika 10: Vizija mesta prihodnosti za 40.000 ljudi in 40.000 delovnih mest v severnem delu pristanišča v Københavnu, Danska (BY&HAVN).
- Slika 11: Šest strateških principov za razvoj severnega dela pristanišča v Københavnu na Danskem: otoki in kanali, identiteta in zgodovinski razvoj, mesto »petih minut«, »plavo« in »zeleno« mesto, nizkoogljeno mesto in pametna mreža (BY&HAVN).
- Slika 12: Plavajoči pontonski sistem, ki se dviga in spušča s plimo in oseko, za privez dvajsetih zgodovinskih ladij (ELBE&FLUT; vir: HafenCity Hamburg GmbH).
- Slika 13: Središče Ars Electronica (AEC) ob reki Donavi v Linzu, Avstrija (TREUSCH Architecture ZT GMBH).
- Slika 14: Mesto Tir v južnem Libanonu (vir: Bing Maps, februar 2013).
- Slika 15: Razvoj »tombolo« mesta Tir v južnem Libanonu (vir: Jose Madrigal).
- Slika 16: Letalski ortofoto posnetek beneške lagune, Italija (arhiv mednarodnega središča Città d'Acqua, Benetke).
- Slika 17: Shema zapore projekta MOSE za varovanje mesta Benetke v Italiji pred poplavami (arhiv mednarodnega središča Città d'Acqua, Benetke).
- Slika 18: Gradbišče zapornic projekta MOSE za varovanje mesta Benetke v Italiji pred poplavami (Tomaž Berčič).
- Slika 19: Valobran preko nekdanjega estuarija Vzhodne Šelde, Nizozemska (Erdee Media BV).
- Slika 20: Protivetrna pregrada ob kanalu v Rotterdamu na Nizozemskem (Maarten Struijs).
- Slika 21: Poblave v ulici Papli v mestu Pärnu, Estonija, januarja leta 2005 (Riina Mürsepp).
- Slika 22: Območje mokrišča – naravnega rezervata med zalivom in mestom Pärnu, Estonija (Mati Kose).
- Slika 23: Višine poplavnih vod in ogrožena mestna zemljišča v mestu Pärnu, Estonija (Pärnu Linnavalitsuse Planeerimisosakonna geodeesiateenistus 2005).
- Slika 24: Območje svetovne dediščine Vatskega morja v Friziji, Nizozemska, v času oseke (vir: Google Earth, februar 2013).
- Slika 25: Območje svetovne dediščine Vatskega morja v Friziji, Nizozemska, v času plime (vir: Bing Maps, februar 2013).
- Slika 26: Plaža v Scheveningnu 1. januarja leta 2012 (Nicoline Loeper, Matthias Ott).
- Slika 27: Letovišče Ritz Carlton ob jezeru Las Vegas, Nevada, ZDA, z grajenim modelom 1:1 Starega mosta (Ponte Vecchio) v Firencah, Italija (Dirk Schubert).
- Slika 28: Piri Reis/Piri Re'is bin Hāji Muḥammed: zemljevid obalnega prostora Izole in Kopra iz 16./17. stoletja (vir: The Walters Art Museum, Baltimore).
- Slika 29: Veduta Izole iz leta 1829 – v ospredju termalno kopališče sv. Petra v Izoli (vir: Kramar J., 1987. Izola – mesto ribičev in delavcev, Koper (izvirnik hranijo v Univerzitetni knjižnici v Pulju).
- Slika 30: Ribiške ladje v Viližanskem zalivu pred tovarno Ampelea (vir: Pomorski muzej Sergej Mašera Piran).
- Slika 31: Franciscejski kataster iz leta 1810 (vir: Državni arhiv v Trstu).
- Slika 32: Shema mesta Izola leta 1810 (Miha Bukovec).
- Slika 33: Franciscejski kataster iz leta 1874 (vir: Pokrajinski muzej Koper).
- Slika 34: Shema mesta Izola leta 1874 (Miha Bukovec).
- Slika 35: Načrt pristanišča Izola leta 1923 (vir: Pokrajinski muzej Koper).
- Slika 36: Shema mesta Izola leta 1923 (Miha Bukovec).
- Slika 37: Letalski ortofoto posnetek Izole leta 1953 (vir: Geodetski inštitut).
- Slika 38: Shema mesta Izola leta 1953 (Miha Bukovec).
- Slika 39: Letalski ortofoto posnetek Izole leta 2004 (vir: GURS).
- Slika 40: Shema mesta Izola leta 2004 (Miha Bukovec).
- Slika 41: Franciscejski kataster iz leta 1878 (vir: Državni arhiv v Trstu).
- Slika 42: Shema razvoja tovarniškega kompleksa Delamaris do leta 1878 (Miha Bukovec).
- Slika 43: Načrt situacije tovarniškega kompleksa Delamaris leta 1888 (vir: Pokrajinski muzej Koper).
- Slika 44: Shema razvoja tovarniškega kompleksa Delamaris do leta 1888 (Miha Bukovec).
- Slika 45: Načrt situacije tovarniškega kompleksa Delamaris med letoma 1888 in 1930 (vir: Pokrajinski muzej Koper).
- Slika 46: Shema razvoja tovarniškega kompleksa Delamaris do leta 1930 (Miha Bukovec).
- Slika 47: Zemljevid Izole okrog leta 1930 (vir: Državni arhiv v Trstu).
- Slika 48: Shema razvoja tovarniškega kompleksa Delamaris do leta 1930 (Miha Bukovec).
- Slika 49: Letalski ortofoto posnetek Izole leta 1953 (vir: Geodetski inštitut).
- Slika 50: Shema razvoja tovarniškega kompleksa Delamaris do leta 1953 (Miha Bukovec).
- Slika 51: Letalski ortofoto posnetek Izole leta 2004 (vir: GURS).
- Slika 52: Shema razvoja tovarniškega kompleksa Delamaris do leta 2004 (Miha Bukovec).
- Slika 53: Izola vzhod: območje mednarodne arhitekturne in urbanistične delavnice (vir: GURS 2012).
- Slika 54: Izola vzhod: območja varovanja kulturne in naravne dediščine in območja drugih zakonskih predpisov (vir: Leon Gosar).
- Slika 55: Shema določil v primeru naravne obale (vir: Leon Gosar in Franci Steinman).
- Slika 56: Shema določil v primeru grajene obale (vir: Leon Gosar in Franci Steinman).

Slika 57: Shema določil v primeru obale ob obalni cesti (vir: Leon Gosar in Franci Steinman).

Slika 59: Delavnica Kaverljag: tipičen globinski presek flišne obale v slovenskem morju z razporeditvijo flore in favne (Kaverljag 1999).

Slika 58: Poplave na božični dan leta 1979 v Izoli (Miško Kranjec).

Slika 60: Degradirano industrijsko območje na vzhodnem delu Izolskega polotoka (Diederik Giesen).

Slika 61: Razširitev obstoječe mreže in izboljšanje kakovosti javnega prostora v Izoli.

Slika 62: Območje priložnosti – obala ob kampu Jadranka.

Slika 63: Obalni prostor ob kampu Jadranka leta 2012 (Diederik Giesen).

Slika 64: Predlog ureditve obale in širitve promenade ob kampu Jadranka.

Slika 65: Izhodišča pri razumevanju in načrtovanju prostora.

Slika 66: Vzpostavitev promenade ob morju, drevoreda in zelenih površin na današnjem industrijskem območju.

Slika 67: Industrijsko območje Delamarisa leta 2012 (Diederik Giesen).

Slika 68: Prostor, ki povezuje različne uporabnike in dejavnosti.

Slika 69: Prostor intervencij: med parkom, drevoredom in morjem.

Slika 70: Območje severne strani Izolskega polotoka leta 2012 (vir: Skupina 2).

Slika 71: Promenada na severni strani Izolskega polotoka.

Slika 72: Iskanje izolske identitete: posegi ob obali in na obalnem območju.

Slika 73: Povezovanje programov: termalno kopališče, umetniški program in aktivnosti v morju.

Slika 74: Severna stran Izolskega polotoka leta 2012 (Diederik Giesen).

Slika 75: Kopališče na pomolu.

Slika 76: Zelena promenada ob obali, višinsko razgledišče in termalno kopališče.

Slika 77: Stavbe na vzhodnem industrijskem območju Izole leta 2012 (Diederik Giesen).

Slika 78: Preobrazba industrijskih stavb v zunanje termalno kopališče.

Slika 79: Vzdolžni prerez zunanjega termalnega kopališča.

Slika 80: Prečni prerez zunanjega termalnega kopališča.

Slika 81: Pogled z morja na industrijsko območje severne obale Izolskega polotoka leta 2012 (vir: Skupina 4).

Slika 82: Razvojno ravnoesje zahodnega in vzhodnega obalnega dela Izole.

Slika 83: Obalna cona ločenih nivojev promenade in plaže.

Slika 84: Obalna cona promenade, zelenega sistema in športnih programov.

Slika 85: Obalna cona promenade in urbanih površin.

Slika 86: Obstoječa obala ob kampu Jadranka leta 2012 (Diederik Giesen).

Slika 87: Kolesarska in promenadna pot za pešce, ki poteka skozi različne obalne cone.

Slika 88: Promenadna povezava s starim mestnim središčem Izole preko Viližanskega zaliva in območja Delamarisa.

Slika 89: Razširitev promenadne povezave preko Viližanskega zaliva v plažo.

Slika 90: Promenada na plavajočem pontonskem sistemu.

9. Seznam preglednic

Preglednica 1: Primerjava površin Izolskega polotoka med letoma 1810 in 2004.

Preglednica 2: Fazni razvoj vzhodnega izolskega območja.