

original scientific article  
received: 2014-06-23

UDC 711.453.4(497.4Koper)

## URBANI OBALNI PROSTORI KOPRA: PRIMERJAVA PROSTORSKIH PRVIN PRISTANIŠČA V KOPRU V PRVOTNIH IN SODOBNIH NAČRTIH

Lucija AŽMAN MOMIRSKI

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, Zoisova cesta 12, 1000 Ljubljana, Slovenija  
lucija.azman@fa.uni-lj.si

### IZVLEČEK

*V raziskavi primerjamo prve načrte pristanišča v Kopru in sodobne urbanistične zasnove za celovito prostorsko ureditev Luke Koper, najmlajšega pristanišča za mednarodni promet v severnem Jadranu, ter nekatere njihove različice. Analiza razvojnih predlogov temelji na preučevanju ključnih prvin prostorskih preobrazb pristaniškega območja (obalnega roba, vodotokov, prometnih omrežij, strukture zazidave in prostorskih posebnosti) ter posameznih ureditev v severnem delu mestnega zgodovinskega jedra. V zaključku so iz spoznanj analitičnega členjenja urbanističnega in arhitekturnega oblikovanja izpeljane konkretne in splošne ugotovitve za razumevanje in vrednotenje obstoječih prostorskih predlogov ter snovanje prihodnjih prostorskih predlogov tako na območju obalnih prostorov Kopra kot drugih obalnih in pristaniških območij.*

**Ključne besede:** obalni urbani prostor, obalne preobrazbe, pristanišče, Luka Koper, staro mestno jedro Kopra, Edo Mihevc

## WATERFRONT URBANI DI CAPODISTRIA: CONFRONTO TRA GLI ELEMENTI SPAZIALI DEI PIANI ORIGINALI E QUELLI ATTUALI PER IL PORTO DI CAPODISTRIA

### SINTESI

*Lo studio mette a raffronto i piani originali con le progettazioni urbanistiche correnti, nonché alcune loro varianti, dell'organizzazione spaziale complessiva del Porto di Capodistria, il più giovane porto per traffico internazionale dell'Adriatico settentrionale. L'analisi delle proposte inerenti lo sviluppo si incentra sullo studio degli elementi chiave delle trasformazioni spaziali dell'area portuale (zona fronte mare, corsi d'acqua, reti stradali, struttura degli edifici e specificità spaziali) e sulle sistemazioni individuali nella zona nord del centro storico urbano. Partendo dagli esiti di un'analisi dettagliata del design urbanistico e architettonico, la conclusione offre spunti concreti e generali per la comprensione e la valutazione delle proposte spaziali attuali, nonché per la creazione di future proposte di pianificazione territoriale, sia riguardanti la zona fronte mare di Capodistria che le altre aree costiere e portuali.*

**Parole chiave:** waterfront urbano, trasformazioni del waterfront, il porto, Porto di Capodistria, centro storico di Capodistria, Edo Mihevc

## UVOD

Raziskovalno izhodišče prispevka temelji na ugotovitvi, da so preobrazbe obalnih ali rečnih robov po letu 1980 med najbolj zanimivimi pojavi urbane prenoje (Moretti, 2012). Na urbanem vodnem robu izvedeni projekti so praviloma postali največje arhitekturne in urbanistične uspešnice (Meyer, 1999). Zaradi stika dveh prostorskih prvin, kopnega in vodne površine, obalni pas upravičeno uvrščamo med izjemne lokacije. Velik del svetovnega prebivalstva prebiva na obalnih območjih: v Evropi živi v oddaljenosti 50 kilometrov od obale 29,1 % ljudi, v Aziji 27,1 %, Afriki 18,1 %, Severni Ameriki 31,5 %, Južni Ameriki 24,4 % in Avstraliji z Oceanijo kar 79,0 % (bibliotecadigital.ilce.edu.mx). Te ugotovitve potrjuje satelitska slika sredozemske nočne pokrajine. Robovi celine so na stiku z morjem ostro in svetlo zarisani. Vzporedno s prostorskim razvojem obalnih urbanih območij se porajajo tudi raziskovalni problemi, kar je razlog za poglobljeno raziskovalno delo.

Obalno območje na severovzhodu starega mestnega jedra Kopra je pri preučevanju *waterfront-ov* zelo zanimiv laboratorij, saj se je po drugi svetovni vojni intenzivno preobrazilo, obsežni preobrazbeni prostorski procesi pa so se zgodili v kratkem času. Sodobno pristanišče in vodno pročelje starega mestnega jedra sta sobivajoči urbani strukturi, ki sta se zaradi razvoja pristanišča zajedli ena v drugo. Območji pristanišča in starega mestnega jedra je jasno razmejila šele izgradnja severne obvoznice v tretjem tisočletju. Sicer je za obdobje globalizacije in internacionalizacije (1949–1998) (Meyer, 1999) od druge polovice 20. stoletja značilno, da je industrijsko pristanišče locirano ob mestu. V tem času sta tako pristanišče kot mesto avtonomni celoti in pojava, kar sicer v koprskem primeru prostorsko ne drži povsem, med pristanišči pa prihaja do delitve dela, kar vodi do pospešenega razvoja tako po površini kot količini pretovora večjih pristanišč. Novo pristanišče je središče distribucije tovara, namenjenega večjim celinskim območjem. V obdobju omrežij (1999–2048) mesto in (distribucijsko) pristanišče postaneta del teh omrežij, katerih struktura se neprestano spreminja. Hkrati mesto sprejme pristanišče kot del mestne urbane krajine, za pristanišče pa je mesto 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*.

Tudi v Kopru se je v letih 2007–2008 ponovno izpostavil problem oblikovanja obalnega pasu. Z javnimi naročili oziroma javnimi urbanističnimi in arhitekturnimi natečaji se je iskalo nove prostorske rešitve za nadaljnji razvoj edinega slovenskega pristanišča in treh obodnih trgov (Vergerijevega, Muzejskega in Nazorjevega) na severni strani nekdanjega otoka. Medtem ko se danes v pristanišču počasi izvajajo načrtovani posegi Državnega prostorskega načrta iz leta 2011 (npr. poglobljanje dna

prvega bazena), so nekateri izbrani trgi po mnenju prebivalcev še vedno najbolj degradirana mestna območja (Žakelj et al., 2014).

Mesto je sestavljeno iz ločljivih in jasno opredeljenih delov. Povezave med posameznimi območji v Kopru niso jasne. Nasprotja med posameznimi deli mesta se sicer ne morejo razrešiti le s prostorskim preoblikovanjem, ker jih povzročajo različne silnice (politične, gospodarske, kulturne, ekološke, zgodovinske itd.), ki delujejo na različnih ravneh (lokalni, državni, mednarodni, globalni) hkrati (Stanič et al., 1999). Vendar je prostorske povezave med območji mogoče opredeliti in identificirati. Nedefiniranih robov zagotovo ni mogoče prepoznavati kot urbano kakovost (Košir, 2006, str. 246). Že prvi načrti, ki vključujejo tudi izgradnjo pristanišča, se navezujejo na območja na severni strani zgodovinskega jedra. Zato pri obravnavi pristaniškega prostora, ki je jedro razprave, ne moremo mimo ureditev na obodu starega mestnega jedra. Navedeni obalni prostori so različnih oblik in značajev: pristanišče je območje, zaprto za javnost, torej ni prosto dostopno vsakomur, javno v povezavi s pristaniščem se nanaša bolj na javno lastnino; medtem ko so urbani trgi prosto dostopni, prisotnost ljudi pa je sestavni ali celo nujni del prostora (Stanič et al., 1999).

Za razumevanje potenciala in pomembnosti razvoja koprškega *waterfronta* severno od starega mestnega jedra si je treba ogledati širši zgodovinski razvoj, ki je botroval spremembam, ter kratek pregled izgradnje pristanišča, vključno z nekaterimi temeljnimi dejstvi o treh obodnih trgih. Metodologija opredeljuje kriterije za členjenje talnih načrtov prostorskih zasnov tako v izvirnih načrtih, ki vključujejo tudi območje pristanišča, kot v sodobnih zasnovah. V rezultatih so predstavljene značilnosti treh regionalnih načrtov arhitekta Eda Mihevega, nastalih med letoma 1959 in 1963, treh načrtov za generalnih načrt mesta Koper, nastalih med letoma 1960 in 1963, prvonagrajene natečajne rešitve za celovito prostorsko zasnovo pristanišča v Kopru iz leta 2007 in strokovnih podlag za državni prostorski načrt Luke Koper iz leta 2011. V diskusiji so izpostavljene tiste prostorske prvine pristanišča v Kopru, za katere so obstajali različni predlogi rešitev že od nastanka pristanišča naprej. Sklepne ugotovitve pa poleg konkretnih zaključkov opredeljujejo tudi splošne, na primer, da ključne točke uveljavljanja sodobnih urbanističnih konceptov postajajo območja prepletanja oziroma robovi med mestom in pristaniščem ali krajino in pristaniščem, s čimer se tako v Kopru kot v drugih pristaniških povečujeta njihov strokovni pomen in tudi inovativnost predlogov.

ŠIRŠI ZGODOVINSKI OKVIR  
OBRAVNAVANEGA OBMOČJA

Otoški lokus mestnega jedra Kopra je imel v zgodovini dvojno strateško vlogo: bil je dobro prometno dostopen z morja, a hkrati ubranljiv ob nevarnosti s celine. Od

antike naprej je krepila mestni razvoj tudi njegova regionalna lega. Podoba otoka, še vedno prepoznavna na vedutah z začetka 20. stoletja, je med svetovnimi vojnami izginila zaradi izsuševanja in zasutja Semedelskih solin. Novejše raziskave potrjujejo, da je imel Koper dve obzidji, zunanje, ob nekdanji obali otoka oziroma na robu mestnega jedra, in notranje, na mestni prelomnici (Likar, 2009). Shema in predvsem potek zunanjega mestnega obzidja sta vsaj od beneške osvojitve Kopra leta 1278 ostala nespremenjena (čeprav so dokumentirane številne predelave), mesto pa se je znotraj njega preobrazilo do petdesetih let 20. stoletja. Najstarejši obstoječi načrt Finija iz leta 1619 med drugim prikazuje ureditve med morjem in zunanjim obzidjem (obala otoka se je predvsem na južni in vzhodni strani precej spreminjala) ter dostop s kopnega na otok prek lesenega mostu, kar potrjujejo tudi arhivski viri. Z južne in vzhodne strani so se proti otoku s kopnega širile soline; ko so jih opustili, je otok postal dostopen tudi preko solin (Tomšič, 1999). Kljub rušitvam anonimnega tkiva v različnih zgodovinskih obdobjih koprsko mestno jedro še vedno sestavlja okrog 1000 hiš (Likar, 2009), v sicer gosti zazidavi je veliko notranjih ozelenjenih atrijev. V zgodovinskih vedutah poleg cerkvenih zvonikov od začetka 19. stoletja v zahodnem delu otoka izstopa stavba zaporov.

Urbanistični in arhitekturni razvoj Kopra in njegovih urbanih prostorov je doživel pomembne prelomnice v 20. stoletju. Še leta 1954 je na zračnem posnetku prepoznavno (pol)otoško mestno jedro (slika 1) (tudi največje slovensko srednjeveško mesto znotraj obzidja), ki so se ga v tem času na južni strani že dotikala območja kmetijskih zemljišč, nastalih na območju zasutih solin. V zadnjih šestdesetih letih se je mestno tkivo razlilo prek

svojega oboda in je zdaj ujeto med pristanišče, »ogrlico« in bonifiko.

K takemu razvoju so bistveno prispevali politični in družbeni dogodki na območju severnega Jadrana. Meje nacionalnih držav so se v 76-tih letih, to je med letoma 1915 (Londonski sporazum) in 1991 (osamosvojitve Slovenije), spremenile kar petkrat oziroma v povprečju vsakih petnajst let (Ažman Momirski, 2004). Vsaj deset let (med letom 1945 in letom 1954) je bila državna meja med Federativno ljudsko Republiko Jugoslavijo (FLRJ) in Italijansko republiko eden najbolj resnih političnih problemov v Evropi (Tržaško vprašanje). Koper je bil najprej del cone B Julijske krajine (1945–1947). S Pariško pogodbo leta 1947 je bilo ozemlje vzhodno od Morganove črte dodeljeno FLRJ, zahodno od nje pa je bilo razdeljeno na tri dele: Gorico s Kanalsko dolino je dobila Italijanska republika, Svobodno tržaško ozemlje (STO) pa je bilo razdeljeno na cono A in B. Nekoliko zmanjšana prva, a s Trstom in tržaškim pristaniščem, je leta 1954 pripadla Italiji, druga s Koprom, Piranom, Umagom in Bujami pa FLRJ. Splošni gospodarski razvoj, s tem pa tudi prostorski, je bil v negotovih političnih razmerah bolj zadržan kot tam, kjer podobnih problemov ni bilo. Na obalnem območju je bila izražena podpora slovenski kulturi in gospodarskemu razvoju z ustanavljanjem kulturnih ustanov in zavodov, preseljevanjem prosvetnih delavcev in tudi z organizacijo Gospodarskih razstav med letoma 1948 in 1950 (Čebren Lipovec, 2012). Regionalno ureditev celotnega obalnega pasu cone B, dolgega kar 80 km, je do leta 1949 pripravil profesor Edo Ravnikar in jo predstavil na neki gospodarski prireditvi v Kopru (Košir, 2011). Slika modela z razstave (Gollmann, 1987) prikazuje obris mestnega jedra in izliva Rižane, kakršnega lahko prepoznamo z letalskih posnetkov, nastalih nekaj let pozneje. O koprskem pristanišču takrat še ni bilo sledu. Tudi obalna cesta in železnica sta potekali po večinoma starih trasah. V starem mestnem jedru Kopra in na njegovem robu so bili zgrajeni posamezni objekti (npr. slovensko-italijanska šola oziroma šola Janka Premrla Vojka, stanovanjske hiše in bloki) in urejeni javni prostori (npr. regulacija in zasaditev trga Brolo). Večstanovanjske stavbe so bile zgrajene tudi v Semedeli.

Ko je bil Trst dodeljen Italijanski republiki, je Koper postal najvplivnejše mesto slovenske obalne regije. Med ključnimi prostorskimi spremembami so bili izgradnja Luke Koper, najmlajšega pristanišča v severnem Jadranu, ter posegi v mestno jedro, kot sta izgradnja stolpnice arhitekta Eda Mihevca v njegovem severnem delu oziroma na območju Belvederja.

#### KRATEK PREGLED IZGRADNJE KOPRSKEGA PRISTANIŠČA IN UREDITEV TRGOV OB OBODU ZGODOVINSKEGA MESTA

Pretovorno in skladiščno podjetje Pristanišče Koper je bilo ustanovljeno 23. maja 1957, avgusta 1957 pa



**Slika 1: Letalski posnetek Kopra iz leta 1954 (GURS).**

so ob severni obali mestnega jedra pričeli poglobljati morsko dno do globine 10 metrov (Jakomin, 2004). Prvi privez na 135 metrov dolgi operativni obali (Jakomin, 2007) je bil dokončan 7. decembra 1958, ko so nanj privezali čezoceansko ladjo Gorica. Koprsko pristanišče je pričelo rasti na severovzhodni strani nekdanjega otoka, ki so ga predhodno uporabljali za splavljanje manjših ladij. Začetno rast pristanišča sta zaznamovala tudi izgradnja prve operativne obale ter nasipa med Koprom in levim bregom Rižane v dolžini 877 metrov. S pridobitvijo statusa prostocarinske cone leta 1963 je bil izpolnjen pogoj za prostorsko ločitev pristanišča od mesta. Nekaj let pozneje (1967) je bila z dokončanjem železniške proge vzpostavljena neposredna povezava med pristaniščem in zaledjem. Ortofoto posnetek iz leta 1971 prikazuje širitev pristanišča v severovzhodnem delu mestnega jedra Kopra z razširitvijo nasipa, ki je zaprl Stanjolski zaliv, obrisom nasutja za prvi pomol ter južne linije drugega pomola. Meja pristaniških posegov je južni breg reke Rižane. Leta 1979 je bil dobro utrjen predvsem severni del prvega pomola, na njem pa je nastal kontejnerski terminal (Luka Koper, 2014). Na drugem pomolu je bil zgrajen terminal za razsute tovore (1984), štiri leta pozneje pa še silos za žito. Danes eden najsodobnejših in največjih avtomobilskih terminalov v Sredozemlju je bil ustanovljen šele leta 1996, ko so razvidni tudi že obrisi nastajajočega tretjega pomola. Terminal za razsute tovore je bil preoblikovan v Evropski energetski terminal (2004), pristanišče pa je postalo pomembno tudi za potniške ladje (2005). Ker so obstoječi pomoli sčasoma postali prekratki, so leta 2007 pričeli z aktivnostmi za njihovo podaljšanje.

Najpomembnejši obodni trg na severni strani mestnega jedra Kopra je Vergerijev trg ob trdnjavi Belveder, ki je edina v celoti ohranjena trdnjava koprške fortifikacije s kazematami (Likar, 2009), ob osrednji Verdijeve ulici, ki ima v mestni zasnovi vodilni reprezentančni značaj, zaznamovan s premim in širokim potekom ulice do glavnega koprškega Titovega trga (MOK, ZAPS, 2006), ter ob ulici Belveder, ki je glavna promenadna urbana poteza s pripadajočimi urbani prvinami v severnem delu mestnega jedra. Najradikalnejše posege v srednjeveško urbano tkivo mesta je v zadnjih dvesto letih doživelo območje Muzejskega trga, kamor so umeščene stavbe Pokrajinskega muzeja, osnovne šole, pošte in Mihevčeve stanovanjske stolpnice. Arheološka izkopavanja na tem mestu jasno osvetljujejo prisotnost številnih stratigrafskih plasti mesta Koper: najdbe iz pozne antike, ostanke dominikanskega samostana in cerkve (13.–17. stoletje), srednjeveške skeletne grobove, temelje avstro-ogrske kaznilnice (zgrajene po letu 1820, ko je bil samostan razen cerkve sv. Dominika skoraj v celoti porušen), temelje stavbe slovensko-italijanske šole Janka Premrla Vojka, zgrajene 1957 (in porušene leta 2008), krožno tunelsko cisterno, vodnjak ter druge arheološke objekte in artefakte. Nazorjev trg leži ob ulici Belveder, ki poteka po severnem delu srednjeveškega koprškega

mestnega obzidja, na mestu nekdanjega glagoljaškega samostana, ki je bil ukinjen s francosko zasedbo leta 1806. Glagoljaški samostan so najprej uporabljali za vojaške namene, pozneje pa je bil, tako kot večji dominikanski samostan nekoliko vzhodneje spremenjen v prostore koprške kaznilnice. V zgodnjih petdesetih letih dvajsetega stoletja je bila samostanska stavba še vedno prepoznavna, njena notranjost pa preurejena v zasebna stanovanja (Žitko, 2012). Leta 1950 je bila na območju trga zgrajena nova stanovanjska stavba, ki je bila le delna realizacija načrtovanega sestava treh trinadstropnih objektov (Čebrown Lipovec, 2012). Florisna kompozicija je njihova zasnova v obliki črke U, tako da se dve stavbi s krajšo stranico naslanjata na ulico Belveder, pri čemer širina tretje stavbe določa njuno medsebojno razdaljo. Tretja stavba je pomaknjena v južni del kompozicije v širini razmika med prvima stavbama in dvojni dolžini prve oziroma druge stavbe od ulice Belveder. Stavbe se med seboj ne stikajo. Četrta stranica trga je bila odprta in je omogočala pogled s trga na morje. Leta 1955 je arhitekt Bežek na območju trga izvedel trinadstropno stanovanjsko stavbo, ki opisane mikrourbanistične zasnove ne upošteva. Nazorjev trg je tako nastal z ureditveno preobrazbo koncem petdesetih in na začetku šestdesetih let po načrtih arhitekta Eda Mihevca. Na severni strani mesta sta bili najprej realizirani dve desetnadstropni stolpnici, pozneje pa je arhitekt med njima razporedil strnjen sklop petnadstropnih stanovanjskih stavb (Čebrown Lipovec, 2012).

## METODOLOGIJA

Glavna metoda v raziskavi je primerjalna metoda. Njeno uporabo omogoča izenačitev izbranega grafičnega gradiva, to je tlorisov izvirnih načrtov pristanišča v Kopru in sodobnih urbanističnih zasnov za celovito prostorsko ureditev Luke Koper. V arhitekturi in urbanizmu je prav grafična obdelava virov pogoj za sistematičen in znanstven pristop. Gre za posebnost arhitekturne raziskovalne metode, ki za svoje osnovne vire uporablja predvsem grafično urejene podatke (Fister, 2003).

Tlorisi vseh predstavljenih zasnov pristanišča in satelitski posnetek so umeščeni v enoten model geografskega prostora, zato je znotraj izbranega območja (opredeljenega s kvadratnim okvirjem) primerljivo njihovo merilo. Izbrali smo približno merilo 1 : 60000.

V shemah prvotnih načrtov so dokumentirane tiste urbanistične sestavine, ki jih med seboj primerjamo. Znotraj z okvirjem opredeljenega območja lahko posamezne sheme načrtov pokrivajo celotno izbrano površino (predvsem regionalni načrti) ali samo njen del (na primer generalni načrti za mesto Koper). Vsi izvirni načrti nimajo vrisanih vseh izbranih prostorskih prvin.

Določitev ključnih prvin prostorskih preobrazb pristaniškega območja temelji na razmislekih, kako opredeliti stik urbane strukture in vodne površine. To je rob, ki je hkrati temeljna prvina, ki določi obliko celote

(Košir, 2006, str. 246), in tudi ločnica, ki določa prostor kot binom: znotraj in zunaj (Košir, 2006, str. 246). Posegi vanj so dvodimenzionalni ali tridimenzionalni. Elementarni gradniki zamisli in zasnove urbanistične celote (Košir, 2006, str. 244) so točka, črta in lik. Točko lahko interpretiramo kot vozlišče, črto kot pot, lik kot cono. Pot dve točki v prostoru povezuje na oblikovno različne načine, je različno široka in ima različne funkcije »ozek pas zemljišča, pripravljen za hojo ali vožnjo, SSKJ, 2013) ter dodatne opredelitve (na primer obmorska pot). V sistem organizirane poti sestavljajo komunikacijsko ožilje (Košir, 2006, str. 244). Temeljno ogrodje urbanistične zasnove je sistem poti oziroma povezav – mreža. Razširjeno in zamejeno območje, namenjeno za kakšno dejavnost, imenujemo cona. V primeru pristanišča v Kopru je urbani pas veliko širši kot v primeru obodnih trgov. Izbrane ključne prvine prostorskih preobrazb pristaniškega območja so hkrati objektivna merila pri obravnavi zgodovinskih in avtorskih virov.

Členjenje posegov v načrtih je bilo izvedeno ob upoštevanju:

1. oblikovanja obalnega roba pristanišča in severnega dela starega mestnega jedra,
2. lokacije in poteka reke Rižane in Ankaranskega obrobne kanala,
3. poteka komunikacijskega ožilja oziroma železniške in cestne infrastrukture,
4. lokacije skladišč – skladiščne cone in
5. drugih posebnosti.

Podrobno izdelani sodobni načrti omogočajo bolj natančno členitev prostorskih prvin in bolj podroben opis. Prvi načrti pristanišča so nastali na *tabuli rasi* morskega površja, medtem ko so načrti prvonagrajene natečajne rešitve ureditve pristanišča v Kopru iz leta 2007 in strokovnih podlag za državni prostorski načrt celovite prostorske ureditve pristanišča za mednarodni promet v Kopru iz leta 2011 upoštevali obstoječe stanje pristanišča.

Iz posameznih izkustev so v zaključku izpeljana posebna in splošna spoznanja.

#### ZASNOVE PRISTANIŠČA V PRVIH NAČRTIH PRISTANIŠČA

Prve zasnove pristanišča so prikazane tako v regionalnih načrtih slovenske obale kot v generalnih načrtih za mesto Koper profesorja Eda Mihevca. Prvi shematični regionalni načrt slovenske obale je bil izrisan leta 1959. Pri obravnavanju regije je avtorja zanimal predvsem obalni pas, zaledje pa veliko manj. Izhodišče za projektiranje je bil regionalni plan (*Piano Regionale*) iz leta 1956 (Košir 2011).

Obalni rob pristanišča je razdeljen na dva dela (slika 2). Južni del, ki poteka od starega mestnega jedra Kopa do podaljšanega izliva reke Rižane v morje (izliv omejuje severni del daljšega pristaniškega pomola), je namenjen pristaniški dejavnosti. Med razširjenim severnim delom obale zgodovinskega mestnega jedra in



**Slika 2: Shematski prikaz območja pristanišča v Kopru v regionalnem načrtu slovenske obale iz leta 1959. EDO MIHEVC (shemo pripravil Gašper Kociper)**

novonastalim pomolom ob izlivu reke Rižane, ki sega daleč na zahod, je znotraj pristaniškega bazena urejen krajši in širši pomol. Reka Rižana in Ankaranski obodni kanal sta v svoji prvotni strugi, podaljšani proti zahodu. Železniški tiri v pristanišču so speljani do večjih skladišč na obeh novih pomolih, ter do stavb na vzhodni in severni strani starega mestnega jedra. Predvidene so štiri ranžirne postaje, železnica pa poteka iz jugovzhodne smeri do Rižane, kjer se razcepi v tri krake. Pod južnim vznožjem Sermina je urejeno letališče. Blizu obalnega roba, a zunaj območja pristanišča, je speljana cestna povezava med Koprom in Ankaranom, kjer so ob obali urejene rekreacijske površine. Dimenzija pristanišča je razmeroma skromna, saj zavzema le ozek del obalnega pasu do reke Rižane.

Leto pozneje je bil načrt dopolnjen (slika 3). V njem je struga Rižane predstavljena severno proti Ankaranu, na mestu njenega podaljšanega izliva iz prejšnjega načrta pa je urejen ozek pristaniški bazen. Obalni pas pristanišča razločno oblikujeta še dva pristaniška pomola, kjer so locirana skladišča. Geometriji obeh pomolov in stavb na njih sta vzporedni. Obalni pas sestavljajo še območje izliva Ankaranskega obrobne kanala v morje, mehko oblikovana obalna črta severno od ozkega pristaniškega bazena in razširjeni severni del obale starega mestnega jedra. Gabaritativne obale v vzhodnem delu prvega bazena je glede na meritve tudi obalna črta današnje operativne obale pristanišča. Njej vzporedni so trije trakovi skladiščnih stavb, ki še danes določajo geometrijski vzorec strukture zazidave pristanišča. Ostala



**Slika 3: Shematski prikaz območja pristanišča v Kopru v regionalnem načrtu slovenske obale iz leta 1960. EDO MIHEVC (shemo pripravil Gašper Kociper)**



**Slika 4: Shematski prikaz območja pristanišča v Kopru v regionalnem načrtu slovenske obale iz leta 1963. EDO MIHEVC (shemo pripravil Gašper Kociper)**

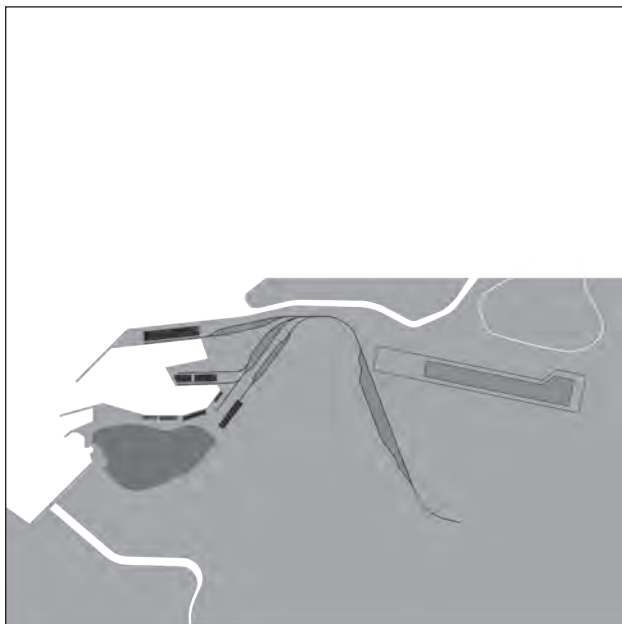
skladišča so razporejena v preostalih štirih sklopih: z največ predvidenimi objekti je v smeri od jugozahoda proti severovzhodu potekajoče južno skladiščno območje, pri ostalih treh sklopih pa gre za linearno zasnovo skladiščnih stavb, lociranih od zahoda proti vzhodu. Na sredi ležeči sklop sledi geometriji obeh pomolov. Železniški tiri iz smeri celine proti operativni obali potekajo v dveh krakih, prvem severno in drugem južno od Sermina. Obe železniški veji se pahljačasto razpreta do skladiščnih površin, za vsak pomol je načrtovano eno železniško deblo. Skladiščne površine s pripadajočo infrastrukturo se razširijo vse do Sermina. Na tem načrtu je vrisana tudi trasa avtoceste, ki poteka v zaledju in ne ob obalni črti. Predvideni so priključki do Kopra, Izole in Pirana. Vzporedno z lokalno cesto proti Kopru poteka še en železniški tir, ki ostro, z majhnih zavojnim radijem zavije proti vzhodnemu delu zgodovinskega mesta, kjer je verjetno umeščena železniška postaja.

V načrtu iz leta 1963 (*PIANO REGOLATORE DELLA COSTA SLOVENA*) ostaja struga Rižane predstavljena na sever, proti Ankaranu (slika 4). Obalni pas pristanišča je v primerjavi s predhodno rešitvijo preoblikovan. Potek obalne črte operativne obale v vzhodnem delu prvega bazena ostaja enak. Prvi pomol je enako dolg in jasno oblikovan s sicer nekoliko manjšim prvim bazenom kot v prejšnji rešitvi, vendar je pomol ožji in sta nanj umeščeni le dve vrsti skladiščnih objektov. Vzporedno je oblikovan drugi pomol, ožji in krajši od prvega, do Ankaranskega obodnega kanala pa je operativna obala geometrizirana. Ob njej so prvič narisane tudi cisterne. Zahodni del obalnega pasu je razširjen s podaljšanim

valobranom. Zaprte skladiščne površine so osredotočene v severnem in južnem delu pristanišča. Osrednji železniški dostop do pristanišča je speljan južno od Sermina. Tiri so razvejeni takoj zahodno od povezovalne ceste do slovenske obale, najbolj vzhodni oziroma južni tir pa vodi do železniške postaje na vzhodni strani mestnega jedra, kar je mogoče razbrati že v shematičnem načrtu iz leta 1960. Pristaniško območje na zahodu omejuje (današnja Ferrarska) cesta. Ob novi strugi Rižane je predvidena cestna povezava, ki omogoča dostop do skladišč tako, da ena stranica skladiščnega objekta meji na železniški tir, druga stranica pa na cesto. Po enakem načelu so skladišča urejena tudi na južnem delu območja.

Leta 1960 je bil izdelan prvi Generalni urbanistični načrt za mesto Koper v merilu 1 : 5000 (slika 5). Načrt je shematičen in sega do zemljišč na desnem bregu Rižane. Večino ureditev, tudi idejo letališča pod Serminom, prevzema iz regionalnega načrta slovenske obale (1959). Razširjena delovna območja na severu mestnega jedra, kratek pomol na vzhodu in dolg pomol z valobranom na severu obkrožata pristaniška bazena z operativnimi obalami z vrisanimi skladiščnimi površinami. Na novo je predvidena izgradnja dveh valobranov na zahodu. Železniški tiri so speljani do obeh pomolov in skladiščnih površin v severnem delu mestnega jedra, pa tudi do čelno oblikovane železniške postaje na vzhodu mestnega jedra. Struga reke Rižane, ki na severu zamejuje pristaniške površine, ni predstavljena.

Naslednji generalni načrt v merilu 1 : 2000 je arhitekt Mihevc izdelal leta 1961 (slika 6). V sicer bolj



**Slika 5: Shematski prikaz območja pristanišča v Kopru v Generalnem urbanističnem načrtu za mesto Koper iz leta 1960.**

EDO MIHEVC (shemo pripravil Gašper Kociper)



**Slika 6: Shematski prikaz območja pristanišča v Kopru v Generalnem urbanističnem načrtu za mesto Koper iz leta 1961.**

EDO MIHEVC (shemo pripravil Gašper Kociper)

podrobni risbi, ki pa obsega le območje prvega pomola in nekaj zalednih ureditev, so izražene sorodne rešitve kot v regionalnem načrtu slovenske obale iz leta 1960, predvsem pri oblikovanju prvega bazena in njegovih operativnih obal. Nedvoumno pa sta na vzhodni strani mestnega jedra načrtovani avtobusna postaja (v legendi številka 10) in potniška oziroma železniška postaja (številka 13). V legendi načrta je opredeljena tudi lokacija potniškega pristanišča.

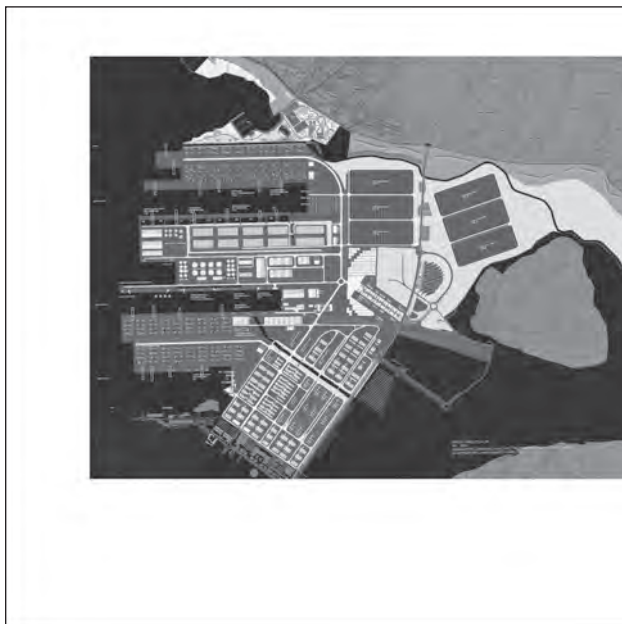
Dve leti pozneje je sledila variacija Generalnega načrta mesta Koper v merilu 1 : 5000 (slika 7). Glavna tema je bila obdelava koprškega pristanišča (Košir, 2011). Načrt za mesto Koper je bolj podrobno razdelan regionalni načrt slovenske obale iz leta 1963. Prvi pomol ostaja jasno oblikovan, vzporedno z njim je lociran drugi pomol, operativna geometrizirana obala je nekoliko zmehčana s krožnimi zaključki in večjim številom lomov. Število cistern ob obali je skoraj podvojeno. Industrijsko območje in stavbe so razdeljeni na območje industrije na severu, mestno industrijo in skladišča na jugu ter operativno obalo na zahodu. Zanimivo je, da je na območju severnega dela drugega pomola že označen terminal za razsute tovore. Na načrtu je zabeležena tudi površina območja industrije (144 ha), medtem ko mestna industrija (locirana tudi severno od Badaševice) zavzema 90 ha. Reka Rižana poteka v širše izrisani strugi kot v regionalnem načrtu, na severu območja vzporedno z (današnjo Jadransko) cesto, na izlivu v morje pa ločuje pristaniško obalo in remontno ladjedelnico. Osrednji železniški dostop poteka južno od Sermina. Na

območju pristanišča je razvejen sistem pokritih kanalov. Območje industrije je dostopno z (današnje Jadranske) ceste, prek nove struge Rižane, območje mestne indu-



**Slika 7: Shematski prikaz območja pristanišča v Kopru v Generalnem urbanističnem načrtu za mesto Koper iz leta 1963.**

EDO MIHEVC (shemo pripravil Gašper Kociper)



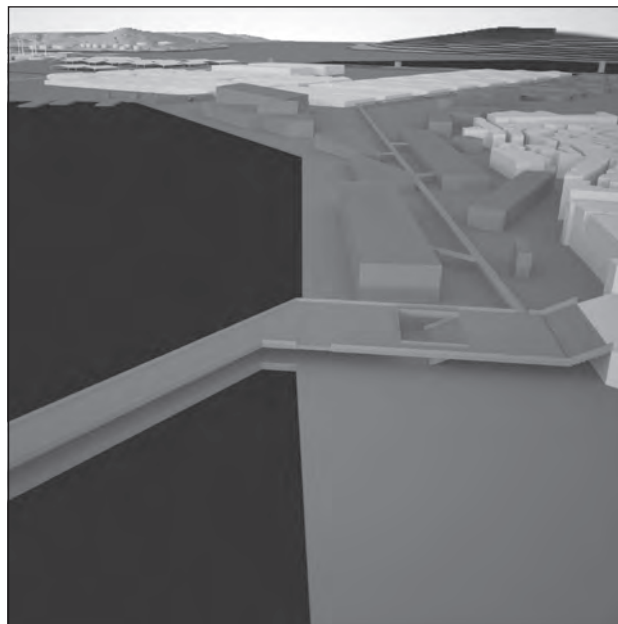
**Slika 8:** Javni natečaj za urbanistično zasnovo za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru – prva nagrada.

**Avtorja rešitve:** LUČKA AŽMAN MOMIRSKI, MARCO VENTURI; **soavtorji:** SAMO OBLAK, TJAŠA PEČNIK, MARKO STANOVNIK, JURE ŠUŠTAR; **konzultant:** MARIO MARRI

strije in skladišč pa z južne avtocestne deteljice. Avtobusna in železniška postaja sta locirani na vzhodu, med mestnim jedrom in pristaniščem, potniško pristanišče pa zahodno od mestnega jedra. Povezavo med obema predstavlja »ogrlica«, kar pa je zgolj nakazano (Košir, 2011). Stična območja med pristaniščem in mestnim jedrom niso posebej obdelana – pristaniške strukture se brez prostorske cezure dotaknejo zgodovinskih ambientov. Podobno se s prestavitvijo Rižane sicer sprost pristaniško območje za načrtovanje brez omejujočih naravnih meja, kar obstoječi vodotok zagotovo je, a se ob tem onkraj njene ločnice nadaljuje z industrijskim programom ob obali. Območji pristanišča in vzhodnega dela »ogrlice« razdvaja zeleni pas.

#### PRVONAGRAJENA NATEČAJNA REŠITEV UREDITVE PRISTANIŠČA V KOPRU IZ LETA 2007

Tema celovite ureditve pristanišča<sup>1</sup> je leta 2006<sup>2</sup> postala predmet javnega, anonimnega, odprtega enostopenjskega natečaja. Z natečajem je Luka Koper želela pridobiti najprimernejše rešitve za urbanistično zasnovo



**Slika 9:** Vstop iz potniških ladij v zgodovinsko mestno jedro je urejen na dvignjeni ploščadi.

**Avtorja rešitve:** LUČKA AŽMAN MOMIRSKI, MARCO VENTURI; **soavtorji:** SAMO OBLAK, TJAŠA PEČNIK, MARKO STANOVNIK, JURE ŠUŠTAR; **konzultant:** MARIO MARRI

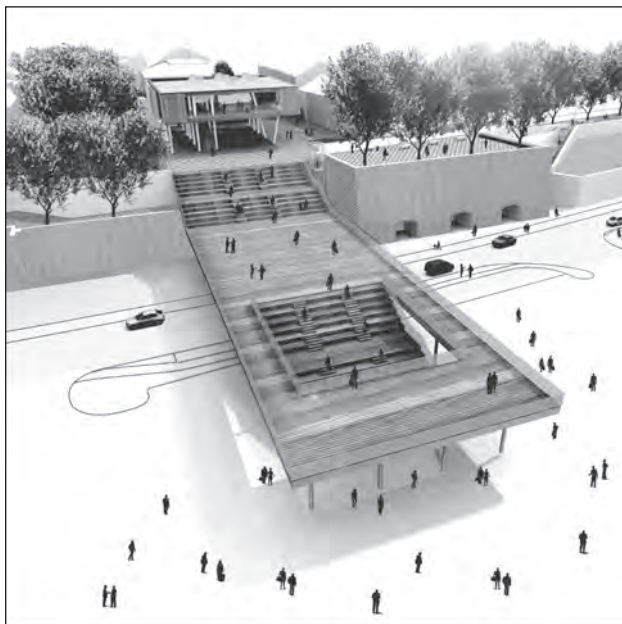
in izvajalca izdelave strokovnih podlag za dodelavo urbanistične zasnove.

V prvonagrajeni natečajni rešitvi (slika 8) oblikovanje obalnega pasu pristanišča obsega povečanje dveh obstoječih pristaniških pomolov in konstrukcijo tretjega pomola. Za prostorsko ureditev tretjega pomola so predlagane minimalna, uravnovežena in maksimalna različica. Druga različica predloga torej predvideva uravnoveženo rabo prostora. Na območju pomola III se v medsebojnem sožitju izvajajo dejavnost pristanišča ter dejavnosti javne mestne rabe (športno-rekreacijske in navtične dejavnosti) z delnim ohranjanjem obrežnih mokrišč in školjčnih sipin ter izgradnjo ločilnega ozelenjenega nasipa v obliki nadomestnega rta, kot podaljška parka nekdanje bolnišnice. Zahodni in južni robovi vseh pomolov so načrtno členjeni zaradi oblikovanja vizualno sprejemljivega roba pristanišča pa tudi podaljševanja operative obale pristanišča. V zahodnem delu drugega in tretjega pomola sta načrtovana manjša pristajalna bazena. Pristaniške dejavnosti ne zasedajo več območji severnega dela mestnega jedra in jugovzhodne operative obale prvega bazena, ampak so obalno obrežje in stavbe javno dostopne.

Potniški terminal, ki v sodobnosti deluje le impro-

<sup>1</sup> Ministrstvo za promet RS je aprila leta 2006 podalo pobudo za pripravo državnega prostorskega načrta (DPN) za celovito ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru. Temu je sledila prva prostorska konferenca in program priprave DPN za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru.

<sup>2</sup> Objava natečaja v Uradnem listu RS 20. oktobra 2006.



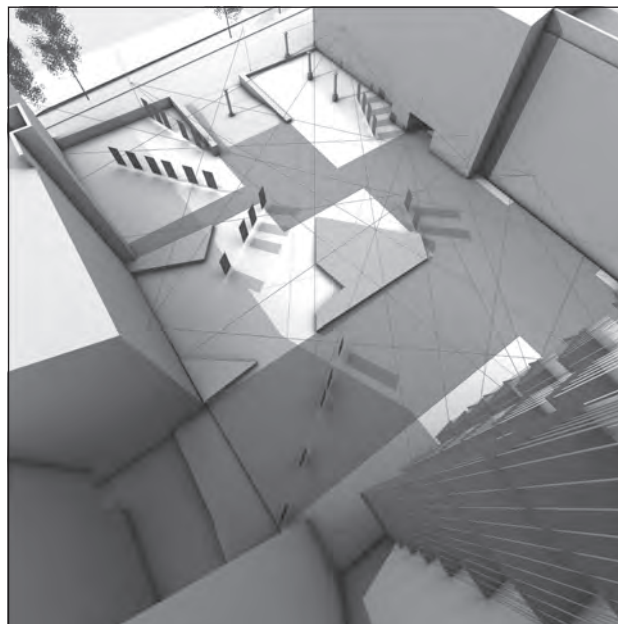
**Slika 10:** Povezava do Vergerijevega in Titovega trga poteka prek izvennivojskega stopnišča.

**Avtorja rešitve:** LUČKA AŽMAN MOMIRSKI, MARCO VENTURI; **soavtor:** ROK TRILER

vizirano na ploščadi ob severni morski obali nasproti Vergerijevemu trgu, je urejen na ravni dvignjene ploščadi (slika 9). Prostor Vergerijevega trga je kot glavna vstopna točka v zgodovinsko mestno jedro prepoznaven tudi z morja, prek njega je omogočena neposredna povezava osrednjega koprškega trga s severno obalo. Novo oblikovano stopnišče je iztek objekta lože (zaprt mestni balkon) v razgledno ploščad (odprt mestni balkon). Ustrezno široko stopnišče je reprezentativno in povezuje mestno jedro in obalni pas prek severne obvoznice. Prostorska zasnova stopnišča predvideva različne rabe v različnih delih dneva, tedna in leta, ki so namenjene različnim uporabnikom. Stopnišče deluje kot prehod, počivališče, letno gledališče. Vergerijev trg lahko v sodobnosti postane prostorsko in funkcionalno enakovreden Titovemu trgu, kar poudarja element nove *loggje* na Vergerijevem trgu, ki se preobrazi v ključno točko srečevanja v mestu (slika 10).

Reka Rižana je predstavljena v Ankaranski obodni kanal (AOK) in se ob severnemu delu tretjega pomola izliva v morje. Naravni rezervat Škocjanski zatok je neposredno povezan z morjem preko morskega kanala, ki poteka skozi pristanišče.

Luko Koper povezuje z avtocestnim omrežjem nov vhod pod cestnim viaduktom na trasi povezave med Koper in Ankaranom, znotraj pristanišča je ob njem zasnovan energetske park, ki zagotavlja delno samooskrbo pristanišča z električno energijo. Energetski park je hkrati izobraževalno središče. Vsak pomol napaja krak železniške in cestne infrastrukture. Širše območje povezuje



**Slika 11:** Ureditev Nazorjevega trga je zasnovana v treh plasteh: ureditvi peščevih površin, ureditvi zelenih počivališč in ureditvi virtualne zaves.

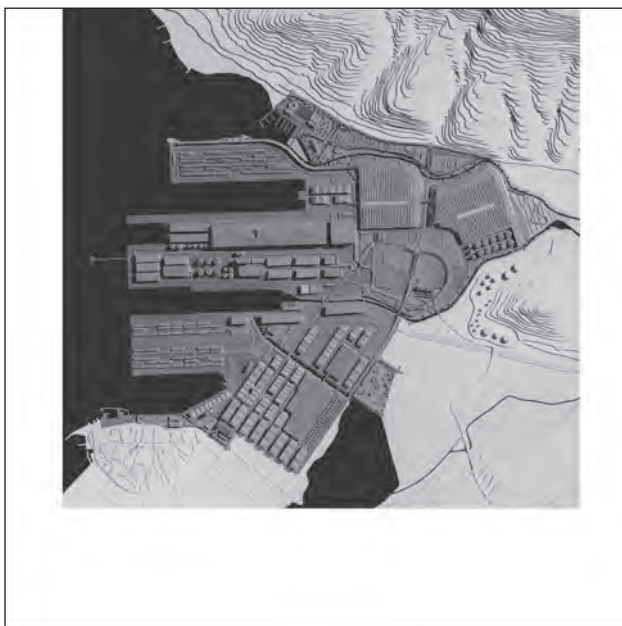
**Avtorja rešitve:** LUČKA AŽMAN MOMIRSKI, MARCO VENTURI; **soavtor:** TOMISLAV VAGAJA

na višini oblikovana pot med mestnim jedrom Kopra in novim turističnim območjem pri Ankaranu.

Z izjemo kontejnerskega in avtomobilskega terminala so vsi pristaniški terminali zgoščeni na eni lokaciji. Predvideno je pokritje obstoječe lokacije evropskega energetskega terminala. Na dvignjeni ploščadi nad glavnim vhodom v pristanišče so urejene stavbe za spremljajoče dejavnosti, javno dostopne prek povezovalne poti iz Kopra proti Ankaranu.

V prvonagrajeni rešitvi je bil poseben urbanistični in arhitekturni napor namenjen zasnovi stičnega območja mestnega jedra Kopra in pristanišča v Kopru (Luka Koper, ZAPS, 2007). Pristanišče je zasnovano kot zeleno pristanišče, pri čemer zeleni sistem obsega obstoječe zelene površine, ozelenitev obstoječih in novozgrajenih skladišč, kontaktno območje z naravnim rezervatom Škocjanski zatok, ozelenitev parkirnih površin na kamionskem terminalu, zelen varovalni zid na tretjem pomolu in oblikovanje nove krajine neposredno ob naselju Ankaran. Na območju novega tretjega pomola je poleg terminala za kontejnerje načrtovana ureditev ločilnega pasu z ozelenjenim nasipom, ureditev športnega parka in mandrača za komunalne priveze ter območja vodne ločnice z obrežnimi mokrišči in školjčnimi sipinami pri Pomolu sv. Katarine.

Prostorska in programska preureditev Muzejskega trga in nova zasnova Nazorjevega trga (slika 11) niso neposredno povezane z dejavnostmi pristanišča. Predvsem v natečajnem predlogu oživiljena tržna ploščad



**Slika 12: Prikaz variacijskega predloga strokovnih podlag v maketi.**

**Avtorja rešitve: LUČKA AŽMAN MOMIRSKI, MARCO VENTURI**

Nazorjevega trga z razgledišči, počivališči in prenovljenimi tržnimi stavbnimi stranicami ne omejuje povezave med mestnim jedrom in novo ureditvijo severnega mestnega predela na robu zgodovinskega jedra. Trg je ohranjen kot intimni prostor med stanovanjskimi objekti, kjer varuje pred nepotrebnimi pogledi na novo načrtovana virtualna zavesa, prostorska struktura v zraku. Prostor trga ostaja introvertiran, a ohranja sijajne poglede na pristanišče, ki se odpirajo s tržne ploščadi.

#### STROKOVNE PODLAGE ZA DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT CELOVITE PROSTORSKE UREDITVE PRISTANIŠČA ZA MEDNARODNI PROMET V KOPRU

V strokovnih podlagah<sup>3</sup> je natečajna rešitev dodelana na podlagi podrobnih izhodišč naročnika Luke Koper d. d.

Oblikovanje obalnega pasu je v primerjavi s prvotno nagrajeno natečajno rešitvijo spremenjeno zaradi drugačnega členjenja obalnih linij pristaniških pomolov ter spremenjenih širin drugega in tretjega pristaniškega bazena. Lokacija potniškega terminala je sicer ohranjena, vendar brez dvignjene ploščadi. Jugovzhodna operativna obala ob prvem bazenu je tako kot v sodobnosti del pristaniškega območja, ki ni dostopno javnosti. Koprška avtobusna postaja (z garažno hišo in spremljajočim programom) je premeščena ob Ferrarsko ulico. Povsem je

spremenjena severna stran tretjega pomola, saj se ohranja potek struge reke Rižane skozi pristanišče. Med reko in AOK je vzpostavljena nova vodna povezava, na tem mestu je predvidena širitev reke in regulacija dotoka iz Rižane v AOK. Na območju AOK so urejena razsežna trstišča ter dve večji mokrišči, sam kanal pa je poglabljen, tako da dovaja morsko vodo tudi na območje Ankaranske bonifike. Zelena pregrada, ki je visoka dvanajst metrov in dolga kilometer in pol, namesto zelenega nasipa iz natečajne rešitve ločuje nov kontejnerski terminal od naselja Ankaran oziroma območja novih komunalnih privezov. Območje komunalnih privezov s spremljajočimi stavbami je večje kot v natečajni rešitvi.

Pristaniška uprava je načrtovala v času razpisa javnega natečaja ali celo nekoliko kasneje številne projekte, ki jim je v izdelanih strokovnih podlagah prilagojeno železniško in cestno omrežje. Železniški tiri napajajo terminale na pomolih v večjem obsegu kot je bilo predvideno v natečajni rešitvi. Na južni strani pristanišča so skladišča urejena tako, da ena stranica stavbe meji na železniški tir, druga stranica pa na cesto. Železniški tiri so pripeljani v notranjost nekaterih skladiščnih stavb. Vhod v pristanišče je razširjen, dvonivojska rešitev na območju vhoda iz prvotno nagrajene natečajne rešitve pa izpuščena. Zaradi nivojske ločitve železniškega in cestnega prometa v osrčju pristanišča je izboljšana prometna pretočnost v pristanišču. Slabih sedem kilometrov dolga peš in kolesarska pot, ki poteka ob pristanišču, vendar ne na dvignjeni ploščadi, povezuje različne mestne dele. Pot se navezuje na obstoječe, načrtovano in že zgrajeno omrežje peš in kolesarskih poti ter se pričenja pri potniškem terminalu na severu starega mestnega jedra Kopra, končuje pa pri svetilniku na skrajnem robu tretjega pomola. Vojaško pristanišče na koncu tretjega pomola je dostopno s cestno povezavo izven meje območja pristanišča.

Pristaniški program je v načrtu strokovnih podlag precej bolj razdrobljen kot v natečajni rešitvi. Nekateri terminali, na primer terminal za generalne tovore, so v strokovnih podlagah locirani na štirih različnih območjih. Stavbe avtomobilskega terminala izstopajo zaradi tlorisne velikosti, stavbe terminala za razsute tovore pa zaradi višin. Garaži za avtomobile na severnem delu pristanišča sta dvajsetmetrov visoka in mehko oblikovana terasirana hriba. Vinogradniške terase se od streh garaž spuščajo v smeri proti kanalu. Sadno drevje in/ali druga avtohtona drevnina, ki je mestoma zasajena na strehah skladišč, pripomore k biodiverziteti in krajinski pestrosti območja. Kulturne terase z avtohtonim negojenim sadnim drevjem in nasadi oljk zaključujejo tudi del severnega roba koridorja AOK proti športno-rekreacijskemu parku.

Vegetacija na strehah skladišč, ki izboljšuje toplotno izolacijo in zmanjšuje količino odvajane deževnice,

<sup>3</sup> Izdelane strokovne podlage so obvezna priloga Uredbe o državnem prostorskem načrtu za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru, sprejete leta 2011.

skupaj z ureditvami vinogradov ustvarja podobo zelene- ga vala nad pristaniščem. Pogled na vrh skladišč v pri- stanišču je še posebej pomemben, saj strehe pristanišča postanejo »peta fasada«. Še bolj ugodna je krajinska sli- ka zelenega pristanišča s hribov, ki obdajajo pristanišče, in kamor danes bleščijo strehe skladiščenih avtomobi- lov. Prav zato so fotovoltaične celice nameščene na stre- he obstoječih in novozgrajenih skladišč na od mestnih in krajinskih območij najbolj oddaljenemu severnem delu prvega pomola in na drugem pomolu. Oblikovanje in delovanje muzejsko-industrijskega parka, ki združuje elemente tehnične dediščine in kulturne krajine na robu Naravnega rezervata Škocjanski zatok, je prav tako del zelenega sistema pristanišča.

#### DISKUSIJA

Državni prostorski načrt za celovito prostorsko uredi- tev pristanišča za mednarodni promet v Kopru (Uredba, 2011) določa veljavne ureditve na območju pristanišča v Kopru in deloma v severnem delu zgodovinskega jedra.

Primerjave predlogov oblikovanja obalnega pasu v izvirnih in sodobnih načrtih lahko delimo v tri sklope. Oblikovanje obalnega roba pristanišča v svojem osre- dnjem delu obsega večje posege v morje kot prvotni na- črti. Pomoli so veliko širši in daljši tudi zato, ker nado- meščajo skladiščne površine, ki so bile v Mihevčevem regionalnem načrtu iz leta 1960 in v še večjem obsegu v regionalnem načrtu iz leta 1963 predvidene na obmo- čju sodobnega Naravnega rezervata Škocjanski zatok. Največji obseg pomolov v prvotnih načrtih je v regio- nalnem načrtu slovenske obale iz leta 1960, kjer osre- dnji del pristaniške obale sestavljata prvi in tretji pomol, med njima pa je mehko oblikovan drugi pomol, po vsej verjetnosti s terminalom za razsute tovore. V tej različici prvotnih načrtov je tretji pomol najširši in najdaljši.

Ureditev obalnega roba med pristaniščem in obmo- čjem Ankarana je drugi sklop predlogov oblikovanja obalnega pasu in je povezana s prestavitvijo reke Riža- ne v strugo AOK. V regionalnem načrtu iz leta 1960 in 1963 je ta prostorska poteza že predvidena. Iz načrtov sicer ni povsem jasno, ali gre za kanal, po katerem plo- vejo ladje do skladiščnih površin. V načrtu iz leta 1963 je kanal širši kot v prejšnjem načrtu. Tudi natečajno gra- divo iz leta 2006 za pridobitev najprimernejše rešitve za urbanistično zasnovo celovite ureditve pristanišča pred- videva možnost načrtovanja prestavitve reke Rižane, pri čemer se prestavitve in ureditve izvajajo postopoma. Pr- vonagrajena natečajna rešitev sledi razpisnemu predlo- gu prestavitve reke, podobno tudi drugi natečajni pre- dlogi. Strokovne podlage za državni prostorski načrt za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru pa ne vključujejo rešitev prestavljanja vodotoka, stik med pristaniščem in območjem Ankarana je oblikovan povsem na novo.

Vse različice prostorskih rešitev niso bile preigrane na robnem območju severnega dela zgodovinskega je-

dra zaradi različnih postopkov in interesov. Tu gre vsaj za ureditev potniškega pristanišča, avtobusne postaje, stika med robom starega mestnega jedra in priobalne- ga pasu ter navezave na kakovostne javne prostore me- sta. Združitev potniškega terminala, avtobusne postaje in železniške postaje na severnem in vzhodnem delu starega jedra je težja prostorska naloga. Že v prvotnih načrtih je arhitekt Mihevc predvideval dve rešitvi žele- zniške postaje: vzporedno z današnjo Ferrarsko cesto ali pravokotno na njo. Potek tirov do pozicij stavb je v obeh različicah problematičen: v prvi je načrtovan premaj- hen zavojni radij, v drugi železniški tir omejuje razvoj pristanišča proti vzhodu. Možnost poteka železniške infrastrukture v višini, nad pristaniškimi napravami in ureditvami, ni bila preverjena.

Oblikovanje območja potniškega pristanišča ni samo tehnično vprašanje premostitve različnih ravni prometa, ampak celovit problem povezan z vprašanji vhoda v me- sto, kakovostjo javnih prostorov in odnosom do kulturne dediščine mesta. Vprašanja definiranja, oblikovanja in izboljševanja zapeljivih vhodov v mesto so tisti pogoj, ki omogoča krepitve posameznih delov mesta. Poudarki reprezentativnih prostorov v mestih se neposredno soo- čajo z vprašanjem urbane identitete. Osnovna kakovost javnih prostorov je njihova čitljivost in njihova raznoli- kost, ki jo zagotavljata tudi kulturna in naravna dedišči- na. Javni prostori v mestu so pogosto konglomerat tisoč- letne ureditve. Pri prenovi njihovih posameznih delov je seveda mogoča posebna interpretacija različnih tipolo- gij, a še vedno je skupni cilj harmonična integracija ur- bane celote. » ... Mestno oblikovanje združuje obliko- vanje objektov, krajine in komunikacij tako, da izgube te posamičnosti s povezavo identiteto individualnosti in se spremene v čisto novo reč: v urbano sceno ...« (Košir, 2011). Hkrati je urejanje javnih prostorov le eden izmed dejavnikov za izboljšanje kakovosti grajene strukture. Tu so še sociološki dejavniki: »... spremenljivost zuna- njega prostora je le del celotne podobe realnosti, saj se ta oblikuje tudi v okviru dožemanja s strani družbe, ki se stalno razvija ... .« (Verovšek, Juvančič, 2009). Tako problemi v razvoju, ki jih sprožijo različni dejavniki, vse od političnih, kulturnih, družbenih povzročijo tudi uve- ljavljanje *tabule rase* v odnosu do zgodovine. V prostor, kjer vzporedno obstaja veliko jezikov in kod, akumuliranih skozi različna razvojna obdobja, je mogoče pose- či z ustvarjanjem novega jezika in novih kod.

#### ZAKLJUČEK

V času družbenih in ekonomskih sprememb bodo tudi pristanišča ponovno določila svoje prostorske stra- tegije in odnose v prostoru. Doslej so obstajala pred- vsem kot »tujek« v prostoru, pogosto zaradi posebne- ga carinskega statusa in koncentracije tehnologij, ki so nezdržljive s kakovostnim urbanim življenjem. V so-odobnosti so pristanišča še vedno ločena od mesta, zato je izziv in priložnost za ustvarjanje pristaniških novih

integracij med mestnimi, krajinskimi in drugimi prostorskimi strukturami. Območja prepletanja oziroma robovi med mestom in pristaniščem ali krajino in pristaniščem postajajo ključne točke uveljavljanja sodobnih urbanističnih konceptov, s tem pa se povečuje njihov strokoven pomen in inovativnost predlogov. Pristanišča se namreč bojijo, da bodo urbanistične rešitve vplivale in omejile bistvene pristaniške dejavnosti. Podobno se mesta bojijo, da bo širitev pristaniškega prometa ustvarjalo

več hrupa in negativnih okoljskih vplivov v območjih, kjer bivajo ljudje (Ažman Momirski, 2010). Obseg pristaniškega pretovora se stalno povečuje in se bo povečevalo tudi v prihodnosti, pristanišča pa se bodo širila. Pri tem lahko elementi povezovanja temeljijo tudi na integraciji dejavnosti, ki ga je pri načrtovanju pristaniških in spremljajočih funkcij mogoče predvideti ne samo v tlorisnem sestavu, ampak predvsem v razvoju njihovega razporejanja v vertikalni projekcijski ravnini.

## URBAN WATERFRONTS IN KOPER: A COMPARISON OF SPATIAL ISSUES IN THE INITIAL AND CURRENT PLANS FOR KOPER'S PORT

Lucija AŽMAN MOMIRSKI

University of Ljubljana, Faculty of Architecture, Zoisova cesta 12, 1000 Ljubljana, Slovenia  
lucija.azman@fa.uni-lj.si

### SUMMARY

*The transformation of coastal or river waterfronts is among the most interesting phenomena in urban redevelopment because the coastal belt is rightly considered among the exceptional locations. When examining waterfronts, the coastal area in the northeast part of the old town of Koper is a very interesting laboratory because it was intensely transformed in a short timeframe. The urban and architectural development of the city of Koper and its urban areas experienced important turning points in the twentieth century, to which political and social events in the northern Adriatic significantly contributed. The key spatial changes in Koper included the construction of the newest northern Adriatic port, the Port of Koper, and projects such as construction of high-rise buildings by architect Edo Mihevc in the northern part of the old city core of Koper and in the Belvedere area. After 2000, new spatial solutions for further developing Slovenia's only port and three adjacent squares (Vergerio Square, Museum Square, and Nazor Square) on the northern side of the former island are being sought through public procurement or public urban and architectural competitions. Although the port is slowly implementing planned steps from the 2011 National Spatial Plan (e.g., dredging the first basin), residents feel that some of the selected squares still remain the most degraded areas of the city. The research describes some historical facts important for understanding the transformation of the location studied, the development of the construction of the Port of Koper, and some arrangements on the north side of the historic core. The analytical assessment of the first plans for a port at Koper and the contemporary comprehensive urban design for the spatial layout of the Port of Koper highlights key elements of spatial transformations of the port area (the waterfront, watercourses, traffic networks, urban structure, and specific territorial features) and individual arrangements in the northern part of the city's historic core. Those spatial elements of the port of Koper, for which there have been various proposals since the construction of the port began, are defined in the discussion. The conclusion offers concrete and general considerations relevant to understanding and evaluating current spatial proposals, and also relevant for designing future spatial proposals not only for Koper's coastal waterfront area but also for other waterfront and port areas. Interconnected areas – or the borders between the city and the port, or the port and the surrounding landscape – are becoming a key point in implementing modern town-planning concepts, thereby increasing the importance of their professional and innovative meaning. Ports fear that urban solutions will affect and restrict the main port activity. Similarly, cities fear that the expansion of the port traffic will generate more noise and negative environmental impacts in city areas.*

**Keywords:** urban waterfront space, waterfront regeneration, port, Port of Koper, old city core of Koper, Edo Mihevc

## VIRI IN LITERATURA

**Ažman Momirski, L. (2004):** The Port of Koper: The Youngest Modern North Adriatic Port. Benetke, Portus 7, 70–75.

**Ažman Momirski, L. (2010):** Port of Koper: New Models of Port-City Relationship. Benetke, Portus 20, 12–17.

**Čebren Lipovec, N. (2012):** Arhitekturni pomniki iz gradnje Kopra po drugi svetovni vojni. Annales. Series historia et sociologia, 22, 1, 211–232.

**Fister, P. (2003):** Raziskave v arhitekturi. V: Kališnik, M., [et al.]. Uvod v znanstvenoraziskovalno metodologijo na področju arhitekture in urbanizma. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo.

**Gollmann, K.L. (1987):** Edvard Ravnikar. Graz, TU Graz.

**Jakomin, L. (2004):** Luka Koper. Koper, Luka Koper d. d.

**Jakomin, L. (2007):** Luka Koper: 50 let izkušenj za nova obzorja. Koper, Luka Koper d. d.

**Likar, D. (2009):** Arhitektura in razvoj obeh koprskih obzidij. Annales. Series historia et sociologia, 19, 2, 313–340.

**Luka Koper (2014):** <http://www.luka-kp.si/slo/o-podjetju/zgodovina>

**Luka Koper, ZAPS (2007):** Zaključno poročilo (javni natečaj za urbanistično zasnovo za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru; Poročilo o delu ocenjevalne komisije; Poročilo o natečajnih elaboratih).

**Košir, F. (2011):** Edo Mihevc: 1911–1985: ob stoletnici arhitektovega rojstva. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo.

**Košir, F. (2006):** K arhitekturi. Ljubljana, Fakulteta za arhitekturo.

**MOK, ZAPS, (2006):** Javni, dvostopenjski natečaj za urbanistično in arhitekturno ureditev Vergerijevega trga v Kopru.

**Stanič, I. et al. (1999):** Big Koper. Arhivsko poročilo o mednarodni urbanistični delavnici Koper – integracija mesta; javni prostori: pogoj za transformacijo mesta. Ljubljana, Fakulteta za arhitekturo Univerze v Ljubljani.

**Tomšič, D. (1999):** Razvoj in integracija javnih površin v Kopru. Arhivsko poročilo o mednarodni urbanistični delavnici Koper – integracija mesta; javni prostori: pogoj za transformacijo mesta. Ljubljana, Fakulteta za arhitekturo Univerze v Ljubljani.

**Žitko, S. (2012):** Glagoljaški samostan v Kopru., 22, 2, 523–532.

**Žakelj, T. et al. (2014):** KOPER živi?: vključevanje prebivalcev v urejanje javnega prostora. Koper, Univerza na Primorskem, Znanstveno-raziskovalno središče.

**Verovšek, Š., Juvančič, M. (2009):** Prepoznavanje prostorskih kvalitet med mladostniki. Urbani izziv, letnik 20, 1, 43–52.

**Uradni list RS (2011):** Uredba o državnem prostorskem načrtu za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru. Št. 48/11, 24.06.2011.