
Infrastruktura je lahko tudi lepa! Urbanistične delavnice, pogled v prihodnost

Author(s): Lučka AŽMAN MOMIRSKI and Ivan STANIČ

Source: *Urbani Izziv*, No. 32/33, Orodja podobe / The Instruments of Image (December 1997), pp. 69-73

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180610>

Accessed: 24-02-2025 12:09 UTC

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



JSTOR

Urbanistični inštitut Republike Slovenije is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

Lučka AŽMAN MOMIRSKI
Ivan STANIČ

Infrastruktura je lahko tudi lepa!

Urbanistične delavnice, pogled v prihodnost

Urbanistične delavnice postajajo vse bolj uporabljana oblika in način dela v urbanistični praksi. To dokazujeta tudi naslov in tema letošnjega posveta Urbanistične delavnice in natečaji – orodje v urbanističnem načrtovanju, ki je potekal na Brdu pri Kranju 12. novembra 1997. Posvet je pripravil Urad Republike Slovenije za prostorsko planiranje Ministrstva za okolje in prostor v sodelovanju z Urbanističnim inštitutom Republike Slovenije ob svetovnem dnevu Habitata 6. novembra in Svetovnem dnevu urbanizma 8. novembra. Povod za pripravo posveta je akcija Ministrstva za okolje in prostor, Urada RS za prostorsko planiranje, ki že drugo leto vzpodbuja občine s sofinanciranjem priprave urbanističnih delavnic.

V občini Izola smo zadnjem tednu septembra leta 1997 že drugič organizirali urbanistično delavnico. Prepričali smo se, da je delavnica zaradi svojega dogovornega značaja in glede na prostorske probleme v izolski občini (definiranje dilem in strategij) primernejša oblika strokovnega dela kot npr. natečaj. Namreč, pri natečajih, pri katerih je vsak udeleženec usmerjen v prilagajanje svojih pogledov v korist boljše (lastne) rešitve, sporazum ni mogoč. Le-te so poudarjeno avtorska dela, ki med seboj tekmujejo za prevlado (koncepta) oziroma za dosego prvega mesta. Večinoma ponujene rešitve v urbanistični delavnici niso posledica boljše dostopnosti do informacij.

Nasprotno, v času izolske delavnice smo organizirali zelo intenziven in kljub omejenemu času ob-

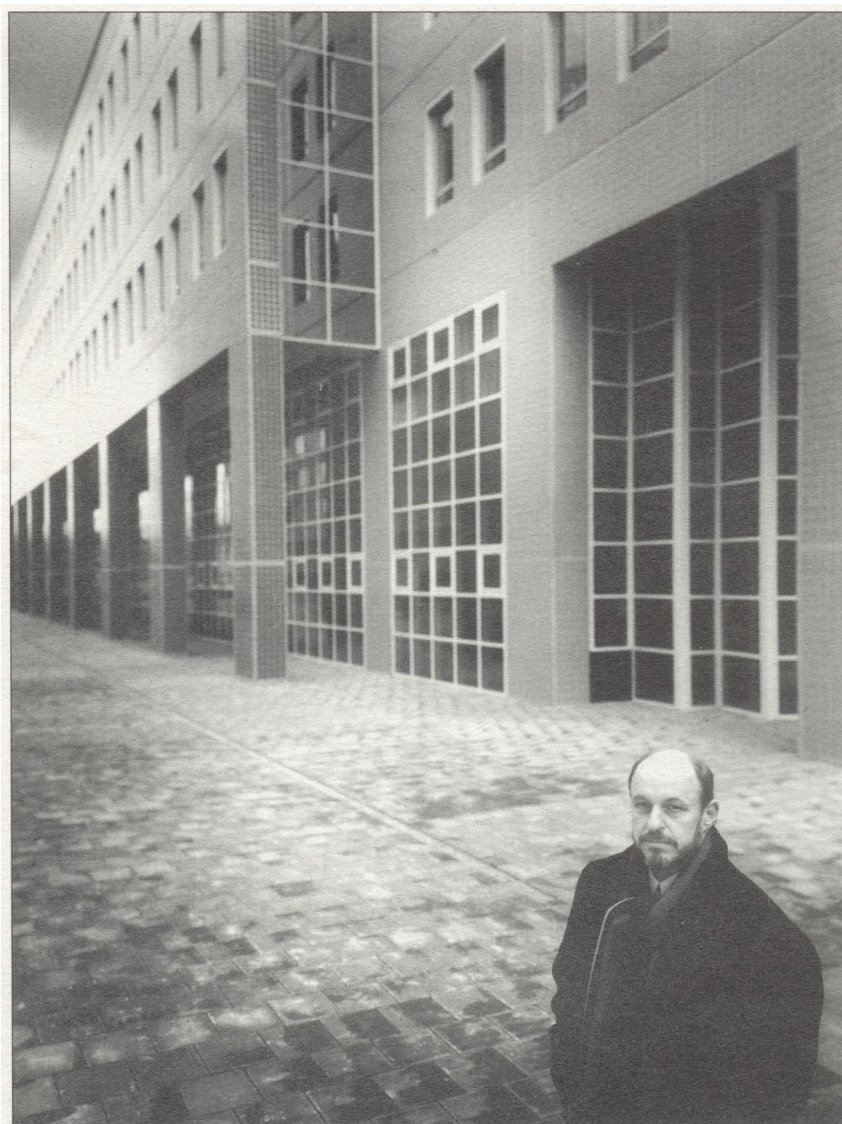
sežen in raznovrsten spekter predavanj. Poleg seznanitve z mnenji in izkušnjami strokovnjakov iz različnih strok smo želeli tudi preveriti bodoče prostorske načrte občinske in državne uprave, posameznih upravljalcev, lastnikov in investitorjev. Izkazalo se je, da je stopnja komunikacije med posameznimi naštetimi sodelujočimi prešibka in da je ravno urbanistična delavnica lahko priložnost za krepitev te komunikacije. V podporo temu še statistični podatek: skupno število sodelujočih v Izoli je bilo 36.

Položaj Izole je v slovenskem obmorskem pasu specifičen: v prostorskem pomenu predstavlja kritično točko slovenske obale – stično točko dveh podob. Kot je ugotovila projektna skupina nizozemskega arhitekta Maartena Struijsa, je Izola vezana tako na tisti del obale, ki se močno urbanizira in kjer se razvija industrija – to je na koprsko območje –, kot tudi na del obale, ki je večinoma zaradi naravne ali kulturne dediščine zaščiten in kjer je potenciran razvoj turizma – to je del obale med Strunjanom in Sečovljami. Tema urbanistične delavnice Izola 97 je bila preveritev načrtovanega poteka avtoceste in hitre ceste od Srmina prek Kopra in Izole do Lucije ter vpliv tega poteka oziroma predlaganih različic potekov na urbano strukturo mestnega območja Izole z obrobjem in krajinskim zaledjem. Vzporedno smo želeli preveriti pomembnost (danes zanemarjenega) prometa po morju ter upravičenosti morskega mejnega prehoda na območju Izole ter njuni navezavi na ostale prometne sisteme.

Arhitekti – vodje projektnih skupin – so bili povabljeni iz različnih okolij in držav. Obalno regijo je zastopal Gorazd Kobal, Urbaniški inštitut RS Ivan Stanič, iz sosednje Hrvaške je prišla doc. dr. Sonja Jurković in iz Nizozemske Maarten Struijs, mestni arhitekt v Rotterdamu. Ne glede na različnost "backgrounda" (izkušnje in okolij, iz katerih prihajajo) so si bili edini, da je najbolj problematičen vzhodni del Izole. Predlagane vizije so bile različne, vsaka rešitev pa je vključevala predloge, ki so uporabni pri pri-

pravi strokovnih podlag mestnega načrta občine Izola. Najdlje v prihodnost – do leta 2050 ali 2500 – je razmišljala skupina Maartena Struijsa.

Navidezna radikalnost projekta pravzaprav šele omogoča natančnejše prepoznavanje in razumevanje sedanjega stanja. Predlog, ki je nastal iz takega pristopa, je mogoče napačno razlagati kot vizijo končnih stanj, toda le-ta nikakor ni opredelitev vseh rešitev za prihodnost, temveč le skoncentriran skupek problemov in idej.



Slika 1: Avtor pred stavbo Policije v Rotterdamu

V razgovorih v času delavnice je avtor **Maarten Struijs** kot geografsko neobremenjen strokovnjak pripovedoval o svojih izkušnjah in realiziranih projektih. Del teh razmišljanj predstavljamo v nadaljevanju.

Kako so na vaše oblikovanje infrastrukturnih objektov vplivali evklidski elementi (voda, zemlja, zrak)?

Na Nizozemskem se vedno srečujemo z vodo – gradimo jezove. Vsa pokrajina je načrtovana, oblikovana. Tako je pač pri nas. Šele v zadnjih 15 letih smo arhi-

tekti in krajinski arhitekti pričeli resneje sodelovati pri gradnji takih objektov, čeprav imajo obsežnejši posegi večstoletno tradicijo. Skratka, v naših načrtih so vedno prisotni elementi, predvsem voda.

V Rotterdamu sta bližina velikih infrastrukturnih objektov in omejena količina zemljišč v prostor prinesli tudi reševanje drugih elementov. V mojem zadnjem projektu je to bil veter na enem manjših kanalov, namenjenih vodnemu prometu. Drugi elementi v mestnem prostoru, ki sicer niso evklidski, vendar vplivajo na čutila – vid, sluh ipd. –, so hrup in čistost zraka. Izid slednjega je bil prečiščevalec zraka sežigalnice smeti ...

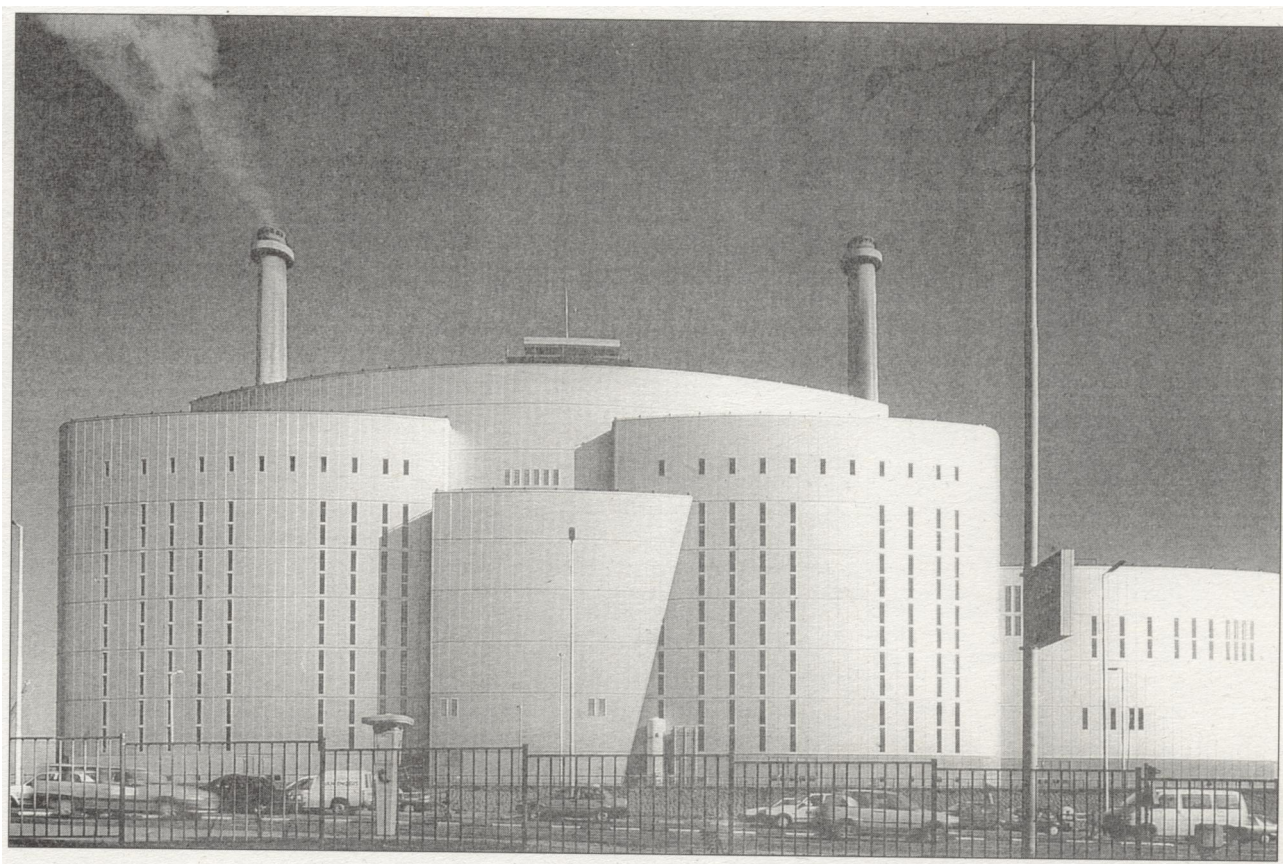
Kaj vas je kot arhitekta vodilo pri oblikovanju prečiščevalca zraka?

To je pač objekt za čiščenje zraka. To oblikovalsko nalogo sem poskušal združiti z nalogo jasne svetlobe (čisti zrak in jasna svetloba sovpadata).

Da bi to dosegel, sem opazoval obnašanje sonca med dnevom, tako da oblike, členjenost fasad idr. ustrezajo spremembam svetlobe med dnevom, v različnih letnih časih in ob različnih atmosferskih pogojih.

Gradiva in barve prečiščevalca zraka smo izbrali s predpostavko, da so učinki svetlobe na grajene strukture v različnih barv – od sive v oblačnem vremenu do rdeče ob sončnih zimskih dnevih. Torej prečiščevalec zraka prevzame barvo neba – zraka.

Če je zrak čist, svetloba lahko prodre v mesto in obarva zgradbe.



Slika 2: Prečiščevalec zraka v Rotterdamu

Večina takih infrastrukturnih objektov je zgrajenih za obče dobro. Kako so bili financirani?

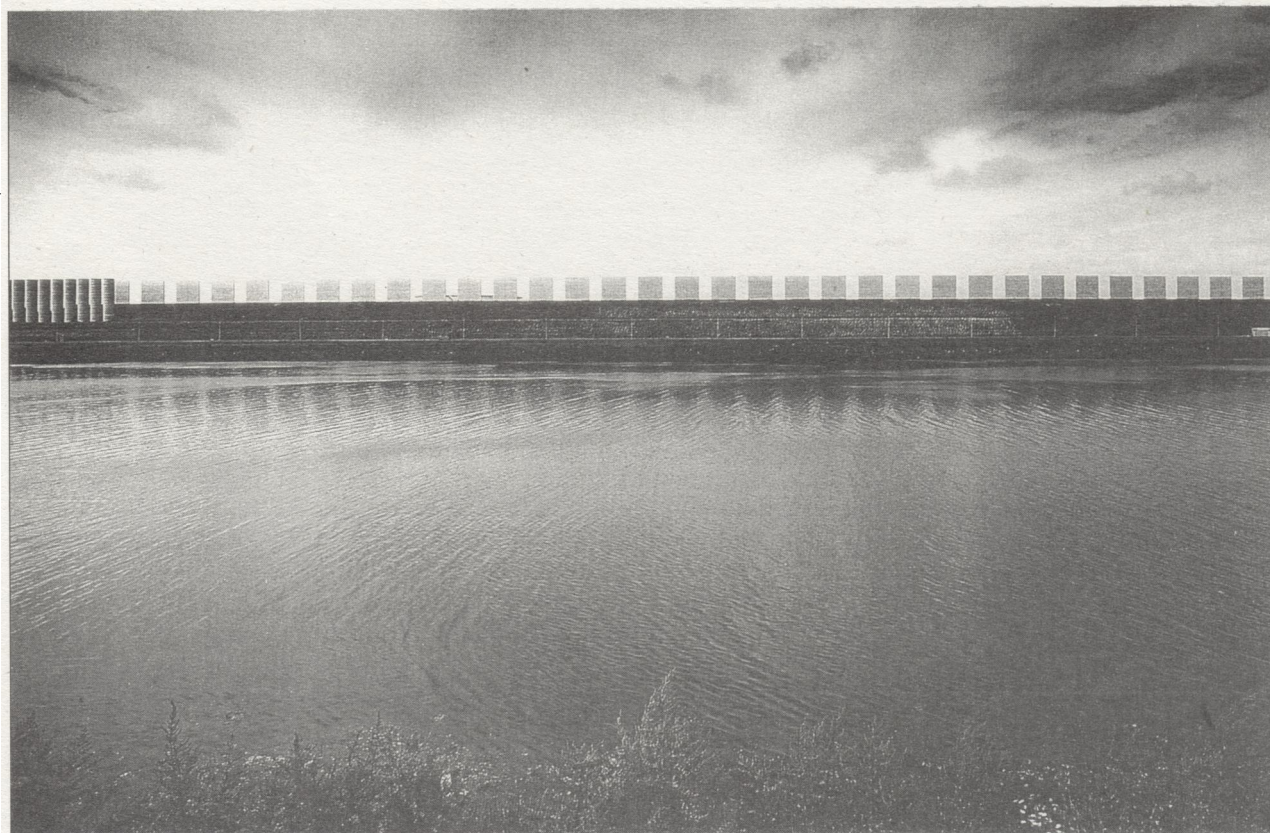
Mestna uprava je dolžna skrbeti za infrastrukturo in infrastrukturne dejavnosti – ne le za prometne, temveč tudi za oskrbo z energijo, ravnanje z odpadki in za kulturno infrastrukturo. Večina teh ni dobičkanosnih, tako da zasebne investitorje večinoma ne zanimajo. Toda to so tudi odgovornosti mestne uprave, saj le-ta pobira davke in je tako zbrana sredstva dolžna porabljati za obče dobro.

V zadnjih letih smo poskušali organizirati javno-zasebna partnerstva, zlasti pri ravnanju z odpadki in v javnem potniškem prometu. Pri financiranju izgradnje cest in podobne infrastrukture zaenkrat še nismo imeli večjih uspehov. Poskušali smo pri izgradnji posameznih delov pristanišča, vendar se je izkazalo kot prezapleteno. V teku pa je zanimiv poskus financiranja poslov-

nih zgradb. Zasebni investitor namreč, v dogovoru z mestno upravo zgradi objekt, pri čemer ve, da bo mestna uprava objekt najela za npr. 20 let. Zapori so prav tako zanimivi za zasebna vlaganja.

Merilo posegov predlaganih na urbanistični delavnici v Izoli, je najbrž manjše od tistih, ki jih načrtujete doma. Kako so vaše izkušnje mestnega arhitekta v Rotterdamu vplivale na predloge vaše skupine?

Urbanistične delavnice sem se lotil z navdušenjem, kajti osebno sem doživel rast pristanišča v Rotterdamu (največje morsko pristanišče na svetu). To je raslo po 1 km na leto! Hkrati z rastjo pristanišča smo doživeli tudi spremembo tehnologije, preskok pristaniških naprav na kontejnerski promet. Torej, če v Sloveniji gradite glavno državno pristanišče, ki obenem oskrbuje širše zaledje srednje in vzhodne



Slika 3: Protiveterna zaščita ob kanalu

Evrope, se lahko tudi vam kaj podobnega pripeti v naslednjih tridesetih letih. Za prihodnji razvoj Izole je to dejstvo ključnega pomena.

Obsežnejše objekte vedno jemljem kot poseben izziv. *Nausezadnje je tudi infrastruktura lahko arhitektura in je lahko lepa!* Če bi na primer na silo zvrtili tunel v hrib in skozi potisnili cesto ter jo tako skrili, je to žalostno. Nihče ne bi videl lepote ceste in tudi ne tunela, razen seveda voznikov.

Drugo zadevo, kar smo na delavnici obravnavali, je javni potniški promet. Če želimo zmanjšati probleme, ki jih povzroča promet z osebnimi avtomobili, pač moramo vlagati v javni potniški promet. Vsekakor pa je predhodno potrebno spremeniti načine odločanja. Če je na primer nek problem občega dobrega kot tak tudi (zares) identificiran in ga je potrebno rešiti, mora biti tisti, ki

odloča, radikalen in problem odpraviti! Tako delamo v Rotterdamu (za razliko od nas v Amsterdamu znajo cincati, *ha, ha*). Če na primer ne moremo mirno spati zaradi vetra, *mi nekaj naredimo*. Vi bi tudi lahko.

Lepota v infrastrukturi – zna biti drago?

Ne. Le pozornost je treba namenjati arhitekturnim elementom. Arhitektura infrastrukture ponuja elemente, kot so dolge linije, ritmi stebrov, teksture gradiv, konstrukcijski detajli ipd. Pozoren je treba biti na logiko velikih meril in artikulacijo drobnih meril – manjših kosov. Taka pozornost naj načeloma ne bi bila draga.

Mag. Lučka Ažman Momirski, dipl. inž. arh., Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, Ivan Stanič, dipl. inž. arh., Urbanistični inštitut RS