
Koper - obalno mesto: danes in nikoli več?

Author(s): Slavko Mezek

Source: *Urbani Izziv*, No. 12/13 (junij 1990), pp. 42-44

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180541>

Accessed: 07-09-2018 11:24 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 Attribution 4.0 International (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*

Slavko MEZEK

Koper - obalno mesto: danes in nikoli več?

Voda - čudežna snov, ki verjetno v vsakem od nas vzbuja paletu najrazličnejših občutij: nenehno spreminjajoča se, vedno znova skrivnostno privlačna. Voda - priznavamo jo kot vir življenja, pa naj bo to v evulcijskem, fiziološkem, ekonomskem, celo poetičnem smislu, in še bi lahko naštevali v nedogled. Kot krajinske-mu arhitektu - prostorskemu planerju, ki deluje na slovenski obali, mi pomeni voda oz. obala kot stik vode in kopnega tisti dragoceni prostor, ki ga je treba, kjer je to le mogoče, prihraniti za nekaj lepega, plemenitega, stimulatívnega, predvsem pa namenjenega človeku, človeku kot "igračemu se bitju".

Seveda je obalo mogoče videti tudi veliko bolj prozaično: kot privlačen prostorski potencial za raznovrstne gospodarske dejavnosti - za luke, marine, ograjene in turistom namenjene plaže, prometne koridorje ipd. Če si na primeru prostorskega razvoja Kopra pogledamo, kateri zorni kot gledanja na vodo oz. obalo prevladuje, potem ni nikakršnega dvoma: za poetičnost že lep čas ni pretiranega posluha. Mesto namreč vztrajno izgublja možnost neovirane dostopa do morja in že v bližnji prihodnosti se kaj lahko zgodi, da bo prebivalcem nekoč otoškega mesta - kakšna ironija - neoviran pristop do morja popolnoma onemogočen.

Začelo se je na prelomu stoletij, ko so se v vedno bolj plitvem prelivu med mestom in vzpetinami na jugu pojavile soline, ki so bile nato izsušene; nadaljevalo se je po vojni z izgradnjo luke, ki je zasedla praktično celo severno in vzhodno obalo nekdanjega otoka; nadaljevalo naj bi se z načrtovano turistično marino, ki naj bi zasedla še preostalo zahodno obalo med mestom in Smedelo po eni varianti ali preostanek mestnega kopališča na severni obali po drugi; obalo med Smedelo in Izolo pa naj bi zasedla štiripasovna prometnica.

Vzroke za tako brezbriznost do morja in obale bi bilo po mojem mnenju treba iskati v povojnem eksodusu avtohtonega in doselitvi zelo heterogenega celinskega prebivalstva, ki tradicionalno seveda ni moglo biti intimneje navezano na morje. To dejstvo je sovpadlo s prevladujočimi vrednotami industrijske dobe, ko je (bilo) neprimerno lažje zagovarjati podrejanje prostorskih posegov pretežno ekonomsko tehniškim kriterijem, tudi na račun kvalitete življenja.

Vendar pa se tudi v Kopru nepreključno končuje obdobje ravnodušnosti do urbane preobrazbe, saj se je postopoma že oblikoval novi urbani subjekt z vedno močnejšimi urbani mi težnjami. Pričakujemo lahko, da se bo tak trend v daljši časovni perspektivi še okreplil vzporedno s sociokulturnimi spremembami, ki naj bi jih prinesla postindustrijska informacijska družba, na pragu kature (kljub vsemu) stojimo.

Še vedno je čas, da se izognemo novim napakam v prostorskem razvoju mesta, ki v sedanjem časovnem in duhovnem kontekstu pomenijo nerazumljiv anahronizem. Tu mislim predvsem na že omenjeno gradnjo obalne štiripasovnice med Smedelo in Izolo ter na gradnjo turistične marine.

O obalni cesti

Gradnja štiripasovnice ima dolgo in burno zgodovino: še v 70. letih je bilo kljub že tedaj močnim odporom odločeno, naj bi hitra cesta tekla tik ob obali. Kasnejši prostorski razvoj mesta je večino drugačih rešitev učinkovito onemogočil. Danes poteka jo dela na obalni cesti pospešeno: cesta je s svojim nasipom že dosegla morje med Smedelo in Žusterno, tako da je mogoče nazorno videti, za kakšen poseg pravzaprav gre.

Nobenega dvoma ne more biti več: gre za katastrofo v vseh tistih pogledih, ki presegajo enostavne tehnično - prometno - ekonomske vidike.

Zato je nujno, da se projekt ponovno preveri in da se uveljavijo z vidika rekreacijske rabe obale ustreznejše rešitve. Možnosti je več: tako alternativna trasa kot tudi nasutje širokega tampona med cesto in morjem in njegova pozorna ureditev.

Alternativna trasa je mogoča, in sicer tako, da cesta takoj za Semedelo zavije v tunel, prečka pod zemljo v dolžini pribl. 1900 m naselji Semedela in Žusterna, nato teče po hribu mimo bolnice in se pod njo ponovno združi z že zgrajenim odsekom obalne ceste. Prednost alternativne trase je z vidika rekreacijske rabe obale nedvoumna: s preusmeritvijo tranzitnega prometa stran od morske obale bi bil omogočen razmah dejavnosti, kot so kopanje, kolesarjenje, sprehajanje, kratka uživanje miru in bližine vode.

Naslednja možnost je nasutje dovolj širokega tampona med cesto in morško obalo. Nasutje bi moralo biti tako široko, da bi omogočilo zmanjšanje negativnih vplivov ceste v rekreacijskem območju na sprejemljivo raven (hrup, emisija izpušnih plinov, vizualno onesnaženje ipd.) in tudi nemoten razvoj samih rekreacijskih dejavnosti.

Tako tunnelska varianta trase kot tudi ustrezno nasutje ob obalni trasi bi bili seveda dražji, vendar bi se po mojem prepričanju račun kljub temu izšel, saj gre tako rekoč za problem nacionalnega prestiža in ker v bodočnosti lahko pričakujemo samo še naraščanje pomena in vrednosti naravno ohranjenih območij. Varianti vsekakor zaslužita ustrezno pozornost, tako strokovno kot tudi laično.

O gradnji turistične marine

Tudi ideja o gradnji marine je že precej stara: s kapaciteto 1350 privezov je bila uvrščena že v prejšnji srednjeročni družbeni plan (zasedla naj bi cel zaliv med Žusterno,

Semedelo in Kopro). V naslednjem srednjeročnem planu 1986-1990 je bila kapaciteta skrčena na 550 privezov. V izdelavi prostorskih izvedbenih aktov - zazidalnega načrta je bilo izdelanih več variant na Bonifiki, ravnici med Kopro in Semedelo. Kasneje se je po gradnji mini-marine ob nekdanjem vhodu v lukko na severni obali mesta začelo razmišljati še o možnosti, da bi le-to razširili v veliko turistično marino s kapaciteto 350 privezov na račun mestnega kopaljšča.

Bistven problem pri marinah v neposredni bližini mesta je po mojem mnenju ta, da zasedajo obalo in na ta način izrivajo javne, prebivalcem mesta namenjene dejavnosti stran od dragocenih površin ob morju. Zagotovila, da bo pristop do morja omogočen tudi skozi marino, so glede na nujnost varovanja in kontrole plovil dvomljiva, predvsem pa ne rešujejo bistvenega problema: obala marine je slej ko prej tehnični objekt, ki ne omogoča privlačnih, prebivalcu mesta prilagojenih rešitev.

Pri obeh alternativnih lokacijah, takotisti na Bonifiki kot tisti na severni strani mesta na nekdanjem vhodu v lukko, je to pereč problem. Varianta marine med Kopro in Semedelo sili v danes sicer neurejeno, pa kljub temu zaradi bližine morja dragoceno in vedno živahno mestno promenado - ki je hkrati najkrajša povezava za pešce med zgodovinskim jedrom in novimi mestnimi naselji. Po mojem mnenju je na tej lokaciji sprejemljiva edino varianta s poglobljanjem dela (depresije) Bonifike za akvatorij marine. Na ta način bi za operativne potrebe marine pridobili novo obalo v zaledju, obstoječo promenado pa ohranili kot čisto urbano površino, mesto sprehodov, bežnih srečanj, posodanj, opazovanja morja in sončnih zahodov, pa tudi življenja marine z druge strani promenade.

Šibka plat druge variante, tiste na severni obali mesta, pa je po mojem mnenju poleg dejstva, da zaseda edino mestno kopaljšče, tudi v tem, da za vselej odpravlja možnost ponovne vrnitve obale, ki jo danes zaseda luka, mestu. Po realizaciji te

varianc ne bi bilo nobenega pametnega argumenta več, da bi luko še silili iz mesta: severna obala bi bila verjetno mestu za vselej amputirana. Na tem mestu bi bile po mojem smiselne le tiste variante, ki bi upoštevale možnost odselitve luke in omogočale normalno komunikacijo mesta v smeri vzhod - zahod.

Tako: bliža se torej čas usodnih odločitev, kjer čaka politiko, predvsem pa stroko odgovorno delo: odločitve bodo v naslednjih desetletjih

vmnogočem dale pečat mestu in celi obalni regiji.

Uspeh bo, če se nam v bodočnosti ne bo treba voziti po hitrih obalnih cestah desetine kilometrov daleč, da bi lahko uživali v bučanju valov, neskončnih morskih horizontih ali prepiru galebov, v lepoti torej, ki smo jo nekoč že imeli v svoji neposredni bližini.

Slavko Mezek, dipl. inž. urej. krajine, Garibaldijeva 2, Koper.



Omnia, pogled iz parka, začetkom 50. let
foto: V. B. Mušič