

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Bojan BALEN

**KRAJINSKO URBANISTIČNO OBLIKOVANJE OBALNEGA
PASU MESTA REKE**

DIPLOMSKO DELO
Univerzitetni študij

**LANDSCAPE AND URBAN DESIGN OF
RIJEKA'S WATERFRONT**

GRADUATION THESIS
University studies

Ljubljana, 2008

Diplomsko delo je zaključek univerzitetnega študija krajinske arhitekture. Opravljeno je bilo na Oddelku za krajinsko arhitekturo Biotehniške fakultete Univerze v Ljubljani.

Diplomsko delo je odobrila študijska komisija Oddelka za krajinsko arhitekturo in za mentorja diplomskega dela imenovala prof. dr. Davorina Gazvodo.

Komisija za oceno in zagovor:

Predsednik: prof. dr. Ana Kučan
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: prof. dr. Davorin Gazvoda
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: prof. dr. Branka Aničić
Sveučilište u Zagrebu, Agronomski fakultet, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Datum zagovora:

Naloga je rezultat lastnega raziskovalnega dela. Podpisan Bojan Balen se strinjam z objavo svoje naloge v polnem tekstu na spletni strani Digitalne knjižnice Biotehniške fakultete. Izjavljam, da je naloga, ki sem jo oddal v elektronski obliki, identična tiskani verziji.

Bojan Balen

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA

ŠD	Dn
DK	UDK 711.168: 711.523 (237.15): 712 (497.13 Reka) (043.2)
KG	Oblikovanje krajine / mestna krajina / prostorski razvoj / obala / parki / revitalizacija / Reka
AV	BALEN, Bojan
SA	GAZVODA, Davorin (mentor)
KZ	SI-1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
ZA	Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo
LI	2008
IN	KRAJINSKO URBANISTIČNO OBLIKOVANJE OBALNEGA PASU MESTA REKE
TD	Diplomsko delo (univerzitetni študij)
OP	XII, 81 [4] str., 95 sl., 3 pril., 56 vir.
IJ	sl
JI	sl/en
AI	Diplomska naloga ugotavlja možnosti ureditve obalnega pasu mesta Reke. Predlagajo se umaknitve določenih prometnih koridorjev za vzpostavitev čim boljše fizične povezanosti obale z mestnim središčem. Predlagana ureditev izbranega območja se opira na primere iz tujine, ki so bodisi primer uspešnega ali neuspešnega načrtovanja in urejanja obal v mestih. Končna rešitev izhaja tudi iz mestnih načrtov in potreb po drugačni rabi obalnih površin. Proces selitve industrijskih in luških dejavnosti z izbranega območja ponuja priložnost urejanja obalnega pasu v javne, oz. družbene namene. Razen ožjega območja obdelave, inventarizacije in analize so bile narejene tudi za širšo in ožjo okolico, ki ima neposreden vpliv na izbrano območje. Razen predlagane rešitve, v prilogi je podana tudi prometna rešitev in organizacija ureditve. Tloris končne predlagane ureditve je v prilogi prikazana v merilu 1:2500.

KEY WORDS DOCUMENTATION

DN Dn
DC UDK 711.168: 711.523 (237.15): 712 (497.13 Reka) (043.2)
CX Landscape design / city landscape / spatial development / waterfront / parks / revitalization / Rijeka
AU BALEN, Bojan
AA GAZVODA, Davorin (supervisor)
PP SI-1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
PB University of Ljubljana, Biotechnical Faculty, Department of Landscape Architecture
PY 2008
TI LANDSCAPE AND URBAN DESIGN OF RIJEKA'S WATERFRONT
DT Graduation Thesis (University Studies)
NO XII, 81 [4] str., 95 sl., 3 pril., 56 vir.
LA SI
AL sl/en
AB This Graduation thesis assesses the possibilities of urban design of the waterfront in the City of Rijeka. It proposes dislocating the existing and planned traffic corridors from the area for the purpose of creating a better connection between the waterfront and the city centre. The proposal is based on examples from Croatia and other countries which were implemented and managed with varying degrees of success. The final masterplan is also based on the plans developed by city authorities and the need for a different use of the city waterfront. The process of dislocating the industrial and maritime functions from the area in question offers a chance to convert the waterfront for different public and social uses. Apart from the area in question, analyses and inventories have also been done for the surrounding areas, which have a direct influence on the developing area. In addition to the main proposal plan, a traffic system organization is also added at the end of this assignment. The master plan is created in scale 1: 2500.

KAZALO VSEBINE

	str.
Ključna dokumentacijska informacija (KDI)	III
Key word documentation (KWD)	IV
Kazalo vsebine	V
Kazalo slik	VII
Kazalo prilog	XII
1 UVOD	1
1.1 OPREDELITEV PROBLEMA	2
1.2 HIPOTEZA	3
1.3 CILJI	4
1.4 METODE DELA	5
2 KONCEPT UREJANJA OBALE IN TEORETIČNA IZHODIŠČA	6
2.1 NOVO RAZVOJNO OBDOBJE V SODOBNIH MESTIH	6
2.2 POMEN OBALE ZA SODOBNO MESTO	8
2.3 PREGLED RAZVOJNIH TRENDOV IN NAČINOV UREJANJA MESTNIH OBAL	9
2.3.1 Primeri urejanja mestnih obal	12
2.3.1.1 Split	14
2.3.1.2 Genova	16
2.3.1.3 Sydney – Darling Harbour	19
3 PREDSTAVITEV OBMOČJA	22
3.1 OPREDELITEV OBMOČJA OBDELAVE	22
3.2 SPLOŠNE ZNAČILNOSTI	24
3.2.1 Podnebje	24
3.2.2 Geomorfologija in topografija	25
3.2.3 Površinski pokrov	25
3.2.4 Raba zemljišča	26
3.2.5 Promet	26
3.3 ZGODOVINSKI PREGLED PROSTORSKEGA RAZVOJA	27
3.4 RAZVOJNI PROCESI OBMOČJA IN VPLIV LUKE REKA NA MESTO	29

3.5	RAZVOJNI NAČRTI REKE	34
4	INVENTARIZACIJA OŽJE IN ŠIRŠE OKOLICE OBMOČJA	39
4.1	OPIS RABE OBALE NA OBMOČJU REKE	39
4.2	INVENTARIZACIJA OBDAJAJOČIH OBMOČIJ	43
5	PODROBNEJŠA PROSTORSKA ANALIZA OBMOČJA	47
5.1	ANALIZA PROMETA	47
5.1.1	Analiza planirane ceste D-404	49
5.1.2	Analiza pešpoti in povezav za pešce	51
5.2	ANALIZA RABE PROSTORA	53
5.2.1	Analiza javnih dejavnosti ob območju	57
5.2.2	Analiza zelenih in drugih pomembnih odprtih površin	60
5.3	ANALIZA GRAJENIH STRUKTUR OKOLICE OBDELAVE	61
6	CELOSTNO PREOBLIKOVANJE OBMOČJA OBDELAVE – PREDLOG UREDITVE	64
6.1	PROGRAMI	66
6.2	UREDITEV PROMETA	70
7	SKLEP	72
8	POVZETEK	74
9	VIRI	76
9.1	CITIRANI VIRI	76
9.2	DRUGI VIRI	80
	ZAHVALA	
	PRILOGE	

KAZALO SLIK

	str.
Slika 1: Glavna mestna Hrbtenica – Korzo nima primeren kontakt z obalo. Zato je tudi mestno središče brez neposrednega kontakta z morjem (Grad-rijeka..., 2007).	3
Slika 2: Večpasovna cesta in parkirišče na sami obali sta ovira za povezovanje mesta z obalo (Holidays..., 2008).	3
Slika 3 : Pogled na Reko in njeno obalo kaže industrijsko in luško podobo mesta (Rijeka...2006).	7
Slika 4: Preureditev pristanišča in obale v Baltimoru v ZDA, ki je pionir urbane revitalizacije in predmet raziskav pri številnih podobnih ureditvah v svetu (Baltimore's inner harbor..., 2005).	7
Slika 5: Prometni koridorji v Chicagu onemogočajo primeren kontakt mesta z obalo (Skyscrapercity..., 2003).	10
Slika 6: V Düsseldorfu prebivalci lahko uživajo ob reki Ren. Že primerna dostopnost ponavlja zadošča za uporabnost obvodnih površin (Düsseldorf..., 2008).	10
Slika 7: Tom McCall park v Portlandu – primer sodobne rabe mestnih obal (Tom McCall..., 2005).	12
Slika 8: Primer kombinacije starega in sodobnega arhitekturnega izraza v Amsterdamu (Amsterdam..., 2005).	12
Slika 9: Guggenheimov muzej v Bilbao je simbol revitalizacije obale mesta in njegovega novega razvojnega obdobja, ki ne temelji več na težki industriji (Guggenheim Museum..., 2005).	13
Slika 10: Obala Vancouverja je pomemben mestni prostorski dejavnik in je izkoriščena v socialno rekreacijske namene (Vancouver..., 2003).	13
Slika 11: Staro mestno jedro Splita predstavlja Dioklecijanова palača. Tako kot pri Reki je staro jedro neposredno ob morju, vendar je Splitu uspelo ohraniti zgodovinski kontakt s vodo (Dioklecijanова palača..., 2006).	14
Slika 12: Pogled iz zraka na uvalo, v kateri se je razvil Split (Split..., 2008).	14
Slika 13: Pogled na vzhodni del obale na južni strani polotoka, ki je razmeroma rahlo zgrajen in prepuščen naravi (Split from..., 2008).	15
Slika 14: Pogled na centralni del mesta, ki je v neposrednem kontaktu z obalo (Split City..., 2007).	15
Slika 15: Na karti so označene strukture, ki motijo povezavo centralnega obalnega dela z glavno mestno plažo Bačvice (Google Earth..., 2008)	16
Slika 16: Pogled na novo urejeno splitsko rivo, ki predstavlja glavno cono za pešce v mestu (Riva..., 2007).	16
Slika 17: Satelitski prikaz mestnega jedra Genove z luškimi strukturami na obali (Google Earth..., 2008).	17

Slika 18: Kontejnerski terminal in podobne luške dejavnosti tako kot pri Reki zasedajo večino obalnih površin (Panorama di Genova...2005).	17
Slika 19: Del nove ureditve obale v mestnem središču na območju stare luke (Genova: porto antico..., 2005).	18
Slika 20: Elementi ureditve ohranjajo značaj industrijskega mesta (Genova: porto antico..., 2005).	18
Slika 21: Pogled na paviljon »City of Children«, ki je ena izmed številnih prepoznavnih dejavnosti, prisotnih na območju stare luke (Genova: City of children..., 2008).	19
Slika 22: Pogled na celotni osrednji del ureditve, ki ima socialno-kulturni karakter in je namenjen prebivalcem in obiskovalcem mesta (Porto Antico di Genova..., 2007).	19
Slika 23: Prikaz celotnega načrta, ki ga je razvil arhitekt Renzo Piano. Staro mestno jedro in luka sta na vzhodnem delu obale (Genova waterfront..., 2007).	19
Slika 24: Pogled na »Sega world«, zaprti zabaviščni park, ki je ena izmed številnih atrakcij na območju ureditve (SWScomplex..., 2006).	20
Slika 25: Promenada ob morju na območju ureditve (Darling Harbour – promenada..., 2005)	20
Slika 26: Pogled na zaliv, v katerem so umestili ureditev. Na desni strani se vidi večpasovna cesta, ki je sicer dvignjena od tal, vendar predstavlja oviro za povezavo območja z mestom (Sydney..., 2007).	21
Slika 27: Fontane in podobni vodni elementi poskušajo narediti prehod pod cesto bolj prijetnim (Darling Harbour..., 2006).	21
Slika 28: Zaradi prenasíčenosti prostora z različnimi dejavnostmi in zaradi nepopolne integracije v mesto projekt ima vprašljivo vrednost (Darling Harbour..., 2006).	21
Slika 29: Satelitski prikaz položaja mesta v Kvarnerskem zalivu. Na zahodu meji na Opatijo, na vzhodni strani se približa otoku Krku (Google earth..., 2008).	23
Slika 30: Območje obdelave je umeščeno med mestno jedro na zahodni in Sušakom in Trsatom na vzhodni strani (Google earth..., 2008).	23
Slika 31: Luški bazen Sušak se deli na tri enote – Luko Baroš (zelena), Delto (rdeča) in Brajdico (modra) (Bazen Sušak..., 2005).	24
Slika 32: Pogled na kontejnerski terminal Brajdico in Delto ter center (Brajdica..., 2005).	24
Slika 33: Prikaz prvotnega ustja Rječine in tovarne papirja v kanjonu. Nad njo je Trsatski grad (Tovarna papirja Rijeka..., 2007).	28
Slika 34: Pogled na Mrtvi kanal in most nad Riječino v prvi polovici 20. stoletja (Riječki trolejbus..., 2007).	28
Slika 35: Podoba Reke v 16. in 17. stoletju (Riječka luka..., 2002).	30
Slika 36: Podoba Reke in reške luke v 19. stoletju (Riječka luka..., 2002).	31

Slika 37: Podoba luke in mesta med svetovnimi vojnama (Riječka luka..., 2002).	32
Slika 38: Podoba pristanišča in reške obale v drugi polovici 19. stoletja (Riječka luka..., 2002).	33
Slika 39: Prikaz načrtovane prometne mreže in nove obale z istočasno ureditvijo kontejnerskega terminala na Brajdici in izgradnjo novega kontejnerskega terminala na zagrebški obali, ki naj bi zamenjal tisti na Brajdici (Rijeka Gateway projekt..., 2008).	36
Slika 40: Novi kontejnerski terminal na zagrebški obali bo umeščen na delu obale, ki je že močno degradiran z industrijskimi dejavnostmi (Zagrebačka obala..., 2005).	36
Slika 41: Izsek iz generalnega urbanističnega plana mesta Reke (GUP, 2008).	38
Slika 42: Prikaz osnovnih rab obale na območju Reke in bližji okolici	39
Slika 43: Preluk je znan zaradi izrednih pogojev za jadranje in podobnih športnih aktivnosti (Plaža Preluk..., 2008).	40
Slika 44: Degradirane in neprimerne kopališke površine potekajo po celotni dolžini Pečin.	40
Slika 45: Ena izmed številnih vil na območju Pečin z neposrednim dostopom do morja.	40
Slika 46: Glavni mestni stadion na Kantridi (Stadion Kantrida..., 2007).	41
Slika 47: Planirani kompleks bazenov (Bazen Kantrida..., 2007).	41
Slika 48: Pogled s ptičje perspektive na uvalo Martinščice in ladjedelnice »Viktor Lenac« (Viktor Lenac..., 2007).	42
Slika 49: Rafinerija nafte zaseda veliko obalno površino v centru mesta in onesnažuje okolje (Rafinerija nafte Rijeka..., 2007).	42
Slika 50: Sprehajalna pot poteka po celi dolžini območja (Kostrena..., 2007)	42
Slika 51: Številne plaže in velike zelene zaznamujejo območje Kostrene (Uvala Žurkovo..., 2007).	42
Slika 52: Prikaz urbanih in naravnih celot, ki obdajajo območje obdelave (kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).	44
Slika 53: Korzo – glavna mestna sprehajalna cona (Korzo..., 2007).	45
Slika 54: Pogled na center mesta in pristanišče pred njim. Paralelno ob obali poteka večpasovna cesta (Pogled na luku iz zraka..., 2007).	45
Slika 55: Značilen urbanizem Sušaka z zelenimi površinami in zasebnimi vilami (Rijeka iz zraka..., 2007).	45
Slika 56: Trsatski grad je simbol Reke in Kvarnerja (Gradina Trsat..., 2007).	45
Slika 57: Del kanjona Rječine (Kanjon Rječine..., 2008).	46
Slika 58: Spodnji del kanjona, ki je v večji meri degradiran in zaseden z ostanki industrijskih objektov.	46
Slika 59: Fizično izoliranost Pečin pogojujejo omejujoče dejavnosti.	46

Slika 60: Neizkoriščenost potencialov in neurejenost obale privabita razmeroma malo obiskovalcev.	46
Slika 61: Prikaz glavnih mestnih prometnic, ki vplivajo na območje obdelave (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).	48
Slika 62: Prikaz hierarhije glavnih prometnic po gostoti prometa (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).	48
Slika 63: Trasa ceste D-404. Slika prikazuje potek ceste in njeno priključevanje na obstoječo prometno mrežo (Promet..., 2007).	50
Slika 64: Začetek gradnje ceste D-404. Pogled je na vzhodnem delu Brajdice.	50
Slika 65: Načrtovana cesta bo prispevala k izolaciji območja, ki bo po umaknitvi sedanjih dejavnosti postalo eno izmed najbolj zanimivih mestnih območij (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).	50
Slika 66: Karta najbolj frekvenčnih pešpoti relevantnih za območje obdelave (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).	52
Slika 67: Prikaz trenutno najbolj uporabljenih pristopnih smeri na območju (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).	52
Slika 68: Osnovna členitev rabe zemljišča na širšem območju obdelave (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).	53
Slika 69: Prikaz območja Delte z označenimi pogledi na vseh pet celot z različno rabo prostora (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).	54
Slika 70: Pogled na manjši park na severu območja.	54
Slika 71: Pogled čez vodotok Mrtvega kanala na parkirišče Delta.	54
Slika 72: Pogled z mosta na območje avtobusnega postajališča.	54
Slika 73: Pogled na odprte in zaprte skladiščne prostore..	54
Slika 74: Pogled na območje luke Baroš.	55
Slika 75: Prikaz območja Brajdice z označenimi značilni pogledi (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).	56
Slika 76: Pogled na skladišča in stanovanjske bloke nad njimi.	56
Slika 77: Pogled na terminal čez novo grajeno cesto D-404.	56
Slika 78: Pogled na sprehajalno pot ob Rječini.	56
Slika 79: Pogled na skladiščne prostore in upravno stavbo.	56
Slika 80: Prikaz pomembnih javnih objektov neposredno ob območju obdelave (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).	57
Slika 81: Prikaz pomembnih javnih površin in trgov na/ob območju obdelave (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).	58
Slika 82: Prikaz bodočih relevantnih dejavnosti neposredno na/ob območju obdelave (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).	59
Slika 83: Prikaz pomembnejših odprtih površin v neposredni bližini območja obdelave (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).	60
Slika 84: Prikaz osnovnih grajenih struktur v primerjavi z odprtim prostorom na/ob območju obdelave (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).	62

Slika 85: Nepravilna, relativno organska struktura starega mestnega jedra.	63
Slika 86: Ortogonalna organizacija novih obalnih grajenih struktur.	63
Slika 87: Tipologija Sušaka z manjšimi prosto stoječimi stanovanjskimi enotami, ki sledijo reliefu hriba.	63
Slika 88: Nepravilna struktura velikih skladiščnih objektov v industrijski obalni coni.	63
Slika 89: Pomanjšana končna predlagana rešitev (v prilogi C bolj podroben prikaz v merilu 1:2500).	65
Slika 90: »The black diamond«, knjižnica v Kopenhagenu je primer izjemne moderne arhitekture na obali mesta (Black diamond..., 2006).	67
Slika 91: Model »ICA waterfront« muzeja v Bostonu (ICA muzej..., 2008).	67
Slika 92: Tip »vila bloka«, uporabljenega v predlagani rešitvi (Vila-blok...2008).	68
Slika 93: Pogled na stavbo nekdanjega železniškega postajališča na Brajdici.	68
Slika 94: Mesta plaža v Almeriji, Španija (Almeria Beach Front..., 2007).	69
Slika 95: Mestno kopališče v Torontu (Toronto's urban beach..., 2008).	69

KAZALO PRILOG

Priloga A: Značilni prerezi območja.

Priloga B: Prometna situacija in rešitev predlagane ureditve.

Priloga C: Predlog končne rešitve.

1 UVOD

Diplomska naloga bo obravnavala problematiko nepovezanosti mesta Reke s svojo obalo in bo v zaključku predlagala ureditev obalnega predela mesta. Območje obdelave in raziskave je mestni predel, ki ga tvorita dve prostorski celoti: Delta in Brajdica. Delta je območje, kjer se reka Rječina izliva v morje, Brajdica pa sosednje območje, ki se nahaja vzhodno od Delte. Skupaj tvorita prostor, ki je namenjen industrijski oziroma pristaniški rabi. Skozi nalogo se je pokazalo, da sta območji Delte in Brajdice ključni za obalno povezavo zahodnega dela Reke s Sušakom na vzhodni strani. Prvotna ideja diplomske naloge je bila rešitev problematike Pečin, tj. vzhodnega obalnega predela mesta. Problem Pečin je predvsem v neurejenosti kopališč in splošni degradaciji obale. Največji potencial, ki ga ponuja to območje, je obalno sprehajališče, ki pa zaradi izoliranosti in nedostopnosti še ni urejeno. Problema izoliranosti Pečin ne bo možno rešiti brez primerne urbanistične rešitve območij Delte in Brajdice, ki sta ključni tudi za obalno povezavo z mestnim središčem. Zaradi tega se naloga osredotoča na površino Delte in Brajdice kot centralnega problema na Reki.

Območji Delte in Brajdice se nahajata blizu mestnega središča na stičišču nekdanjih dveh relativno ločenih urbanih celot, Reke in Sušaka. Ta del mesta zaznamujejo tri vodne površine, kar ga naredi za enega najzanimivejših in pestrih območij na Reki. Te vodne površine so reka Rječina, Mrtvi kanal in morje. Potencialno najbolj dragoceno območje v mestu predstavlja danes eno najbolj degradiranih površin, ki deluje kot fizična in psihološka ovira med mestom in morjem, pa tudi med zahodnim oziroma centralnim delom mesta in vzhodnim delom mesta, Sušakom.

S planiranim umikanjem luških dejavnosti s tega območja se pojavi možnost za revitalizacijo območja in izkoriščanja mestne obale v družabne namene. To naj bi bil prvi korak in izhodišče za prihodnje planiranje mesta, ki si želi spremeniti podobo izrazito industrijskega mesta. Pri tem ne smemo zanemariti zgodovine in vpliva industrije na razvoj mesta, temveč ju izkoristiti pri bodočih ureditvah.

V tej nalogi bo posebna pozornost posvečena določenim fizičnim elementom, ki najbolj vplivajo na kontakt mesta s svojo obalo.

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

Največji problem, ki ni vezan izključno na območje obdelave, ampak je značilen za celotno Reko, je nedostopnost oziroma fizična razdeljenost in nepovezanost mestnega središča z obalnim pasom. Slednje je rezultat razvojnih procesov, ki so skozi zgodovino vplivali na sam razvoj mesta. Kot pri večini industrijskih mest je tudi pri Reki značilno, da je bila obala izkoriščana predvsem v dobičkonosne namene. Na Reki so bile industrijske in luške dejavnosti nenehno prisotne, s čimer so vplivale na fizični razvoj mesta. Čeprav je mesto zasnovano na obali sami in je geografsko gledano nedvomno obmorsko mesto, se mestno življenje odvija izključno v njegovi notranjosti. To je najbolj očitno na Korzu, glavni mestni ulici in coni za pešce, ki deluje kot hrbtenica mestnega jedra. Na tej ulici ni občutiti, da se v oddaljenosti slabih 150 metrov nahaja morje, naravna prvina, ki je izredno privlačen krajinski element. Stanovalci se bližine morja sicer zavedajo, vendar ne v smislu podaljška mesta, ampak kot samostojnega in izoliranega območja.

Veliki prometni koridorji, na primer železnica in visoko frekvenčne ceste, so velikokrat osnovni dejavniki, ki prispevajo k fizični razdeljenosti obale od ostalih predelov mesta. Slednje je značilno za veliko obalnih mest, ki imajo podoben značaj in so doživela nagli razvoj na prelomu 19. in 20. stoletja, ko je bila industrija ključni element za ekonomski in s tem tudi fizični razvoj mesta. Živimo v času, ko mesta s podobnimi prostorskimi problemi po vsem svetu rešujejo svoje zgodovinske »napake«, Reka pa jih še naprej ustvarja. Ostala mesta po dolgem času spet obujajo kontakt z morjem, ustvarjajo nove obalne ureditve in iščejo rešitve za umikanje ali premagovanje prostorskih ovir, ki so ovira za primeren prehod in povezavo mesta z obalnim pasom, Reka pa načrtuje gradnjo večpasovne ceste, ki bo presekala še zadnji predel, ki ni pod vplivom večjih prometnih koridorjev, in si tako zmanjšala možnost kakovostne povezave mesta z morjem. Kaotične prostorske razmere in stihijska gradnja, ki so prisotne na Reki, so rezultat nejasnega in neenotnega koncepta razvoja mesta.

V mestih, kjer so luške dejavnosti precej intenzivne, je sama prisotnost pristanišča močno vplivala na prostorske razmere na mestnih obalah. Problem, ki se je odražal v prostoru, je izhajal iz relativne avtonomnosti luke, ki je delovala kot »mesto v malem«. Zaradi različnih prostorskih zahtev mesta in luke je pogosto prihajalo do konfliktov v prostoru še posebej na robovih in območjih, kjer se prekrivajo mestne in luške oblasti. Pri planiranju mest velikokrat prihaja do slabih rezultatov zaradi prepoznega vključevanja urbanistov in oblikovalcev v proces planiranja; ali pa njihovo vključevanje v trenutku, ko so pomembne odločitve že narejene (Marshall, 2001).



Slika 1: Glavna mestna hrbtenica – Korzo nima primeren kontakt z obalo. Zato je tudi mestno središče brez neposrednega kontakta z morjem. (Grad-rijeka..., 2007).



Slika 2: Večpasovna cesta in parkirišče na sami obali sta ovira za povezovanje mesta z obalo (Holidays..., 2008).

1.2 HIPOTEZA

Mesto Reka je v obdobju večjih družbenih in ekonomskih sprememb, ki jih spremljajo tudi spremembe v pristopu urejanja in planiranja mesta. Procesi opuščanja in selitve industrijskih dejavnosti iz mestnih jeder predstavljajo novo poglavje v razvojnih procesih mest po vsem svetu. Pri nekaterih mestih te spremembe delno potekajo tudi na obalnih pasovih v urbanih središčih. Tudi Reka ima danes priložnost izkoriščanja prostorskih virov na sodoben način.

Novi prostorski posegi morajo omogočiti boljšo povezavo mesta s svojo obalo, kar je možno le z enostavnim in nemotenim dostopom do obale. Slednje pomeni, da so nujne alternativne rešitve za prostorske prvine, ki to dostopnost in povezavo s centrom mesta ovirajo. Zastavljena hipoteza obravnava možnosti vključevanja novih obalnih ureditev v mestne strukture brez omejujočih fizičnih elementov.

1.3 CILJI

Potenciali in problemi na tem območju so veliki. S primernimi ukrepi v prostoru lahko te potenciale izkoristimo za namene, ki se bodo skozi raziskavo pokazali kot najprimernejši za izbrano območje. Za to moramo jasno opredeliti vlogo območja v mestu. Na splošno naj bi ureditev vplivala na spremembo podobe mesta, ki je trenutno (vsaj v obalnem pasu) izrazito industrijska. Ker je trenutno celoten obalni pas v mestu namenjen izključno luškim in industrijskim dejavnostim, bi načrtovanje nove urbane ureditve obalnega pasu pomenilo spremembo v pristopu pri obravnavi obale kot pomembnega in vrednega prostorskega vira.

Cilji, ki jih želimo doseči v tej nalogi, so naslednji:

- Predlog umestitve programov, ki se bodo pokazali kot potrebni za mesto in bodo najprimernejši za izkoriščanje prisotnosti vodnih elementov na območju.
- Predlog povezav in podaljševanja pešpoti bližnjih območij in njihovo priključevanje na mrežo poti v območju. S tem bo dosežena lažja dostopnost območja in posledično boljše vključevanje območja v mestno matrico.
- Predlog ureditve prometa s ciljem ustvarjanja celote, ki bo delovala predvsem kot javna cona za pešce.
- Predlog ureditve obravnavanega območja s preučevanjem možnosti fizične in programske povezave z bližnjimi območji.

Glavni in končni cilj naloge je narediti predlog ureditve izbranega območja na način, da bo nova urbana, homogena in prepoznavna celota delovala kot podaljšek centra proti obali in bo predstavljala izhodišče in povezovalni element pri nadaljnjem razvoju in urejanju obale. Programi, ki se bodo izkazali za najprimernejše na določenem območju, bodo predlagani v končni rešitvi. Predlagana rešitev bo podala principe urejanja, ki se bodo skozi nalogo pokazali kot najprimernejši za območje obdelave.

1.4 METODE DELA

Glede na zahtevnost in postopnost reševanja problematike se delo začne s pregledom relevantne literature in proučitvijo podobnih projektov, ki so se ubadali s podobno prostorsko problematiko. Nadaljevali bomo z raziskavo pisnega in grafičnega dela obstoječih načrtov, kot so prostorski urbanistični plan, strategija razvoja mesta in regije ter podobnih dokumentov, ki so bili narejeni za določeno območje ali okolico, ki lahko vpliva na naše območje obdelave. Iskanje teoretičnih izhodišč pri ureditvah urbanih obalnih predelov in raziskovanje primerov od drugod bo eden izmed ključnih elementov, ki bo vplival na nadaljnji razvoj naloge. Sledile bodo različne prostorske analize in terenske raziskave oziroma inventarizacija in vrednotenje območja. Na podlagi vsega tega bomo naredili predlog ureditve območja z izdelavo celotnega načrta in predloga smernic pri razvoju in sami ureditvi območja.

Tako zastavljena diplomska naloga obsega dva dela. V prvem je opredeljen problem in enoten koncept urejanja, utemeljen na teoretičnih izhodiščih in splošnem pomenu obalnega roba za mesto ter mestnih načrtih, ki bodo usmerjali razvoj območja in opredelili vlogo obalne ureditve v mestu. V drugem delu naloge bo poleg predstavitve in različnih analiz območja predstavljena možna rešitev in podane smernice, kar bo služilo kot izhodišče pri urejanju prostora s podobno prostorsko problematiko.

2 KONCEPT UREJANJA OBALE IN TEORETIČNA IZHODIŠČA

Z opredelitvijo koncepta urejanja bomo prišli do splošnih smernic za urejanje obalnih območij. Z ureditvijo želimo doseči enotnost prostora in opredeliti dejavnosti oziroma programe, ki bodo najbolj primerni za določeno območje. Ureditev območja sama po sebi ne bo pomenila veliko, če se območje ne bo povezalo na primeren način z mestnim središčem in s sosednjimi območji. Podaljšava mreže pešpoti bo ključna za povezavo območja v širši kontekst okolice in vključevanje v aktivno življenje mesta. Poudarek bo tudi na identiteti prostora oziroma njegovi prepoznavnosti, ki mora biti značilna za območje in kontekstualno navezana na bližjo in širšo okolico.

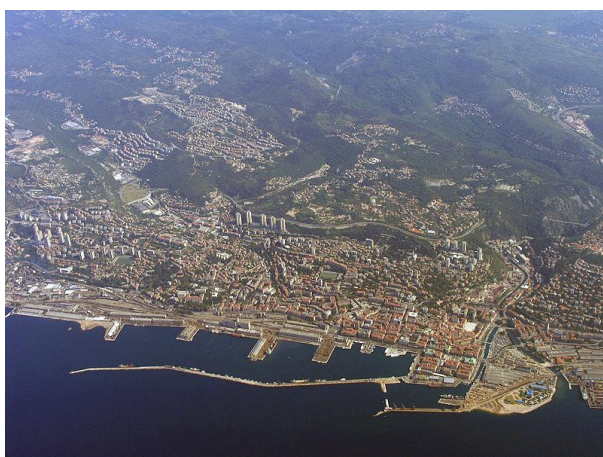
Potrebno bo preučiti trende v razvojih urbanih obal drugod in njihov pomen za mesto na sploh. Povezava mesta z morjem je zelo pomemben razvojni proces, ki lahko usmeri nadaljnji razvoj mesta v izkoriščanje obalne površine v bolj socialne namene. Preučevanje mestnih načrtov bo pomembno pri usklajevanju planiranega območja z mestnimi željami in vizijami za prihodnji razvoj. Vsa dejstva bodo kritično analizirana, da bi podali najboljši predlog ureditve izbranega območja. Vsi navedeni parametri bodo vplivali na končni predlog rešitve. Z njimi bomo podali osnovne smernice za ustvarjanje enotnega koncepta urejanja obale in povezave mesta z vodo.

2.1 NOVO RAZVOJNO OBDOBJE V SODOBNIH MESTIH

Razvoj mest na koncu 19. in v začetku 20. stoletja je bil zelo hiter. V določena območja znotraj mest so velikokrat umeščali dejavnosti, ki so negativno vplivale na urbano okolje, prinašale pa so hiter ekonomski in gospodarski razvoj. Danes se določene dejavnosti počasi opuščajo zaradi sprememb v tehnologiji in se selijo na bolj primerna območja. Spreminja se tudi odnos do bivalnega okolja, tako da danes sledimo večjemu povpraševanju prebivalcev po odprtih prostorih za sprostitev in rekreacijo. Družbene spremembe imajo neposreden vpliv na prostorske zahteve, ki morajo biti upoštevane pri planiranju mestnih prostorov. Danes lahko načrtujemo prostor tako, da predvidimo potrebe prebivalcev na osnovi sprememb v dohodkih, tehnologiji, ekonomski organizaciji, prostem času in podobnih kriterijih (Hancock, 1976). S porastom srednjega družbenega razreda in spremembah v delovnih strukturah v mnogih državah ima veliko ljudi več prostega časa. Več prostega časa in boljša mobilnost sta povzročila razvoj turizma in pojav t. i. kulturnega turizma. Zaradi tega so se na obalah začele ustvarjati cone, ki so v glavnem kombinacija komercialnih, kulturnih in rekreativnih dejavnosti. Raziskave kažejo, da obiskovalci v 21. stoletju zahtevajo več kot le preprosto zabavo. Danes si želijo tudi nova znanja in izkušnje, ki jih bodo odnesli s seboj. Te zahteve se odražajo v samem

planiranju območij, v katera se vključujejo dejavnosti, kot so: nakupovanje, družinska zabava, šport, kultura, izobraževalni centri, znanstveni centri ipd. (Marshall, 2001).

Spremembe, ki so značilne za postindustrijska mesta, bolj poudarjajo storitvene dejavnosti in znanje v primerjavi s prejšnjimi proizvodnimi dejavnostmi. Te spremembe se odražajo na ustvarjanju novih fizičnih okolij, ki so bolj osredotočena na družbeno življenje prebivalcev. V času, ko mesta zamenjujejo težko industrijsko ekonomijo s storitveno, je pomemben vidik uspeha mesta kakovost urbanega okolja. Obale imajo pri tem lahko pomembno vlogo, saj nove proste površine omogočajo novo in drugačno rabo. Obale v mestih so zaradi industrijske rabe pogosto najbolj degradirana področja in so zaradi specifičnega robnega položaja zelo opazne. Prav na teh območjih je mogoče spremeniti podobo mesta (Marshall, 2001). Neprimerna raba na obalah mest vpliva na njihovo splošno atraktivnost in zanimivost. Vključevanje obal v socialno življenje mesta lahko pripomore k obujanju mestnih središč, ki jih velikokrat zamenjujejo nova suburbana središča, ki ponavadi ne ponujajo ničesar več kot poceni zabavo. Koncentracija razvoja v mestih je pomembna pri splošni revitalizaciji mestnih jeder, kar je pomembno pri večini mest, ki zgubljajo svojo privlačnost in živost. Najbolj važne funkcije se tradicionalno nahajajo v mestnih središčih, kar je pomembno za skupine ljudi, ki jih te funkcije združujejo (Hancock, 1976). Zaradi nekontrolirane širitve mest se ustvarjajo suburbani centri, kjer se koncentrirajo dejavnosti, zaradi katerih stara mestna jedra postajajo vse manj obiskana. Koncentracija razvoja in revitalizacija starih mestnih jeder bo pripomogla upočasniti nekontrolirano širjenje mest. Planerji v severni Ameriki se zavedajo, da kontinuirano podaljševanje in ustvarjanje novih cest spodbuja nadaljnje širjenje mest (Breen in Rigby, 1994). Da bi se upočasnila nekontrolirana rast in širitev mest, je potrebna revitalizacija že obstoječega, ker bo ustvarjanje novega – včasih cenejše kot obnova starega - prispevalo le k nadaljnjemu zapuščanju mestnih središč.



Slika 3: Pogled na Reko in njeno obalo kaže industrijsko in luško podobo mesta (Rijeka..., 2006).



Slika 4: Preureditev pristanišča in obale v Baltimoru v ZDA, ki je pionir urbane revitalizacije in predmet raziskav pri številnih podobnih ureditvah v svetu (Baltimore's inner harbor..., 2005).

2.2 POMEN OBALE ZA SODOBNO MESTO

Pri veliko obmorskih mestih centralna mestna revitalizacija pomeni razvoj obale. Ta proces se je začel po drugi svetovni vojni, ko so luke zaradi razvoja kontejnerskega transporta delno zapustile stara pristanišča. Stare luke so postale premajhne za sprejem vseh kontejnerjev, tako da so se pristaniške dejavnosti začele preseljevati iz mestnih središč. To je odprlo izredno priložnost za nove razvojne projekte in za ustvarjanje nove podobe mest (Marshall, 2001). Na Reki, najbolj razvitem industrijskem obalnem mestu na Hrvaškem in največji luki v nekdanji Jugoslaviji, omenjene spremembe trenutno potekajo, zaradi česar ima Reka priložnost urbane revitalizacije, ki jih mesta drugačnega značaja nimajo.

Mesta, ki so nastala ob vodi, svojo podobo kreirajo skoraj izključno na svojem obalnem robu, ker so ta območja najbolj vidna in najbolj izpostavljena. Zato morajo mesta, ki si želijo spremembo podobe, to iskati na svojih obalah. Reka ima podobo izrazito industrijskega mesta izključno na podlagi obale, ki je popolnoma zasedena z industrijskimi dejavnostmi in pristaniščem. S spremembami v tehnologiji in ekonomiji ter s prestrukturiranjem industrijskih dejavnosti, ki se iz določenih območij umikajo, postajajo mestne obale izjemne priložnosti za kreiranje okolja, ki bo odražalo sodobno idejo mesta, družbe in kulture. Številna mesta v svetu, še posebej v severni Ameriki, so z revitalizacijo mestne obale označila začetek postindustrijskega obdobja. Tako so številne obalne ureditve postale simboli postindustrijskega statusa mest. V globalni ekonomiji informacijskega obdobja revitalizacije mestnih obal ponujajo možnost sporočanja o nacionalni in lokalni identiteti (Marshall, 2001).

Sodobno planiranje mesta mora imeti dolgoročne pozitivne učinke. Obala mora biti izkoriščena v socialne namene, kar bo prispevalo k izboljšavi mestnega življenja. Dosedanja raba je bila osredotočena izključno na neposredni ekonomski napredek mesta. Umeščanje zgolj ekonomskih dejavnosti se lahko izkaže kot zelo negativno v daljšem časovnem obdobju. Načrtovanje mora biti fleksibilno in prispevati k dolgoročnemu splošnemu razvoju in pozitivnemu vplivu na okolico.

Ustvarjanje novih obalnih ureditev v postindustrijskih mestih ima simboličen pomen. Nove urbane ureditve nam govorijo o naši preteklosti in o naši prihodnosti. O preteklosti v smislu industrijske dediščine, ki je omogočila razvoj mesta in njegovo ekspanzijo. O prihodnosti govori v smislu priložnosti na teh istih območjih in o ponovni povezavi mesta z obalo (Marshall, 2001).

2.3 PREGLED RAZVOJNIH TRENDOV IN NAČINOV UREJANJA MESTNIH OBAL

Kot je poudaril Rinio Bruttomesso, eden izmed avtorjev povzetka konference na univerzi Harvard s temo »Waterfronts in Post Industrial Cities« (Marshall, 2001), obstaja nekaj konstantnih elementov, ki vplivajo na ustvarjanje uspešne obalne ureditve (t. i. »waterfront«), ki bo skupaj z mestnim jedrom funkcionirala kot celota. V prvi fazi moramo odpreti obalo za javnost. To pomeni umik dejavnosti, ki preprečujejo javno uporabo obale. To je osnovni element na poti do ustvarjanja uspešne urbane obalne ureditve. Naslednji pomemben korak je ustvarjanje primerne dostopnosti do obalnega roba. Pomemben je predvsem pristop za pešce, ki bo seveda navezan na obstoječo mrežo pešpoti v mestnem središču in v sosednjih območjih. Da bi to dosegli, moramo odstraniti vse ovire, ki preprečujejo prosto prehodnost do območja. Če prostorske razmere to zahtevajo, moramo z gradnjo mostov, predorov in podhodov za pešce doseči čim boljšo prehodnost območja. Tudi vključevanje javnega prometa v območje je eden izmed pomembnih elementov za primerno splošno dostopnost do območja, prav tako kot omejevanje uporabe motornega prometa na območju, kar bo omogočilo vzpostavitev cone za pešce – tj. glavni cilj ustvarjanja nove obalne ureditve. V vsej literaturi, ki obdeluje podobne teme, se kot kritičen in najbolj pomemben element pri revitalizaciji obalnih območij kaže mreža pešpoti, ki povezuje mestno jedro s svojo obalo (Marshall, 2001).

V času industrijskega vzpona so v veliko obalnih mestih industrijska območja spremljali avtocestni in železniški sistemi, ki so bili vrinjeni med mestom in obalnim pasom. Danes se številna mesta zavedajo tega problema in ga tudi primerno rešujejo. Primer Düsseldorfa, ki je avtocesto prestavil pod zemljo z namenom revitalizacije obale reke Rajne, je samo en izmed številnih primerov mest, ki so umaknila prometne koridorje, ki so blokirali prost dostop do vodnih površin. Danes je na območju, kjer je prej potekala večpasovna cesta, zelo obiskovan obalni mestni park. Mesta, ko so: Boston, Oslo, New Orleans, Cardiff, Portland, Düsseldorf in mnoga druga se odzivajo na trende umikanja prometnic v prid boljšega izkoriščanja obale in ustvarjanja novih urbanih povezav mesta z vodnimi površinami (Breen in Rigby, 1996).



Slika 5: Prometni koridorji v Chicagu onemogočajo primeren kontakt mesta z obalo (Skyscrapercity..., 2003).



Slika 6: V Düsseldorfu prebivalci lahko uživajo ob reki Ren. Že primerna dostopnost ponavadi zadošča za uporabnost obvodnih površin (Düsseldorf..., 2008).

Trendi družbenih sprememb v percepciji urbanih vrednot se kažejo v naslednjih parametrih: fizični koncentraciji dejavnosti, integraciji širokega spektra aktivnosti, vključujoč predvsem kulturne dejavnosti, pestri demografski strukturi, sodobnem arhitekturnem izrazu in v zgodovinski grajeni strukturi, dominaciji prometa za pešce v primerjavi z motornim, večjem vključevanjem javnega prevoza v splošni prometni sistem in izraziti prepoznavnost oziroma identiteti območja (Breen in Rigby, 1994).

Programi, ki se v novem razvojnem obdobju umeščajo na obalna območja, so večinoma javnega karakterja. Mestne obale so primerne za umeščanje programov, ki lahko govorijo o družbeni, pomorski, kulturni in okoljski dediščini mesta in regije. Takšni programi imajo večinoma kulturni in socialni značaj. Pri tem so mišljeni odprti prostori, kot so: trgi, promenade, parki in dejavnosti, kot so: pomorski, umetnostni, znanstveni in drugi muzeji, koncertne dvorane, odprte galerije in podobni kulturni objekti (Breen in Rigby, 1994). Nove urbane ureditve obalnih območij posvečajo posebno pozornost rekreativnim elementom. Največje spremembe in zahteve današnje družbe pri izkoriščanju obal najdemo v obliki urejenih javnih območij, kot so: parki, sprehajališča, igrišča in druge rekreativne površine.

Stanovanjske enote so eden izmed najpomembnejših elementov, ki danes zaseda obalne površine. V primerjavi s prejšnjimi dejavnostmi, ki so zasedale ta območja, predstavljajo tudi največjo spremembo. Vse večje povpraševanje po stanovanjskih enotah ob vodnih površinah je pomemben del fenomena revitalizacije mestnih obal. Pri umeščanju

stanovanjskih con na obmorska območja lahko pride do prostorskih konfliktov med javnimi in privatnimi zahtevami. Zato je treba zagotoviti javen dostop do obalnih območij, ki so javna dobrina, in obenem zagotoviti zasebnost prebivalcev. Sam obalni pas mora biti izključno v javni uporabi, kar je tudi zakonsko predpisano. Obalne ureditve bodo bolj uspešne in žive, če bo ob njih umeščeno stanovanjsko območje, ki bo zagotovilo določeno stopnjo živosti tega dela obale in bo na ta način bolj intenzivno uporabljeno v vseh časovnih obdobjih. Prisotnost prebivalcev bo pripomogla tudi k splošni varnosti na območju. Bolj pestra je struktura prebivalcev, bolj uspešno bo stanovanjsko območje delovalo. To pomeni, da so zaželeni raznolike starostne skupine ljudi z različnimi dohodki. To je mogoče, če območje vsebuje tudi subvencionirana, t. i. socialna stanovanja (Breen in Rigby, 1994).

Mestne obale imajo ponavadi močno zgodovinsko povezavo z mestom, ker so se pogosto na teh območjih mesta sama tudi zasnova. Odpiranje velikih površin na obalnih robovih mesta prinaša priložnost povezovanja starih mestnih jeder z obalo. Vprašanje, ki se pojavlja pri tem, je, kako smiselno povezati nove ureditve s starimi strukturami mestnih jeder. Varstvo in vključevanje zgodovinskih struktur je pomembno pri ohranjanju identitete mesta. Po drugi strani bo mesto, če se ne spreminja, stagniralo. Odnos med starim in novim je lahko zelo delikaten in je pomemben element pri ustvarjanju novih urbanih obalnih ureditev. Kontekst, ki ga iščemo pri novih ureditvah, je lahko precej omejujoč, če ga vzamemo preveč zlahka. Želja, da je vse podrejeno staremu in zgodovinskemu vzdušju, lahko upočasni razvoj mest. To je pogost primer pri nekaterih mestih na Hrvaškem, kjer je tradicionalen način razmišljanja dominanten in pogosto ovira razvoj in implementacijo novih, sodobnih ureditev.

Izjemen primer, ki nam lahko pokaže, kako vpeljevanje novih sodobnih grajenih struktur ne pomeni nujno degradacije zgodovinske identitete mesta, je Amsterdam. Amsterdam je znan po izjemni sposobnosti izražanja skozi sodobno arhitekturo, še posebej na svojih obalah. Obenem je še vedno poseben in znan zaradi svoje zgodovinske podobe, zaradi česar bo v prihodnosti tudi pod zaščito UNESCO (World Heritage City) programa. V tem primeru kontekstualizem ni v posnemanju in reproduciranju starega, ampak v sposobnosti ustvarjanja odnosa med novim in starim. Filozofija, ki prevladuje v Amsterdamu in drugih mestih, ki hrabro sprejemajo sodoben arhitekturni izraz, je, da se z novim lahko zavedamo starega na nov in razburljiv način (Marshall, 2001).



Slika 7: Tom McCall park v Portlandu – primer sodobne rabe mestnih obal (Tom McCall..., 2005).



Slika 8: Primer kombinacije starega in sodobnega arhitekturnega izraza v Amsterdamu (Amsterdam..., 2005).

2.3.1 Primeri urejanja mestnih obal

Primeri revitalizacije ameriških obalnih območij so lahko zaradi več razlogov manj relevantni pri ureditvah v Evropi. V Evropi je časovni dejavnik pri nastanku mest naredil veliko večjo fizično povezavo med pristanišči in mestom. Evropska mesta so generalno precej starejša od ameriških in so se ponavadi razvijala skupaj z svojimi pristanišči. Fizična, politična in ekonomska stoletna prepletenost je imela veliko večji vpliv na urbano morfologijo v evropskih mestih kot pri primerih mest v ZDA (Marshall, 2001).

Povezave novih obalnih ureditev z okolico so ključne za uspešnost projektov, ki se ukvarjajo z revitalizacijo obal v mestu. Vsaka fizična ovira ima lahko izredno negativen vpliv na samo območje. Veliko je primerov, kjer zelo dobro oblikovano območje nima večjega uspeha zaradi slabe povezanosti in integracije z zaledjem oziroma s središčem mesta. Največkrat se te ovire kažejo v obliki prometnih koridorjev, ki presekajo območje in ga s tem izolirajo. Ceste, železnica in druge linearne strukture velikokrat onemogočijo enostaven prehod do obalnega roba in s tem zmanjšajo njegovo uporabnost.

Na tujih primerih lahko vidimo, kako pomembne so odločitve o umeščanju večjih prometnic vzporedno z obalo. V nekaterih mestih avtoceste, ki preprečujejo prehodnost do obale, zdaj umikajo in iščejo alternativne rešitve. Za mesto to pomeni, da lahko podaljša svojo prometno mrežo in odprte prostore, grajeno tipologijo in splošno urbano matrico proti novi urbani ureditvi na obali (Marshall, 2001).

Primer Bilbao nam lahko pove, kako najbolje kreirati novo identiteto mesta na obalah. Bilbao je tako kot Reka baziran na industriji in je kot številna mesta v svetu začel izgubljati svojo ekonomsko moč. Želja mesta po spremembi in po prehodu na storitveno gospodarstvo se je uresničila tudi zaradi zunanega videza in podobe mesta, ki se je na

obalah reke Nervion spremenila. Z umikom pristaniških dejavnosti iz centra so pridobili priložnost za revitalizacijo obale in ponovno povezavo mesta z morjem, kar so tudi dodobra izkoristili. Danes je mesto kulturno in turistično regionalno središče. Ključ uspeha je bil poleg sprememb v ekonomiji mesta tudi v spremembah v urbani infrastrukturi, družbenem in kulturnem razvoju ter zunanji podobi mesta, kar je prispelo k večji privlačnosti mesta in s tem pritegnilo razvoj v različnih sektorjih (Marshall, 2001).



Slika 9: Guggenheimov muzej v Bilbao je simbol revitalizacije obale mesta in njegovega novega razvojnega obdobja, ki ne temelji več na težki industriji (Guggenheim Museum..., 2005).



Slika 10: Obala Vancouverja je pomemben mestni prostorski dejavnik in je izkoriščena v socialno rekreacijske namene (Vancouver..., 2003).

Izbor primerov ureditev, ki so v nadaljevanju bolj podrobno obdelani, je bil opravljen na osnovi različnih kriterijev. Primer Splita je obravnavan zaradi njegove geografske in kulturološke sorodnosti ter zaradi določenih razvojnih podobnosti z Reko. Primer ureditve obale Genove je obravnavan zaradi njegove primerljivosti z Reko v razvoju mesta in zaradi vpliva pristanišča na mesto. Zadnji obravnavani primer je ureditev luškega območja mesta Sydney, enega največjih in najbolj znanih obalnih ureditev na svetu, iz katerega se lahko marsikaj naučimo.

2.3.1.1 Split

Split tako kot večina obalnih mest na Hrvaškem, temelji na mestni zasnovi še iz rimskih časov. Zgodovinsko jedro Splita se nahaja na južni strani splitskega polotoka, ki skupaj z otokom Čiovom zapira Kaštelanski zaliv. Dioklecijanova palača v starem mestnem jedru je bila kar nekaj časa merilo urbanega razvoja Splita, še posebno pa tistih arhitekturnih potez, ki so bile umeščene na njegovi obali (Šimunović, 2008).



Slika 11: Staro mestno jedro Splita predstavlja Dioklecijanova palača. Tako kot pri Reki je staro jedro neposredno ob morju, vendar je Splitu uspelo ohraniti zgodovinski kontakt z vodo (Dioklecijanova palača...2006).



Slika 12: Pogled iz zraka na uvalo, v kateri se je razvil Split (Split..., 2008).

V času, ko so se v Evropi procesi industrializacije in urbanizacije razvijali in dobivali določeno obliko v podobi mest, se v Splitu ti vplivi in principi niso bistveno odražali (Šimunović, 2008). Na Split je imel v gospodarskem smislu veliko večji vpliv turizem. Reka je bila koncem 18. in začetkom 19. stoletja popolnoma pod vplivom industrializacije, kar se je močno odražalo na njeni urbanistični ureditvi. Prednost Splita je bila tudi v tem, da se nahaja na polotoku in ima izredno veliko površino obalnega roba. Velik del industrije, je zasedel severno obalo polotoka.

Split je doživel svoj intenzivni razvoj in izgradnjo v obdobju med obema svetovnima vojnoma, ko je postal najpomembnejše središče tedanje države na vzhodni obali Jadrana. V tem obdobju se je mesto intenzivno širilo, urbanistični plani, predlagani projekti in študije pa so opredelili značaj celotnega obalnega pasu splitskega polotoka. Južni del polotoka je bil namenjen stanovanjskim in reprezentativnim dejavnostim. Na vzhodnem delu mestne luke je bila stara trgovska luka. Severni obalni pas je bil namenjen servisno-industrijski coni. Funkcionalna polarizacija splitskega polotoka je vsebinsko opredelila

značaj obalnega pasu, ki je prepoznaven tudi danes. Koncentracija servisno-industrijskih dejavnosti na severovzhodnem delu polotoka, ki je bila postavljena za umeščanje nove trgovske luke na tem območju konec medvojnega obdobja, je preprečila možnost povezovanja mestnega pasu s sosednjo kaštelansko riviero in tako usmerila stanovanjsko širitev mesta proti vzhodu (Duplančić, 2004). Iz tega je razvidno, da sta luka in industrija vendarle posredno vplivali na razvoj oziroma širitev mesta. Bistvena razlika in delni uspeh, v primerjavi z Reko je, da je mesto uspešno ohranilo kontakt mestnega jedra z morjem.



Slika 13: Pogled na vzhodni del obale na južni strani polotoka, ki je razmeroma rahlo zgrajen in prepuščen naravi (Split from..., 2008).



Slika 14: Pogled na centralni del mesta, ki je v neposrednem kontaktu z obalo (Split City..., 2007).

Split je od nekdaj posvečal veliko pozornosti svoji rivi, ki je bila zmeraj neposredna povezava mestnega jedra z morjem. Splitska riva je najpomembnejše območje v mestu, hkrati pa je tudi najbolj občutljivo, saj predstavlja glavno točko družabnega in kulturnega življenja. Riva je zahvaljujoč prometni regulaciji dobila možnost delovanja kot cona za pešce in predstavlja povezovalni element mesta in prebivalcev z morjem. Ključ uspeha je bila takšna organizacija prometa, da avtomobili, ki se spuščajo proti rivi, ne uporabljajo več južno prometnico, ki poteka vzporedno z obalo. Na ta način je riva izključena iz prometa, kar je prvi in osnovni korak pri vzpostavitvi uspešne povezave obale z mestom. Razen same rive, ki deluje kot centralna obmorska rekreacijska poteza urbanega značaja ima Split še več drugih območij, ki so izjemno dragocena naravna rekreacijska območja. V prvi vrsti je to Marjan, hrib na zahodni strani splitskega polotoka, ki je izjemno urejeno gozdno rekreacijsko območje, dostopno vsem prebivalcem mesta. Zahodno od rive in centra mesta na južnih obronkih Marjana je zelo privlačno obalno območje, kjer se med drugim nahaja tudi najbolj elitno stanovanjsko območje z vilami in plažami. Na vzhodni strani rive so Bačvice, ki s svojimi kopališči predstavljajo naravno vrednoto in rezidenčno območje Splita. Negativne posledice pri organizaciji splitskega obalnega roba lahko

prepoznamo v povezavi rive z obalnim območjem na vzhodni strani mesta. Vzhodna stran splitske luke namreč ovira povezavo rive z Bačvicami in vzhodno obalo splitskega polotoka. Luka sama po sebi ni problem, saj spreminjanje živega prometnega pristanišča v sprehajališče ni ustrezna rešitev. Prav nasprotno – več, kot je v pristanišču življenja, ladijskega prometa in turističnih plovil, bolj zanimivo bo za sprehajalce. Problem je v objektih, kot so: tovarne, silosi, skladišča, avtobusna postaja, železnica ipd., ki motijo optimalno povezavo centra z vzhodnim delom obale in glavno mestno plažo Bačvice (Urbanističke vrijednosti splitske rive..., 1979). Najnovejši plani in predlogi, ki se zavedajo tega problema, predlagajo popolno premestitev kompleksa železniškega in avtobusnega kolodvora iz mestne luke v predmestje. Na tem območju bi s tem pridobili prostor za izgradnjo kongresnega centra, nekaj hotelov, objektov poslovnih in javnih dejavnosti, restavracij, garažne hiše, športnih kompleksov ipd. (Splitski mega projekti..., 2008).



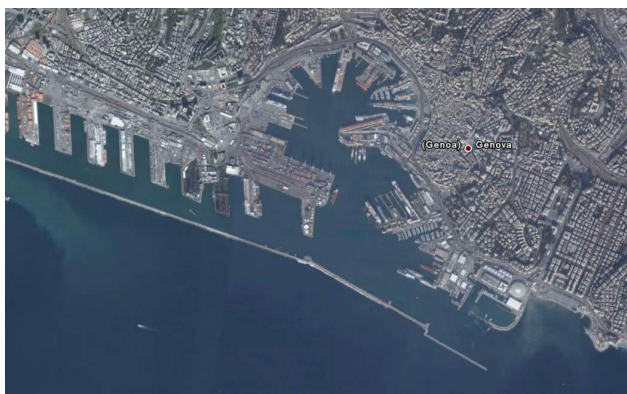
Slika 15: Na karti so označene strukture, ki motijo povezavo centralnega obalnega dela z glavno mestno plažo Bačvice (Google Earth..., 2008).



Slika 16: Pogled na novo urejeno splitsko rivo, ki predstavlja glavno cono za pešce v mestu (Riva...2007).

2.3.1.2 Genova

Genova je obravnavana zaradi primerljivosti z Reko predvsem zaradi geografskega položaja in vpliva luke na mesto. Genova je (sub)mediteransko mesto, umeščeno ob severozahodni italijanski obali. Nahaja se v središču regije Liguria in je eno izmed vodilnih trgovskih mest na Mediteranu. Samo mesto ima okrog 600 000 prebivalcev, kar je približno štirikrat več, kot jih ima Reka. Tudi pristanišče je bistveno večje, kot je reško, vendar so politični in urbani vplivi luke na mesto - tako kot pri Reki - izjemni. Genova ima idealen položaj za trgovanje v Evropi, saj je povezana z odličnim prometnim sistemom predvsem s Francijo in notranjostjo Italije. Geografsko je umeščena na ozkem pasu med morjem in hribi v zaledju in je precej linearno razpotegnjena ob obali. Dolžina mesta ob obali je približno 30 kilometrov, od česar 25 kilometrov zajemajo luške dejavnosti, kar je relativno primerljivo z Reko in njeno obalo. Zaznamuje jo tudi izrazito ortogonalen urbanizem (razen v starem mestnem jedru).



Slika 17: Satelitski prikaz mestnega jedra Genove z luškimi strukturami na obali (Google Earth..., 2008).



Slika 18: Kontejnerski terminal in podobne luške dejavnosti tako kot pri Reki zasedajo večino obalnih površin (Panorama di Genova..., 2005).

Genova je bila zasnovana v rimskem obdobju in se je sčasoma razvila v pomorsko središče. Podoba luke se je formirala v 12. in 13. stoletju in od takrat ostala nespremenjena vse do časa industrijskih širitev v 19. stoletju. Z industrializacijo mesta in luke, je industrijsko пристanišče postalo fizično in funkcionalno ločeno od mesta z ograjami in tračnicami. V začetku 19. stoletja se je novo urbano središče razvilo v ozadju in na hribih. Skozi 20. stoletje je lokalno prebivalstvo zapuščalo staro mestno jedro in se preseljevalo v novejša stanovanjska območja. Industrijska luka se je v 20. stoletju postopoma umaknila proti zahodu. Z razvojem kontejnerskega tovornega prometa je sledila izgradnja novih struktur za sprejem kontejnerjev, kar je pomenilo zapuščanje zgodovinske luke v mestnem središču. Skoraj identično situacijo lahko zasledimo v Reki v današnjem času. Kot odgovor na te spremembe je začel v Genovi javni sektor z izvajanjem kompleksnega in ambicioznega plana revitalizacije obale z vpeljevanjem pomembnih turističnih aktivnosti in dejavnosti, namenjenih mestu. V 80-ih letih si je mesto prisvojilo del z industrijo zasedene obale in umaknilo ovire (carino, tračnice, ceste) med luko in mestom. Te intervencije v prostoru so pripomogle k revitalizaciji povezav med morjem in starim mestnim jedrom.

Genova ima danes 13 hotelov s štirimi zvezdicami, 28 s tremi, novo konferenčno dvorano in celo vrsto nacionalnih in internacionalnih dogodkov, kot so: Boat Show, Euroflora, N. Paganini International Violin Award in še mnoge druge. Genova je primer izjemno uspešnega odnosa med mestno občino in luško upravo. Pomembno je, kako ta odnos vpliva na fizično konstrukcijo mesta in kako uspešno rešene so konfliktna cone. Nov urbanistični plan je inovativen dokument, poseben zaradi tega, ker je uspešno vzpostavil povezave med mestom in luko (Marshall, 2001).



Slika 19: Del nove ureditve obale v mestnem središču na območju stare luke (Genova: porto antico..., 2005).



Slika 20: Elementi ureditve ohranjajo značaj industrijskega mesta (Genova: porto antico..., 2005).

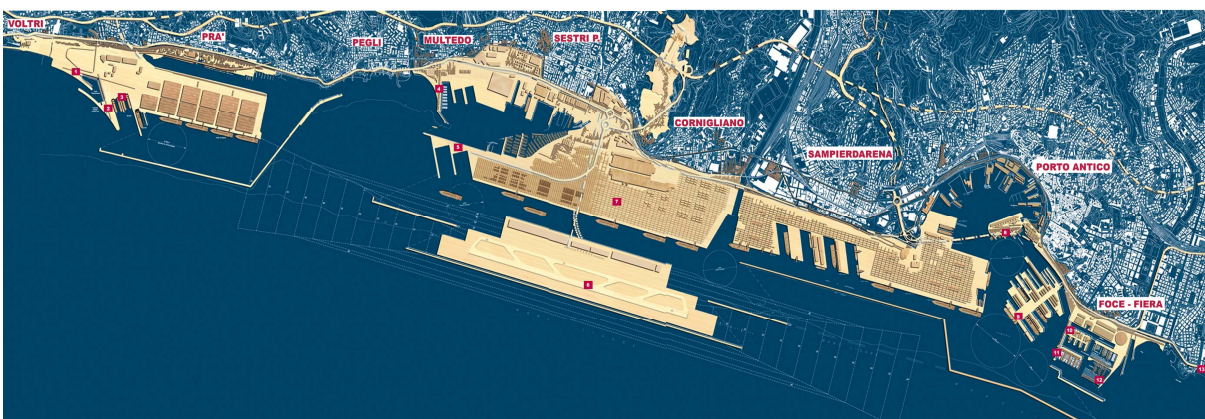
Stara mestna luka se nahaja pred zgodovinskim centrom mesta in je zaradi svoje konkavne oblike ena najbolj prepoznavnih v Evropi. Genova je prepoznavno industrijsko mesto že več kot stoletje, ima razvit javni sektor in je vodilna luka na Mediteranu v tovarnem in potniškem prometu. Mesto je doživelo velike spremembe v zadnjih desetih letih, ko se je premaknilo od industrijskega mesta do mesta, ki poudarja moderne terciarne dejavnosti. Genova je tudi ogromno investirala v kulturo, turizem in revitalizacijo pomembnih zgodovinskih objektov, mestnih parkov in v urbano okolje na sploh. Eden izmed zelo uspešnih projektov je tudi »City of Children«, paviljon - muzej, namenjen najmlajšim prebivalcem mesta, ki je umeščen na območju stare luke. Genova je prvo italijansko mesto, ki je razvilo luški »Master Plan«, ki je skupaj z generalnim urbanističnim planom omogočil razvoj urbanega in strateškega plana. Arhitekt Renzo Piano je razvil celoten načrt, ki je vseboval obnovitev zgodovinskih objektov, gradnjo konvencijskega centra in Aquarium centra. Danes je to javno kulturno središče, ki poleg že omenjenih projektov vsebuje lokale, restavracije, trgovine, kino in pomorski muzej. Stanovanjsko območje na zahodnem predelu mesta je prav tako vključeno v celotni načrt. Vse to je spremljalo izjemno prestrukturiranje in vlaganje v javne odprte prostore in prometno infrastrukturo. V plan je vključena tudi konstrukcija velikega javnega trga neposredno ob morju, ki se osredotoča na kulturne in rekreacijske dejavnosti. S takšnimi ureditvami je mesto dobilo vzorec za nadaljnji razvoj mesta in internacionalno prepoznavno podobo.



Slika 21: Pogled na paviljon »City of Children«, ki je ena izmed številnih prepoznavnih dejavnosti, prisotnih na območju stare luke (Genova: City of children..., 2008).



Slika 22: Pogled na celotni osrednji del ureditve, ki ima socialno-kulturni značaj in je namenjen prebivalcem in obiskovalcem mesta (Porto Antico di Genova..., 2007).



Slika 23: Prikaz celotnega načrta, ki ga je razvil arhitekt Renzo Piano. Staro mestno jedro in luka sta na vzhodnem delu obale (Genova waterfront..., 2007).

2.3.1.3 Sydney – Darling Harbour

Sydney za razliko od Splita in Genove nima veliko skupnih točk z Reko. Vendar pa je ureditev obalnega predela Darling Harbour eden izmed najbolj znanih primerov svetovnih ureditev urbanih obal in ga velja preučiti tudi v kontekstu te naloge.

Območje ureditve ima površino približno 60 hektarjev, kar je primerljivo s skupno površino Delte in Brajdice na Reki. V projekt je bilo vloženo ogromno denarja, ki ga je z 2,5 milijard dolarjev financirala Luška uprava Darling Harbourja.

Kot pri številnih drugih mestih je prostor na območju preureditve nastal po premestitvi železniških struktur v letu 1982. Po študijah, ki so bile narejene že v letu 1971, je bilo

odločeno, da bodo na tem območju uredili zabavišni kompleks. Leta 1992 so celotno industrijsko-transportno območje transformirali v atrakcijo, ki je danes ena izmed najbolj obiskanih v Avstraliji. Ureditev med drugim vsebuje razstavni center in konvencijsko stavbo, kitajski vrt, nacionalni muzej, pomorski muzej, tri hotele in veliko sprehajališče ob morju. Vlagatelj je bila avtonomna luška uprava (Breen in Rigby, 1996).



Slika 24: Pogled na »Sega world«, zaprti zabavišni park, ki je ena izmed številnih atrakcij na območju ureditve (SWScomplex..., 2006).



Slika 25: Promenada ob morju na območju ureditve (Darling Harbour - promenada..., 2005).

Pomanjkljivost projekta v Sydneyju, kakor tudi v mnogih mestih je v fizični povezavi mesta z obalo, ki jo ovira cesta, ki poteka med njima. To dejstvo je pripeljalo do izolacije ureditve od mesta. Čeprav se Sydney nahaja na razgibanem vodnem robu, je relativno malo povezav pristanišča Darling Harbour z okolico. Mesto funkcionira kot dve različni enoti: enota mesta in enota luke. Kljub temu je projekt Darling Harbour velikokrat označen kot uspešen. Po eni strani je to res uspešen projekt, saj ga letno obišče 15 milijonov obiskovalcev (Breen in Rigby, 1996).

Gledano z urbanega konteksta pa je projekt integracijsko pomanjkljiv, saj urejeno območje z mestom ne povezuje, temveč ju loči na dva avtonomna dela. Omejen rezultat je nastal med drugim tudi zaradi umeščanja velikega števila ogromnih infrastrukturnih elementov na eno območje (Marshall, 2001). Avtocesta, ki preseka območje, je najmočnejši dejavnik, ki vpliva na njegovo izoliranost. Projekt je tudi produkt slabe »komunikacije« med luško upravo in mestom, kar je privedlo do pomanjkljivosti v samem projektu. Izostala je podaljšava cest in drugih povezovalnih elementov iz mesta proti območju obravnave, kar je v končni fazi privedlo do obračanja hrbta mestu. Dejstvo, da

stanovanjske enote niso bile načrtovane pomeni, da je območje odvisno izključno od obiskovalcev in je v določenih obdobjih, recimo ponoči, prazno in nevarno.

Sporočilo tega projekta je: karkoli načrtujemo na določenem območju mora biti vključeno in integrirano v urbane strukture mesta. Povezave z mestom so za uspešnost takšnih projektov ključne (Marshall, 2001).



Slika 26: Pogled na zaliv z novo ureditvijo
Na desni strani se vidi več-pasovna cesta, ki je sicer dvignjena od tal, vendar predstavlja oviro za povezavo območja z mestom (Sydney..., 2007).



Slika 27: Fontane in drugi vodni elementi poskušajo narediti prehod pod cesto bolj prijetnim (Darling Harbour..., 2006).



Slika 28: Zaradi prenasíčenosti prostora z različnimi dejavnostmi in zaradi nepopolne integracije v mesto projekt ima vprašljivo vrednost (Darling Harbour..., 2006).

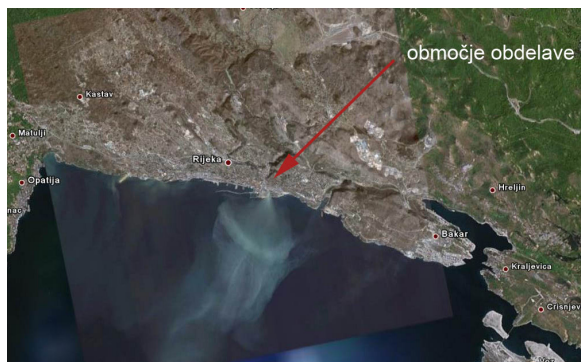
3 PREDSTAVITEV OBMOČJA

3.1 OPREDELITEV OBMOČJA OBDELAVE

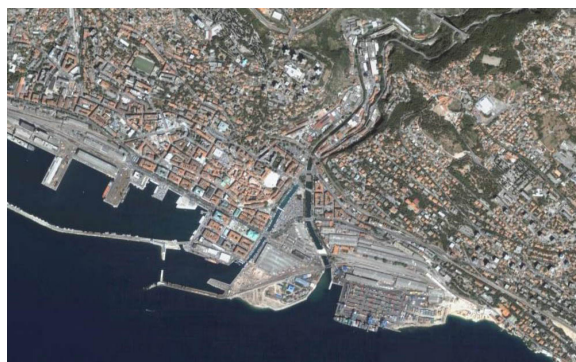
Območje obdelave se nahaja ob reškem mestnem središču, ki ga zaznamujejo tri vodne površine, in sicer dva vodotoka in morje. Reka je s 44 km² površine tretje mesto po velikosti na Hrvaškem, takoj za Splitom in Zagrebom. Nahaja se na severnem delu jadranske obale, na območju, ki se je geografsko najbolj približal srednjeevropskim državam. To je stičišče treh različnih hrvaških regij: Istre, Like in središčne Hrvaške. Predstavlja tudi pomembno križišče poti, ki omogočajo prometno povezovanje Srednje Evrope z Jadranom in čezmorskimi deželami ter Zahodne Evrope z Balkanom in vzhodnimi mediteranskimi deželami. Reka ima 144 tisoč prebivalcev in je upravno-administrativno, poslovno, gospodarsko, kulturno in športno središče regije.

Izjemno ugoden geoprometni položaj in prostor pomembnih kopenskih in morskih poti je vplival na to, da je bilo mesto od začetka usmerjeno v pomorstvo in gospodarske dejavnosti, povezane z morjem. Zaradi slednjega se je Reka razvila v močno pomorsko središče s pomembnimi pristaniškimi, pomorsko-prometnimi in ladjedelniškimi dejavnostmi, ki so danes pomembne za celo državo. Žal gospodarstvo do sedaj ni popolnoma izkoristilo naravnih, materialnih in človeških potencialov za potrebe dolgoročnega uravnovešenega razvoja. Kljub temu je čutiti začetek procesa transformacije dosedanjega koncepta razvoja, ki je temeljil na pristaniško-industrijskih dejavnostih, zdaj pa se usmerja proti terciarnemu in kvartarnemu sektorju.

Topografske in morfološke značilnosti območja, na katerem je nastalo mesto, so vplivale na njegove urbanistične in prometne specifičnosti. Mesto se je razvilo ob morski obali, proti kateri se kopno spušča pod zelo strmim nagibom. Takšne naravne okoliščine so pogojevale izrazito podolgovato obliko mestnega tkiva. Dolžina mesta je okrog 16 kilometrov, medtem ko je širina navpično na obalo med enim in dvema kilometroma na zahodnem in vzhodnem robu, oziroma okrog 5,5 kilometrov na osrednjem delu mesta. Te okoliščine vplivajo na celotno prometno situacijo v mestu in so razlog za longitudinalno omrežje prometnic. Novejše mestne stanovanjske celote se nahajajo pretežno v zahodnem predelu mesta, medtem ko je večja koncentracija industrije in poslovnih dejavnosti umeščena v centralni ali severovzhodni del mesta. Centralne mestne dejavnosti se nahajajo v ožjem mestnem jedru na stičišču Delte in stanovanjskih con. Na tem območju so umeščene vse pomembnejše mestne dejavnosti, ki oblikujejo urbano fizionomijo mesta.



Slika 29: Satelitski prikaz položaja mesta v Kvarnerskem zalivu. Na zahodu meji na Opatijo, na vzhodni strani se približa otoku Krku (Google earth..., 2008).



Slika 30: Območje obdelave je umeščeno med mestno jedro na zahodni in Sušakom in Trsatom na vzhodni strani (Google earth..., 2008).

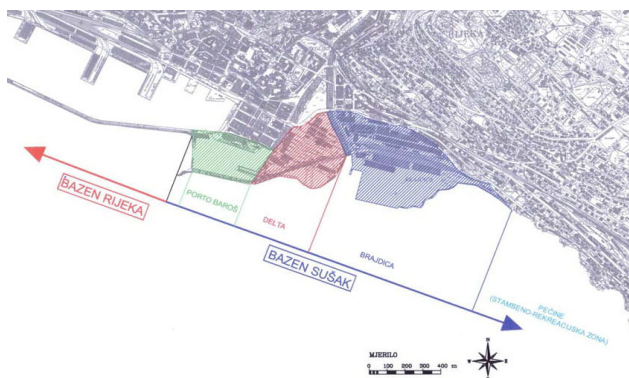
Območje obdelave se nahaja med dvema mestnima aglomeracijama. Zahodno od reke Rječine se je ob morski obali razvilo mesto, na matrici rimske Tarsatice (kasneje Reke), ki je postopoma dobilo karakteristično srednjeveško podobo. Vzhodno od Rječine se je na Sušačkem platoju razvilo mesto, ki izhaja iz srednjeveškega naselja Trsat. Območji Brajdice in Delte sta popolnoma umetno ustvarjeni površini, ki ju obdajata ti dve popolnoma različni urbani celoti.

Sušački bazen je del pristanišča Reka, ki ga tvorijo staro pristanišče Baroš, Delta in Brajdica. Skupna površina, ki jo zaseda sušački bazen v sklopu pristanišča Reka, je 18 hektarjev. Na območju Brajdice se nahaja kontejnerski terminal, ki je, kot rečeno, del pristaniškega bazena Sušak in je umeščen pod stanovanjskim predelom mesta, natančneje v ločeni pristaniško-operativni coni. Trenutno potekajo priprave načrtov za ureditev novega terminala na območju Brajdice, čeprav je v daljni prihodnosti načrtovana popolna selitev na zahodno obalo. Glede na svojo namembnost sodi kontejnerski terminal v pristaniške površine, namenjene prevozu in skladiščenju blaga.

Na zahodni strani kontejnerskega terminala Brajdica je ustje vodotoka Rječine, medtem ko se na vzhodni strani terminala nahaja kopališka cona Sušaka. Prve plaže so 200 m oddaljene od terminala. Poleg morja kvarnerskega zaliva, ki obdaja območja Brajdice in Delte z južne strani, območje zaznamujeta tudi dva vodotoka. Rječina je najbolj pomemben vodotok na širšem območju mesta. Njegov naravni vodni režim je pod vplivom hidroenergetskega kompleksa HE Rijeka in izkoriščen za potrebe mesta (pitna voda). Drugi vodotok predstavlja t. i. Mrtvi Kanal. Tukaj gre za stari, spremenjeni vodotok Rječine.

Območje obdelave, ki ga tvorita Delta in Brajdica, je skoraj izključno v lasti pristanišča Reka in ga zasedajo skladišča ter manipulativne površine za prevoz in skladiščenje blaga, večinoma lesa. Severni del Delte trenutno zaseda parkirišče ter relativno velika avtobusna postaja. Območje je skoraj v celoti nastalo s pomočjo umetnega nasipanja terena, tako da je danes to popolnoma ravno območje, ki se nahaja samo nekaj metrov nad vodno gladino, večjih razlik v nadmorski višini pa ni.

Kriteriji, ki so določali izbiro območja obravnave so bili različni. Po eni strani gre za funkcionalne kriterije, ki se nanašajo na izbor površin, ki bodo »osvobojene« določenih dejavnosti in tako odprte za razvoj. Drugi razlog za izbiro območja je njegov strateško pomemben položaj in izjemen naravni in prostorski potencial.



Slika 31: Luški bazen Sušak se deli na tri enote – Luko Baroš (zelena), Delto (rdeča) in Brajdico (modra) (Bazen Sušak..., 2005).



Slika 32: Pogled na kontejnerski terminal Brajdico, Delto in mestno središče (Brajdica..., 2005).

3.2 SPLOŠNE ZNAČILNOSTI

3.2.1 Podnebje

Zaradi vpliva morja ima Reka submediteransko klimo z vročimi poletji in milimi zimami. Po Köppenovi klasifikaciji klime ima Reka Cfsa klimo oziroma zmerno toplo deževno klimo brez izrazitega sušnega obdobja. Povprečna letna količina padavin znaša okrog 1500 mm/m². Srednja letna temperatura zraka znaša 13.8°C. Povprečno število sončnih dni je 76, oblačnih pa 113. Površinska temperatura morja v reškem zalivu je najnižja v februarju/marcu (okrog 10.5 °C), najvišja je v avgustu, in sicer 22.4 °C.

Najbolj pogost veter je burja, ki piha iz NNE (sever, severovzhod) smeri (17.8%). Spomladi se poleg burje pogosto pojavi jugo, čigar smer se spreminja glede na obliko reliefa tal. Močan jugo lahko povzroči velike valove (GUP, 2007).

3.2.2 Geomorfologija in topografija

Reko gradijo materiali sedimentacijskega sistema velike jadranske karbonatne platforme. Del obale, ki ni bil pod človeškim vplivom, se v glavnem strmo konča s klifi, za katere je značilna močna erozija. Območji Delte in Brajdice sta popolnoma umetno ustvarjeni površini in kot taki nimata skupnih značilnosti z območji, ki so bila pod vplivom naravnih procesov. Območji sta nastali s kontinuiranim nasutjem z različnimi materiali zaradi potrebe širitve obalnega območja. Vse urbane celote na Reki (razen centra in območij Delte ter Brajdice) se nahajajo na področju trdih karbonatnih sten. Diagonalno na območje Delte se nahaja soteska Rječine, ki je produkt nenehnega delovanja vodotoka. Tako se na območju obdelave srečujeta popolnoma umetno nastalo območje in območje, ki je pod vplivom zelo močnih naravnih procesov (GUP, 2007).

3.2.3 Površinski pokrov

Rastlinstvo je eden izmed osnovnih identifikacijskih elementov v obalnem prostoru, ki prispeva k značilni sredozemski podobi. Zato je pri načrtovanju pomembno uporabiti avtohtone in druge mediteranske rastline.

V obalnem območju Reke uspeva submediteranska vegetacija z mediteranskimi elementi. Osnovna združba celotnega mostnega območja je gozdna asociacija puhastega hrasta (*Quercus pubescens*) in kraškega belega gabra (*Carpinetum orientalis croaticum*). V združbo višjih dreves sodita puhasti hrast in cer (*Quercus cerris*), v združbo nižjih pa beli gaber in mali jesen. Med grmovnimi vrstami so prisotne naslednje vrste: dren (*Cornus mas*), kalina (*Ligustrum vulgare*), maklen (*Acer campestre*), rdeči dren (*Cornus sanguinea*), glog (*Crataegus*) itn. V dolini Rječine so razvite subasociacije belega gabra z navadnim gabrom: navadni gaber (*Carpinus betulus*), črni gaber (*Ostrya carpinifolia*), beli gaber, mali jasen, graden (*Quercus petraea*), brest (*Ulmus procera*) in navadna leska (*Corylus avellana*). Kompleksne klimatske, pedološke, reliefne in hidrološke danosti so botrovale pojavu številnih rastlinskih združb v vegetaciji tega območja. Na samem območju Delte in Brajdice je zaradi določenih dejavnosti prisotnost rastlinskih vrst minimalna ali je sploh ni. Prisotni so drevoredi ob cestah in vodotokih, ki potekajo skozi območje. V glavnem gre za vrste puhastega hrasta, belega gabra in platan (*Platanus orientalis*) (GUP, 2007).

3.2.4 Raba zemljišča

Na območju Delte in Brajdice je raba zemljišča precej enotna. Večina površine je pod pristaniško upravo in je fizično ter administrativno ločena od mesta. Zaradi carinske cone, ograj in ramp dostop do določenih območij sploh ni mogoč. Severni del Delte je javen in namenjen prebivalcem. Ves severni predel je uporabljan kot največje mestno parkirišče. Samo skrajni severni del deluje kot javni trg. Poleg parkirišča se na Delti nahajajo še večja avtobusna postaja in objekti različnih namembnosti. Večinoma so to poslovni prostori - nekateri so že zapuščeni. Skrajni severni del Brajdice je namenjen parkiranju in majhnemu številu objektov različnih namembnosti, večinoma trgovin, ki se mešajo z objekti in površinami, ki so namenjene skladiščenju in pretovoru lesa. Na območjih, ki so v lasti pristanišča Reka, lahko opazimo večje strukture železniških tračnic in skladiščnih objektov, ostalo pa so odprte manipulativne površine. Izmed pomembnejših objektov na območju Delte lahko omenimo še centralno čistilno napravo, ki je namenjena čiščenju odpadnih vod in podmorskega izpusta. Zraven tega objekta se nahaja objekt veslaškega kluba.

Z vidika rabe zemljišča na celotnem območju je čutiti kaos glede razporeditve dejavnosti. Pomembna mestna prostorska cona je izkoriščena v neprimerne namene, ki niso funkcionalni za prebivalce.

3.2.5 Promet

Pomembna funkcionalna smer, na kateri temelji prometni sistem mesta, je t. i. longitudinalni prometni koridor, položen vzporedno in neposredno ob obalni črti. Na območju širšega mestnega središča prevzema glavno prometno obremenitev mestnega prometa. Ulice, ki so vzporedne z obalo, so zgrajene z relativno dobrimi tehničnimi značilnostmi, medtem ko imajo ulice, ki potekajo prečno na njih, precej slabšo kakovost (nagibi, radiusi ovinkov ipd.). Funkcijsko gledano ulična mreža ni dovolj medsebojno integrirana in je poddimenzionirana, ker je planirana v največji meri v obdobju nizke prometne intenzitete in brez prostorske rezerve za nadgradnjo (GUP..., 2007)

Na območju obdelave je zaradi kontakta urbanih in neurbanih (pristaniških) elementov tudi prometna situacija delno konfliktna. Posledice takega stanja gre iskati v dejstvu, da se sistem pristanišča in deli prometnega sistema, ki ga podpirajo, v svojem funkcioniranju nenehno mešajo s sistemom mestnih urbanih komunikacij. Tako so posebej na kontaktnih conah med mestom in pristaniščem (ne)organizirana improvizirana parkirišča. Zaradi vse večjega števila avtomobilov je potreba po parkiriščih večja. Meščani nimajo izbire in izkoriščajo vsako možnost parkiranja.

Največji primanjkljaj parkirišč je v mestnem središču, kjer so v največji meri koncentrirane javne, poslovne in trgovske dejavnosti. Bolj aktivno vključevanje javnega prometa v celotni prometni sistem je nujnost, ki bo pripomogla splošni prometni situaciji. Železniška proga, ki poteka skozi najbolj naseljeni del mesta ni v zadostni meri vključena v javni mestni prevoz, kar predstavlja slabo stran, ampak tudi potencial, ki ga je treba izkoristiti. Promet pešcev je podcenjen v splošni prometni situaciji. Posebej na območju Delte, ki predstavlja kontaktno cono med zahodno-centralnim delom mesta in vzhodnim delom mesta, so povezave za pešce slabo vključene v prometni sistem. Neurejenost poti, ozki prehodi, slaba osvetljenost, parkirani avtomobili in splošen primanjkljaj povezav naredijo območje neprivlačno za pešce. Izboljšava prometa za pešce in ustvarjanje novih con zanje bo pripomoglo k prometni razbremenitvi mestnega jedra.

Pričakuje se, da bo načrtovana izgradnja ceste D-404 prinesla občutno zmanjšanje prometnega pritiska na mestno jedro. Dolgoročno je načrtovana selitev terminala iz območja Brajdice; ta prometnica bo imela vlogo povezovalnika mestne avtoceste, vzhodnega dela mesta in mestnega jedra.

Spremembe, ki nastanejo s premišljenim načrtovanjem novih prometnih rešitev, odpirajo možnosti vzpostavitve novih komunikacij za pešce na območju obdelave.

3.3 ZGODOVINSKI PREGLED PROSTORSKEGA RAZVOJA

Urbanistični razvoj mesta je večplasten in je v večji meri odraz geostrateških in geopolitičnih odnosov. Območje Reke je bilo naseljeno še v predrimskem obdobju, vendar so grajeni ostanki naselja v glavnem zgubljeni. Antična plast je izražena primarno v obstoju kastruma (vojne utrdbe), ki se v poznejši fazi razvoja spreminja v mesto in je prisoten v arheoloških ostankih starega jedra. Na območju današnjega starega mestnega jedra se je začelo razvijati naselje Tarsatica, ki je zraslo na temeljih antične in starokrščanske zgodovine. Ostanki iz srednjeveškega obdobja so vidni predvsem v zgodovinskih jedrih starega mesta in Trsata, ki je zrasel na hribu z vzhodne strani Rječine. Na začetku 18. stoletja se prične širitev mesta v globino kanjona Rječine čez meje srednjeveškega obrambnega obzidja. Takrat se pojavljajo tudi začetki koncentriranja pomorskih, pristaniških, gospodarskih in drugih potencialov, ki bodo predstavljali osnovo hitrega razvoja mesta v naslednjem obdobju.

Konkretni oris mesto dobi v 19. stoletju, ko postane glavno pristanišče tedanje Avstro-ogrske monarhije. Začetek 19. stoletja je bistveno opredelil urbani razvoj mesta, ker je do takrat bila že ustvarjena bistvena mreža prometnih komunikacij. To razvojno obdobje je postavilo precej trdo urbano matrico, po kateri je današnje mesto prepoznavno. To je še posebej vidno na širšem območju mestnega središča in tudi na območju Pečin, čigar

urbana matrica je bila zasnovana prav v tem obdobju. V tem obdobju lahko izsledimo prve večje industrijske pogone in razvoj industrije na sploh. Izmed najbolj pomembnih in najbolj znanih lahko omenimo Tovarno papirja iz leta 1821, ki se je razvila ob obali reke Rječine. Urbanistični razvoj mesta dobi zagon v drugi polovici 19. stoletja, natančneje po letu 1873 s prihodom železnice in sistemskim zasipanjem ter izgradnjo reškega pristanišča. Takrat so ustvarjene najbolj pomembne smernice pristaniškega in industrijskega mesta brez ambientalnega vzdušja tipičnih primorskih mest. Z umeščanjem industrije in železnice na lokacije, danes prepoznane kot pomembne, so pridobljene tudi negativne karakteristike za urbanizem. Danes obstajajo možnosti delne umaknitve slednjih.

Zgodovina izgradnje in širjenja obalnega območja mesta in njegovega pristanišča je bila sestavljena predvsem iz ustvarjanja novih površin z zasipanjem močvirnih površin in morskega dna. Tako je zgrajen osrednji del obalnega območja mesta. Največja nasutja so bila narejena ob koncu 19. stoletja, ko je ustvarjena končna oblika današnje obale in luškega bazena.



Slika 33: Prikaz prvotnega ustja Rječine in tovarne papirja v kanjonu. Nad njo je Trsatki grad (Tovarna papirja Rijeka..., 2007).



Slika 34: Pogled na Mrtvi kanal in most nad Rječino v prvi polovici 20. stoletja (Riječki trolejbus..., 2007).

Zaradi industrijskega razvoja se je mesto prostorsko in populacijsko naglo razširilo. Velike površine so rezervirane za potrebe železnice, pristanišča in industrijskih pogonov, predvsem ob obalah reke in morja (Premuš 1962).

Obdobje do 2. svetovne vojne je primarno obeleženo z italijansko okupacijo mesta, njegovo stagnacijo in funkcionalnim ter prostorskim razvojem Sušaka, ki je takrat bil v sestavu Jugoslavije. To obdobje je posebej zanimivo, saj je možno spremljati urbanistični razvoj Sušaka, ki temelji na ideji vrtnega mesta. Izgradnja v duhu moderne arhitekture

prikazuje italijanski in ogrski vpliv, ki danes predstavljata neposreden odraz zgodovine na urbano podobo.

V obdobju po drugi svetovni vojni je Reka zopet pridobila vlogo glavnega pristanišča tedanje Jugoslavije. Zaradi demografske obnove mesto načrtuje nove površine za lastni razvoj in utemeljuje novo urbano matrico, pogosto zelo prosto postavljeno, v skladu z reliefom, tipološko podprto z visokimi stavbami in s pogledom na morje. Izgradnjo v obdobju socialistične Jugoslavije zaradi velike širitve industrijskega mesta po drugi svetovni vojni, zaznamuje večkratno povečanje površine mesta v odnosu na prejšnja obdobja s tipologijo stanovanjske izgradnje večstanovanjskih visokih blokov velike gostote.

Različne urbanistične matrice, različni arhitekturni koncepti in različen odnos do rabe prostora skozi razvojna obdobja je v urbanem aglomeratu ostal viden tudi danes. Seveda so zgodovinske sledi vidne tudi pri drugih mestih, vendar je Reka specifična prav zaradi omenjene možnosti prepoznavanja urbanih faz, zaradi geografske morfologije mesta in načina, na kateri so se posamezna urbanistična obdobja navezovala ena na drugo (GUP, 2006).

3.4 RAZVOJNI PROCESI OBMOČJA IN VPLIV LUKE REKA NA MESTO

Geografski in prometni položaj Reke je usmeril razvoj mesta v pomorstvo in trgovino in s tem opredelil njegovo bodočo podobo. Razvoj pristanišča Reka in razvoj industrije sta močno vplivala na urbanistični razvoj in današnji videz mesta.

Območji Delte in Brajdice v preteklosti nista imeli današnje podobe. Stičišče reke Rječine in morja je bilo precej višje, kot je danes. Tedanji geografski pogoji so vplivali na razvoj pristanišča prav na tem območju, globoko vsekanem v kopno, ki je precej daleč od današnjega obalnega roba. Ustje Rječine in obale pred mestom ni imelo današnje podobe. Območje je bilo skozi zgodovino konstantno spreminjano z nasipi ali izkopi predvsem zaradi umetne razširitve obale in nadzora toka Rječine. Linija bivše obale nam pove, da se celotno spodnje mesto danes nahaja na nasutem terenu, kjer je nekoč bilo globoko morje (Premuš, 1962).

Razvoj reške luke se je začel na najbolj severnem delu nekdanjega ustja Rječine, ki je danes zasuto in se nahaja daleč od obale. Območje je bilo zaščiteno pred morskimi valovi, ker se je nahajalo v ozkem in zavitem, okrog 600 metrov dolgem zalivu ustja Rječine (Premuš, 1962). Naselje ob ustju Rječine se v zgodovinskih zapisih prvič pojavlja šele v začetku 13. stoletja. Takrat je bilo mesto na površini okrog 9 hektarjev in je bilo obdano z debelim obrambnim obzidjem.

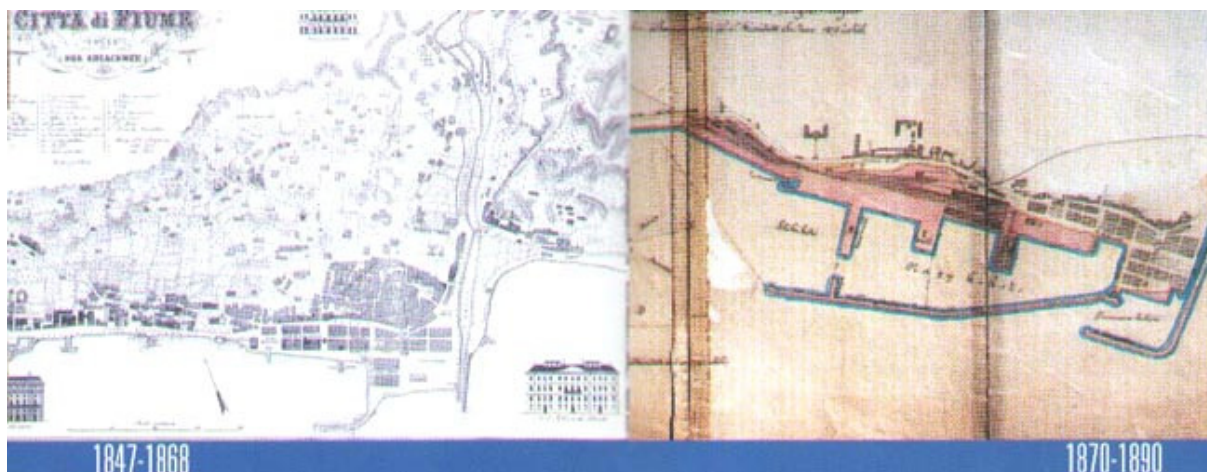


Slika 35: Podoba Reke v 16. in 17 stoletju (Riječka luka..., 2002).

Začetek 17. stoletja je pomemben za luko, saj takrat Reka pridobi status svobodnega pristanišča. Gradili so prva javna skladišča in prometnice, ki so povezale Reko z zaledjem. Začenja se tudi manufakturni razvoj v obliki delavnic za obdelavo usnja, svile, sveč in sladkorja. Z izgradnjo dodatnih prometnic, ki so povezovale Reko s Karlovcem, je narasel tudi promet pristanišča.

Že od začetka 16. stoletja je Rječina povzročala težave zaradi nanosov kamenja, peska in drugega materiala in s tem motila sidranje vse večjemu številu ladij. Čiščenja ustja Rječine so postala pogostejša in dražja. Reka je na začetku 19. stoletja postala preplitva in popolnoma neuporabna. Takrat se prične načrtovanje izgradnje novega pristanišča. Z nasipanjem morja pred mestom se je leta 1847 začela gradnja novega pristanišča, ki bo zadovoljilo naraščajoče potrebe in ambicije mesta. To je bil začetek ustvarjanja umetnega pristanišča na predelu današnje potniške obale v mestnem središču.

Zaradi večkratnih poplav je bilo leta 1855 prekopano novo korito Rječine, staro korito (Mrtvi kanal) je bilo očiščeno in preurejeno v pristanišče ter zaščiteno pred nadaljnjimi nanosi materiala Rječine in morskih valov. Območje med novim kanalom Rječine in Mrtvim kanalom je bilo nasuto in je zaradi svoje trikotne oblike, ki spominja na grško črko delta, dobilo ime Delta. Ta teren so od leta 1855 nasipavali, še posebej takrat, ko so madžarske železnice gradile svoj prometni sistem in železniški most. Ob konstantnem nasipavanju Delte se je podaljševalo tudi korito Rječine, ob katerem se je na vzhodni strani razvilo današnje območje Brajdice.



Slika 36: Podoba Reke in reške luke v 19. stoletju (Riječka luka..., 2002).

Leta 1872 se začne izgradnja modernega pristanišča po zamisli znanega francoskega hidrotehnika in graditelja marsejskega pristanišča, Hilariona Paskala. Istočasno z graditvijo pristanišča in hitro industrializacijo mesta se takrat gradita tudi dve železniški progi. Železniška proga Reka – Karlovac, s katero je ustvarjena veza z Budimpešto, je končana leta 1873. Istega leta je Reka z železnico povezana s Slovenijo, Avstrijo in zaledjem. S tem je Reka postala evropsko pomembno pristanišče in glavno pristanišče Avstro-ogrske monarhije.

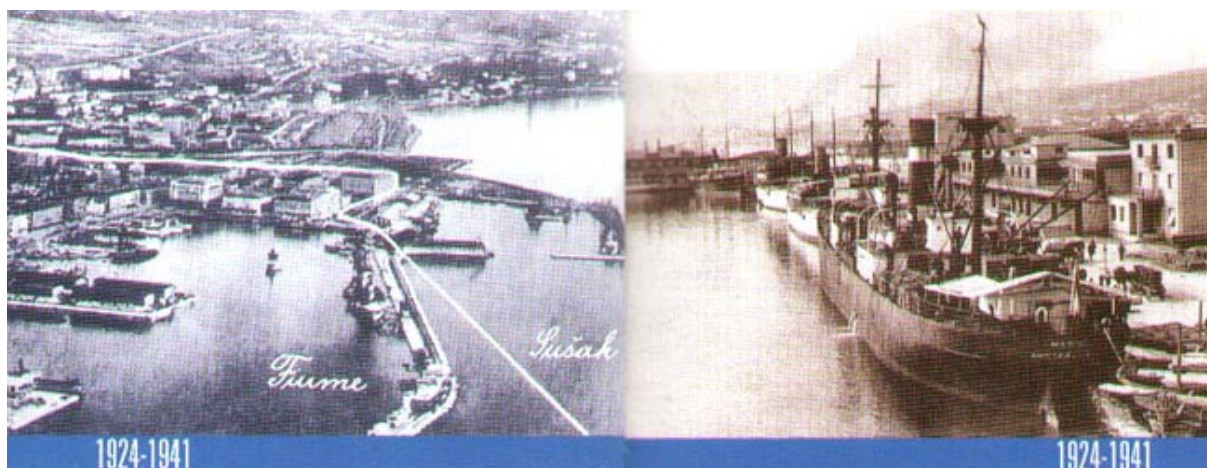
Industrializacija je pomenila močan in hiter razvoj mesta. Obalna območja so bila zgodovinsko izkoriščana izključno za pridelovanje dobrin in za izvoz oziroma uvoz teh dobrin. Različne industrijske dejavnosti so se razvijale tudi ob reki in tako zasedle velike površine na obalah Rječine. V soteski Rječine so bili umeščeni eni izmed najbolj pomembnih industrijskih pogonov, ki so bili zaradi izkoriščanja vode kot vira energije v neposredni bližini reke. Tako v 19. stoletju obstaja ob Rječini 27 različnih mlinov (Đekić, 2008). Poleg mlinov so bili pomembni industrijski dejavniki rafinerija sladkorja, v katero se je pozneje preselila tovarna tobaka, »mlin v Žaklju«, največji reški industrijski mlin za žito in drugi industrijski pogoni, od katerih najbolj izstopa še znana reška tovarna papirja Hartera iz leta 1821. Vsi naštetni dejavniki kažejo na imenitno industrijsko zgodovino območja ob reki Rječini.

Pred prvo svetovno vojno je luka imela 6300 metrov obale, 62,2 hektarja zaščitenega akvatorija in 61 hektarjev kopenske površine. Skozi pristanišče je takrat potekalo 70 kilometrov železniške proge. Sedemdeset odstotkov madžarskega prometa je predstavljal izvoz sladkorja, lesa in žita. Reka je bila pred prvo svetovno vojno ena izmed desetih vodilnih pristanišč v Evropi. Skupaj s pristaniščem je raslo tudi mesto. Tako je leta 1869 imela Reka 17 884 prebivalcev, leta 1910 pa 49 806. Ti podatki nedvomno kažejo, da sta

industrija in pristanišče že od samih začetkov zelo močno vplivala na razvoj mesta, kar je najbolj vidno v obalnih predelih, kjer sta se večinoma nahajala.

Vzpon luke je ustavila prva svetovna vojna. Meja med tedanjo Jugoslavijo in Italijo je potekala ob zahodni obali Mrtvega kanala, tako da je Sušak pripadal Jugoslaviji, Reka pa Italiji. Pristanišče je razdeljeno tako, da je Italija dobila sodobno, dobro opremljeno, ampak brez zaledja neuporabno pristanišče, Jugoslavija (SHS) pa prostorno manjše pristanišče Baross (Baroš) brez sodobnih skladišč in Delto z velikimi skladišči za les. Tako se je pristanišče Baross (sušaško pristanišče) zaradi svojega zaledja razvilo v najpomembnejše pristanišče Kraljevine Jugoslavije in eno izmed najbolj znanih sredozemskih pristanišč za les. Takrat so gradili zaprta skladišča, na Brajdici pa so ustvarili pristanišče za potniške in trgovske ladje. Napredek sušaškega pristanišča je ustavila druga svetovna vojna, ko ga je zasedla Italija. Vendar so Nemci leta 1943 okupirali obe pristanišči in ju leta 1945 popolnoma uničili.

Po vojni sta Reka in Sušak zopet združena v eno mesto. Pristanišče Reka se obnavlja in spet pridobiva pomembno vlogo v tedanji državi in Sredozemlju. Na Brajdici je leta 1978 začel obratovati kontejnerski terminal za pretovor in skladiščenje kontejnerjev. Z železniške postaje Brajdica je leta 1989 speljal prvi kontejnerski vlak Reka – Budimpešta. Med letoma 1960 in 1990 je reško pristanišče doživljalo razcvet.

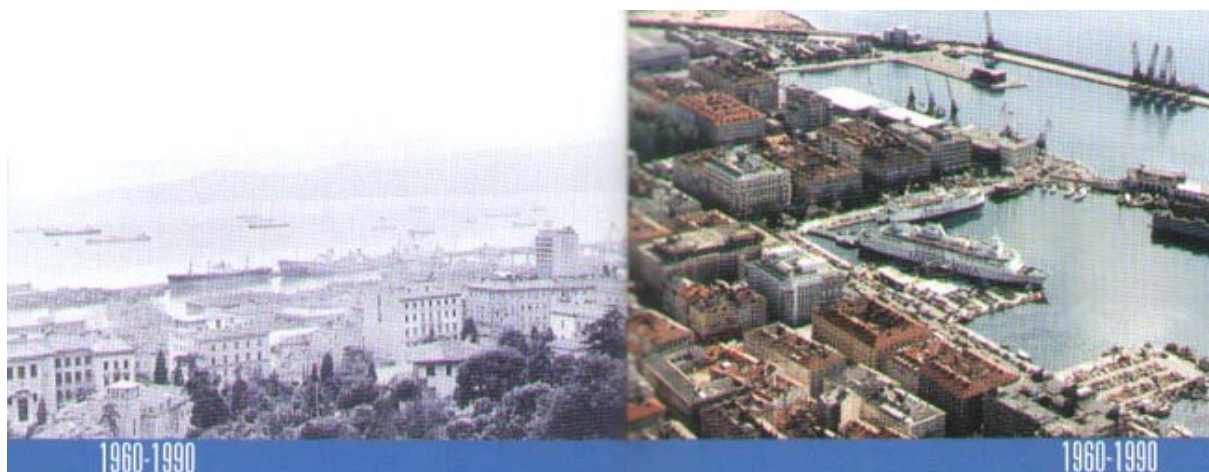


Slika 37: Podoba luke in mesta med svetovnima vojnama (Riječka luka..., 2002).

Danes so nekatere dejavnosti ob območju obdelave že opuščene, predvsem gre za industrijske dejavnosti ob koritu Rječine, ki že veliko let ne obratujejo več, zavzemajo pa veliko dragocenega prostora, ki na ta način ostaja degradiran in zapuščen. Dejavnosti na Delti in Brajdici se bodo v bližnji prihodnosti tudi opustile ali preselile. Zaradi modernizacije kontejnerskega terminala in povečanega prometa Brajdica ne bo mogla več zadovoljevati

potrebe in se bo preselila nekaj kilometrov na zahod. Na enak način se bodo opustile dejavnosti iz južne Delte, ki so danes predvsem namenjene skladiščenju in prevozu lesa. Ostal bo relativno velik prostor, ki bo v večji meri degradiran in neizkoriščen. Odprla pa se bo izjemna možnost izkoriščanja tega prej zasedenega območja, ki je ločeval prebivalce mesta od morja. Zdaj se bodo vanj lahko umestili programi, ki bodo temeljili na bolj socialnih potrebah današnje družbe.

Skozi dolgo zgodovino mesta, ki je nastalo na ustju Rječine, je bilo pristanišče vedno pokazatelj njegovega razvoja in njegovih vzponov in padcev. Nedvomno je pristanišče kot glavni ekonomski dejavnik konstantno vplivalo na videz in podobo samega mesta, ki je ob njem tudi nastalo.



Slika 38: Podoba pristanišča in reške obale v drugi polovici 19. stoletja (Riječka luka..., 2002).

3.5 RAZVOJNI NAČRTI REKE

V tem delu naloge bodo predstavljeni glavni razvojni načrta mesta, ki lahko vplivajo na planiranje območja obdelave; kritično bodo analizirana vsa relevantna dejstva in podatki. Najpomembnejši vir pri obravnavi je seveda prostorsko urbanistični plan oziroma generalni urbanistični plan mesta Reke (GUP), ki je bil sprejet leta 2007.

Mesto Reka je danes doseglo določen nivo razvoja; trenutno se postavljajo vprašanja o smeri nadaljnjega razvoja. Pojavlja se potreba po določanju nove fizionomije razvoja, ki jo mesto želi doseči v novem razvojnem obdobju. Jasna je osnovna želja mesta, ki temelji na rekonstrukciji prepoznavne identitete mesta v specifičnem kulturno-sociološkem procesu na osnovi spoja zgodovinskega in sodobnega, hrvaškega nacionalnega izraza in odprtosti proti multikulturalnemu (GUP, 2007).

Recentne raziskave dokazujejo, da je Reka v podzvesti mlajših generacij mesto nezadostne identitete in da se bistvena problematika kaže v prekomerni onesnaženosti, pomanjkanju športnih in rekreacijskih površin, parkov in drugih zelenih površin, kulturnih ustanov in podobno. Očitno je v naslednjem razvojnem obdobju zelo pomemben cilj transformacija Reke iz delovnega mesta v mesto življenja.

Analiza obstoječe namembnosti prostora kaže na izrazito majhen odstotek parkovnih in zelenih površin glede na skupno mestno površino. Znotraj urbanistične celote mesta je skupna površina obstoječih parkov 19,76 hektarjev, kar pomeni samo 0,62m² parkovne površine na prebivalca: torej daleč pod minimumom, določenim s prostorskim standardom v Prostorskem planu - 3m² na prebivalca. Zaradi tega je eden izmed osnovnih ciljev izboljšati pogoje za rekreacijo znotraj mesta. Povečanje javnih zelenih površin je pomembno tudi za vzpostavljanje sistema zelenih površin v funkciji doseganja boljših ekoloških, mikroklimatskih in drugih odnosov znotraj grajenih in nepozidanih območij, kar bo pomagalo ustvariti urbano in krajinsko podobo mesta. Zaradi izrazitega pomanjkanja zelenih površin je dostopnost kanjona Rječine zelo pomemben cilj. Območje Delte, fizični konec kanjona Rječine, predstavlja nedeljivo celoto in izredno pomemben element v iskanju novih zelenih površin znotraj mesta in navezav na kanjon, ki je najbolj izrazito naravno območje v mestu. Seveda je tudi revitalizacija obalnih predelov mesta pomemben dejavnik za izboljšanje rekreativne ponudbe mesta. Mestni načrti predvidevajo ureditev delov obale z namenom bolj intenzivnega izkoriščanja v rekreacijske namene. Znotraj kopaliških površin so dovoljeni nasipi in izkopi obalnega pasu za urejanje in povezovanje plaž.

Ureditev samega mesta in izboljšava rekreacijskih, kulturnih in drugih pogojev bo pripomogla k privlačnosti mesta v športno-rekreativnem, kulturnem in turističnem smislu in s tem ustvarila pogoje za razvoj turistične funkcije mesta, kar je tudi eden izmed

pomembnih ciljev v razvoju mesta. Turistična funkcija je pre nizko ovrednotena v gospodarskem razvoju mesta. Potrebno bi bilo razvijati mestni turizem, ki bi temeljil na urejenem mestu in bogato in izvirno predstavljal mestno zgodovino in tradicijo. Da bi dosegli ta cilj, so potrebni nekateri ukrepi, kot so: ureditev javnih površin, mestnega središča, posameznih objektov, poudarjanje industrijske zgodovinske arhitekture, izgradnja hotelskih kapacitet in še cela vrsta dodatnih ukrepov z namenom izboljšanja ponudbe in kakovosti mesta.

Prometne zadrege so eden izmed prioriteten problemov, ki zahteva nujno rešitev v prihodnosti. Pričakovano povečanje števila avtomobilov in preobremenjenost prometnic (posebej v mestnem središču) kaže na nujnost izboljšave prometnega sistema. Najbolj pomemben projekt za izboljšavo prometnega sistema je izgradnja prometnice D-404, ki bo podpirala kontejnerski terminal na Brajdici. Ker pa je v dolgoročnem obdobju načrtovana selitev terminala na zahodni del obale, bo ta prometnica prevzela vlogo zelo pomembnega povezovalnega elementa mestne avtoceste, vzhodnega dela mesta in središča mesta.

Reševanje problematike mirujočega prometa bo delno rešena z načrtovano gradnjo garažnih hiš, med katerimi je za območje obdelave najpomembnejša tista, ki naj bi se gradila na območju Brajdice. Vendar problema porasta prometa ne bo mogoče reševati zgolj s primerno prometno infrastrukturo. Potrebna bo izboljšava javnega mestnega prometa, ki lahko zmanjša pritisk osebnih avtomobilov na mestno središče. Osnove obstoječega javnega mestnega prevoza so bile postavljene pred več kot 40 leti. Današnje stanje zaznamujejo: neadekvatna organizacija, večletna stagnacija, neatraktivnost in neekonomičnost javnih prevoznih sredstev. Razvojna opredelitev mesta predpostavlja usmeritev na maksimalno koriščenje sistema javnega prevoza, kar ne predstavlja samo razvojnega, ampak tudi kvalitativni premik. Takšna opredelitev je posledica situacije, ki izhaja iz nezmožnosti večje dograditve obstoječe mreže cest, pa tudi prostorske in ekonomske nezmožnosti gradnje parkirnih hiš v mestnem središču. Seveda so tu še ekološke in energetske prednosti, ki predstavljajo pomembne segmente za doseganje bolj kakovostnega mestnega življenja v mestnem središču, kjer je prometna situacija najslabša.

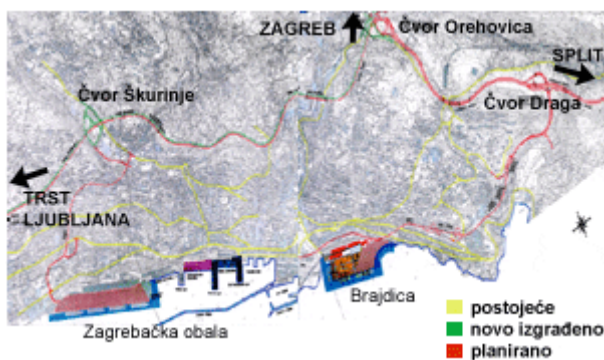
Reorganizacija javnega mestnega prometa vključuje tudi izgradnjo mestne železnice. Zaradi mestne geomorfologije bi železniški promet deloval izključno v smeri vzhod-zahod. Reka je longitudinalno umeščeno mesto ob morju, zato ta karakteristika kroji mnoge mestne poteze. Poleg železnice se želi v sistem javnega prevoza vključiti še bolj atraktivna komponenta sezonskega značaja - pomorski promet. Od vseh vrst prometa ima pomorski promet najbolj pozitiven trend razvoja v zadnjih letih; to perspektivo bi bilo dobro izkoristiti in še izboljšati. Razlogi za povečevanje pomorskega prometa so predvsem napredovanje turizma, konkurenčnost s cestnim prometom in izboljšava ponudbe.

Razmerje v koriščenju javnega in individualnega prometa, ki ga želimo doseči, je 60% javnega in 40% individualnega. To je zelo ambiciozen plan, ki ga bo težko doseči brez izjemnega vlaganja v že obstoječi in razmeroma nevzdrževan prometni sistem.

Območja za pešce so na Reki v zelo podrejenem položaju zaradi pomanjkanja primernih komunikacij za pešce. Mesto si želi izboljšati pogoje za pešce zaradi očitnih prednosti, ki se kažejo predvsem v ekonomičnosti in pozitivnem učinku na okolje in zdravje prebivalcev. Tudi tendence v sodobnem organiziranju prometa v evropskih in svetovnih mestih posebno pozitivno vrednotijo kolesarski in promet pešcev v mestnih središčih. Tako je eden izmed ciljev povečanje con za pešce in izboljšanje splošnih pogojev za promet pešcev in eventuelno kolesarski promet.

Za razliko od večine evropskih mest, ki svoja stara pristanišča v novem razvojnem obdobju popolnoma zapuščajo oziroma selijo iz mestnih jeder, se Reka še naprej zanaša na svoje stare luške bazene, ki so nastali pred prvo svetovno vojno. S tehnično - tehnološkim prestrukturiranjem luke se bo poskušala povečati konkurenčnost na pomorskem tržišču. Določena območja bodo vseeno opuščena. Območji Delte in Brajdice ne bosta več prostorsko zadovoljevali pristaniških potreb za pretovarjanje blaga, zato se bo slednje preselilo na zahodni del reške obale, kjer naj bi uredili nov sodoben kontejnerski terminal.

Ker bo to skoraj edino obalno območje, ki ga bodo prepustili drugim dejavnostmi, je prav tukaj potrebno iskati ponovno povezavo mesta z morjem v fizičnem in mentalnem smislu.



Slika 39: Prikaz načrtovane prometne mreže in nove obale z istočasno ureditvijo kontejnerskega terminala na Brajdici in izgradnjo novega kontejnerskega terminala na zagrebški obali, ki naj bi zamenjal tisto na Brajdici (Rijeka Gateway projekt...2008).



Slika 40: Novi kontejnerski terminal na zagrebški obali bo umeščen na delu obale, ki je že močno degradiran z industrijskimi dejavnostmi (Zagrebačka obala..., 2005).

Na območjih Delte in Brajdice so najbolj vidni prostorski konflikti med mestom in lukó; ta prostor je danes rezultat konfuze mešanja urbanih in luških struktur. V prihodnosti se bo ta prostor osvobodil za druge dejavnosti, namenjene mestu in prebivalcem, zato je potrebno že zdaj razmišljati o njegovi vlogi v mestni strukturi. Mesto je že prepoznalo potencial območja, ki predstavlja dragocen prostorski resurs za kakovosten razvoj različnih dejavnosti in vzpostavljanje izhoda na morje. Obalna območja ob Reki do zdaj niso sledila trendom, ki se kažejo v dislociranju neprimernih dejavnosti (proizvodnja, pristanišče ipd.) z centralnih obalnih območij in kreiranju urbanih obalnih ureditev. Potencial za razvoj projektov t. i. »waterfrontov« imajo lokacije Delta, Brajdice in v specifični obliki območje »Torpeda« na zahodnem delu obale.

Prostorske predispozicije Delte nakazujejo potrebo urejanja in umeščanja sledečih dejavnosti:

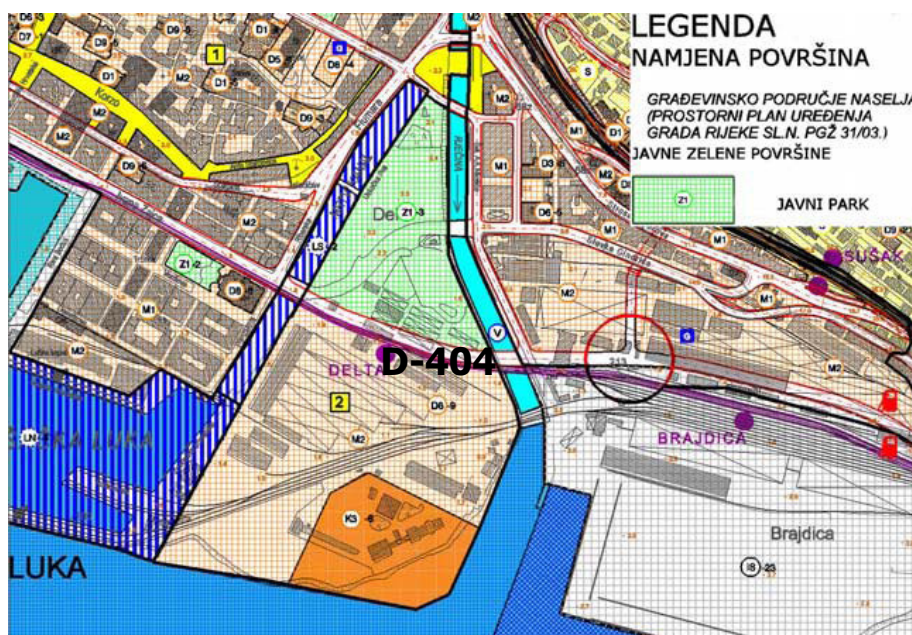
- tistih, ki nikjer drugje ne bodo mogle izkoristiti svojega centralnega položaja v mestu (centralni mestni trg ali park, koncertna dvorana ipd.),
- dejavnosti, ki bi izkoriščale stik vode in morja (hoteli, sprehajališča, marine ipd.),
- stanovanjskih enot, ki bodo pripomogle k obljudenosti in živahnosti tega območja (GUP, 2007).

Po obstoječih načrtih se bo površina Delte prepustila javni namembnosti, ker skupaj s sosednjo Brajdico predstavlja najpomembnejšo prostorsko enovito površino v mestnem središču. Po aktualnem GUP-u je na severni Delti predvidena parkovna površina. Območje severne Delte se tako izključuje iz gradnje in je načrtovano kot osrednji mestni park. Pomembnost parka je predvsem v ohranjanju izvirnega značaja Delte kot naplavnega, nepozidanega in (zgodovinsko gledano) poljedelsko koriščenega območja (GUP, 2007). Območje južne Delte je po glavnem urbanističnem načrtu potrebno razvijati kot območje mešanih namembnosti v razmerju približno 40% stanovanjskih, 30% poslovnih in 30% drugih (hoteli, kultura, zabava...) površin. Na območju južne Delte je v sklopu ustvarjanja nove urbane obalne ureditve načrtovana lokacija nove koncertne dvorane. Na območju Brajdice se po preselitvi kontejnerskega terminala načrtuje organizacija novega mestnega območja stanovanjske pozidave. Osnovni problem planiranja Brajdice je v negotovosti časovne osvoboditve južnega predela oziroma površine, ki bo še nedoločen čas obratovala kot luški terminal.

V sklopu projekta »Rijeka Gateway project« se bosta uredila območja Delta in Porto Baroš. Projekt bo Delto spremenil v hotelsko-komercialni prostor ob morju z atraktivnimi javnimi dejavnostmi za prebivalce. Na območju stare luke Baroš je načrtovana izgradnja marine in navtičnega centra. Sponzor projekta je Svetovna banka, ki je podpisala pogodbo s hrvaško vlado o kreditu v vrednosti 156,5 milijonov dolarjev. Prejemniki posojila so Luška uprava, Hrvaške ceste in Hrvaške avtoceste (Rijeka Gateway projekt..., 2008).

Kot je razvidno, ni nikjer omenjeno mesto Reka, kar je potencialno nevarno. Projekt temelji na modernizaciji in prestrukturiranju luke Reka, tako da je glavni nosilec projekta Luška uprava Rijeka. Problem je v tem, da kljub podpisanemu sporazumu med mestom in luko, mesto nima skoraj nobenega nadzora nad projektom, ki ne bodo nujno v interesu prebivalcev mesta. Tako se v uradni obrazložitvi projekta razlaga, da je glavni cilj Rijeka Gateway Projekta napredovanje učinkovitosti transportne verige skozi Reko za promet dobrin in potnikov, moderniziranjem luke in izboljšanjem cestne mreže. Projekt bo zvišal učinkovitost reške luke s privatiziranjem luških operacij, rehabilitacijo infrastrukture in izboljšanjem prometnih vezi Reke z zaledjem (Rijeka Gateway projekt..., 2008). S strani Svetovne Banke in Luške uprave Rijeka je sprejet predlog svetovalne družbe Rotterdam Maritime Group iz Nizozemske, ki je naredila projekt modernizacije reške luke. Dansko podjetje COVVI in Gehlarchitects je bilo izbrano kot podjetje, ki bo ponujalo pomoč pri izbiri izvajalca za ureditev Delte in Brajdice (Što sa Deltom..., 2008).

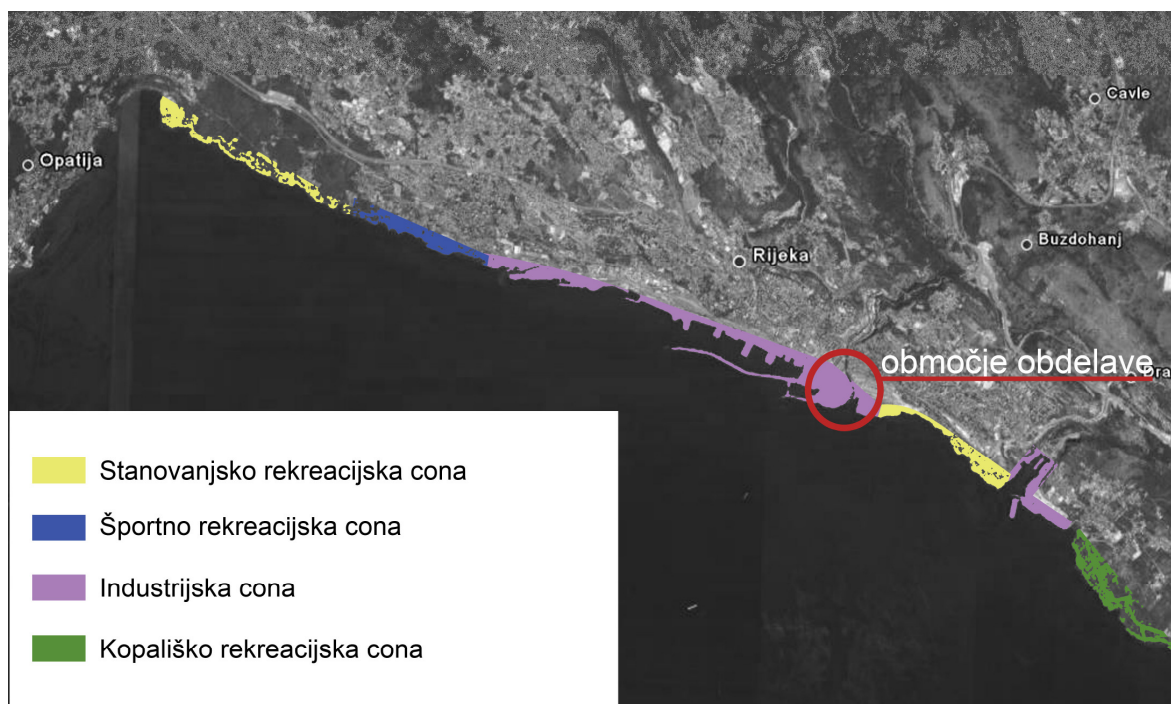
Projekt vključuje še izgradnjo nove ceste D-404 v funkciji oskrbe kontejnerskega terminala na Brajdici. Omenjena cesta bo presekala celotno območje Delte in Brajdice. Na osnovi tega je moč zaključiti, da načrti nimajo dolgoročne vizije. Če se dolgoročno planira seljenje kontejnerskega terminala na drugo lokacijo, se postavlja vprašanje, zakaj graditi popolnoma novo cesto, ki bo zmanjšala ali uničila možnost uspešne realizacije obalne ureditve (waterfronta) na območjih Delte in Brajdice. Alternativne rešitve predvidene prometnice bi lahko prispele k bolj kakovostni realizaciji obalne ureditve in k povezovanju mesta s svojo obalo, kar je tudi eden izmed ciljev mestnih načrtov. Problem ponovno leži v parcialnih rešitvah - območji Delte in Brajdice predstavljata namreč homogeno celoto in ju je kot taki potrebno tudi načrtovati.



Slika 41: Izsek iz generalnega urbanističnega plana mesta Reke (GUP, 2008).

4 INVENTARIZACIJA OŽJE IN ŠIRŠE OKOLICE OBMOČJA

4.1 OPIS RABE OBALE NA OBMOČJU REKE



Slika 42: Prikaz osnovnih rab obale na območju Reke in bližji okolici (Google earth...2007).

Stanovanjsko rekreacijska cona – Na območju Reke obstajata dve območji, ki ju lahko opišemo kot stanovanjsko-rekreacijski. Območji imata podobno rabo obale, vendar se medsebojno razlikujeta. Zahodni del je območje Preluk, ki je najbolj zahodni predel Reke. Njegova obala je izkoriščana predvsem v športne in rekreacijske namene. Stanovanjski objekti so v prostor precej redko umeščeni in se pojavljajo v obliki prostostojećih privatnih hiš, tako da celotno območje zaznamuje precej redka poseljenost in veliko zelenih površin. V celotni dolžini je obala javno dostopna in bolj ali manj prehodna po vsej dolžini. Razen nekaterih urejenih kopališč na območju so prisotne tudi nekatere komercialne dejavnosti; med njimi izstopa manjši kamp. Na vzhodni obali Reke se nahaja območje Pećin, ki ga prav tako lahko označimo kot stanovanjsko-rekreacijsko območje. Pećine predstavljajo eno izmed najbolj elitnih stanovanjskih območij v mestu. V območju so umeščene privatne vile in druge stanovanjske enote. Koncentracija objektov je precej višja kot pri Preluku, čeprav je še zmeraj relativno veliko zelenih površin v primerjavi s pozidanimi površinami. Obala je v večji meri degradirana in ne izkorišča vseh

potencialov. Kopališča so neurejena in medsebojno nepovezana, kar se odraža tudi v njihovi uporabnosti. Višinska razlika v ozkem pasu obale je relativno velika, kar se odraža na dostopnosti do samega obalnega roba. Območje je zaradi različnih rab, ki ga obdajajo, prostorsko zelo izolirano od centra mesta, ki je sicer relativno blizu območja.



Slika 43: Preluk je znan zaradi izrednih pogojev za jadranje in podobnih športnih aktivnosti (Plaža Preluk..., 2005).



Slika 44: Degradirane in neprimerne kopališke površine potekajo po celotni dolžini Pečin.



Slika 45: Ena izmed številnih vil na območju Pečin z neposrednim dostopom do morja.

Športno rekreacijska cona – Območje zaznamujejo športni in rekreacijski kompleksi. Območje najbolj zaznamuje glavni mestni stadion, ki se nahaja na obalnem robu in celotnemu območju daje poseben značaj. V neposredni bližini se nahaja tudi glavni mestni bazen, ki se trenutno prenavlja v kompleks bazenov, da bi predstavljal močno prepoznavno dejavnost ob obali. Razen omenjenih dejavnosti se na območju nahajata še dve manjši marini.



Slika 46: Glavni mestni stadion na Kantridi
(Stadion Kantrida..., 2007).



Slika 47: Planirani kompleks bazenov
(Bazen Kantrida..., 2007).

Industrijska cona – Celotna obalna črta centralnega dela Reke je zasedena z različnimi industrijskimi dejavnostmi. Izstopajo rafinerija nafte, ladjedelništvo, različne pristaniške dejavnosti in podobno. V dolžini približno 5,5 kilometrov je obala popolnoma nedostopna. Izjema je mestno središče, kjer je na glavni mestni rivi umeščeno parkirišče. S tem lahko zaključimo, da obala ni funkcionalna za prebivalce, ki so popolnoma fizično izolirani in odmaknjeni od svoje obale. Poleg industrije v mestnem središču zaznamuje Reko tudi ladjedelnica Viktor Lenac na vzhodnem delu obale v uvali Martinščica. Območje onemogoča povezavo Pećin in mesta Reke s Kostreno, izredno pomembnim naravnim območjem.

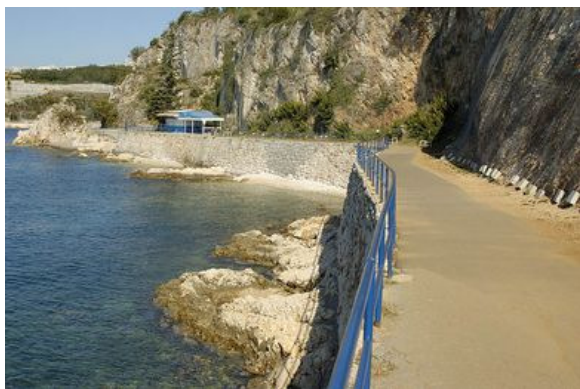


Slika 48: Pogled s ptičje perspektive na uvalo Martinšćice in ladjedelnice
»Viktor Lenac« (Viktor Lenac..., 2007).



Slika 49: Rafinerija nafte zaseda veliko obalno površino v mestnem središču in onesnažuje okolje (Rafinerija nafte Rijeka..., 2007).

Kopališko rekreacijska cona – Območje ne spada pod administrativno oblast Reke, ampak ima izreden pomen za mesto, ker predstavlja najbližjo večjo naravno kopališko cono. Približno trije kilometri obale v občini Kostrena so namenjeni izključno rekreativnim dejavnostim v najširšem pomenu kopališkega značaja. Veliko število plaž in relativno čisto morje predstavlja najbolj obiskano kopališko območje, kamor prihajajo predvsem prebivalci Reke in okolice. Stanovanjske enote se nahajajo večinoma na večji oddaljenosti od same obale in nimajo neposrednega vpliva na sam obalni rob.



Slika 50: Sprehajalna pot poteka po celi dolžini območja (Kostrena..., 2007).



Slika 51: Številne plaže in velike zelene površine zaznamujejo območje Kostrene (Uvala Žurkovo..., 2007).

Iz inventarizacije rab obalnih območij na področju Reke lahko ugotovimo, da dostopnost do obale v mestu ni primerna, saj obalo večinoma zasedajo dejavnosti, ki so vezane izključno na industrijo in luške dejavnosti, ne pa na dejavnosti, ki so namenjene prebivalcem mesta. Razen skrajnih zahodnih in vzhodnih obalnih območij, ki imajo značaj rekreacijskega območja, možnost proste javne uporabe obale ne obstaja. Čeprav je Reka precej longitudinalno mesto in ima zato veliko obalnih površin, so javne rabe teh pomembnih naravnih virov popolnoma izključene.

V poletnih obdobjih, ko imajo ljudje največ prostega časa, mesto ne ponuja nič novega. Tako mora posameznik, ki želi preživeti del svojega časa na plaži ali v morju, uporabiti osebni prevoz ali precej slab javni prevoz, kar je v poletnem času velikokrat neprijetno. Najbolj obiskana kopališča so na opatijski rivieri in v Kostreni, oddaljena pa so tudi več 10 kilometrov od centra mesta. Na drugi strani so območja Preluke, Kantride in Pečin, ki so sicer dostopna, vendar niso obiskana zaradi neurejenosti kopališč in sprehajališč, pa tudi povezava z ostalimi območji ni primerna. Tako kakovost teh območij izkoriščajo skoraj izključno lokalni prebivalci, ki živijo v neposredni okolici.

4.2 INVENTARIZACIJA OBDAJAJOČIH OBMOČIJ

Inventarizacija sosednjih območij je pomembna za dojetje konteksta in prostorske umeščenosti območja obdelave. Centralna pozicija območja je zelo pomemben faktor, ki ga je potrebno načrtovati tako, da se ujema in kontekstualno poveže z okolico. Območja Delte in Brajdice obdajajo zelo pomembne urbane in naravne celote. Z vzhodne in zahodne strani se na območje priključujeta še dve različni urbani celoti, ki sta se razvili neodvisno ena od druge in se razlikujeta po strukturi in značaju. S severne in južne strani pa območje obdajata dve krajinski celoti. Z južne strani je to morje Kvarnerskega zaliva, s severne pa kanjon reke Rječine. Iz tega lahko zaključimo, da se območje nahaja na križišču dveh osi s popolnoma drugačnim značajem. Severno-južna os je torej naravna, vzhodno-zahodna pa je urbana. S temi inventarizacijami bomo na kratko predstavili vsako od teh celot, ki lahko imajo velik vpliv na območje in njegovo novo funkcijo ureditev.



Slika 52: Prikaz urbanih in naravnih celot, ki obdajajo območje obdelave (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).

Staro mestno jedro – Skoraj vse centralne funkcije mesta so umeščene v starem mestnem jedru. Velika večina javnega življenja je vezana na to območje. Zaznamuje ga glavna ulica, Korzo, ki deluje kot glavna cona za pešce v mestu. Skoraj vse znamenitosti mesta se nahajajo v mestnem središču ali v njegovi ožji okolici. Južni del središča je nastal v kasnejši fazi, ko je bila obala na novo nasuta za pridobitev novih manipulativnih površin. Na tem območju se čuti ortogonalna urbana struktura, ki se razlikuje od zgodovinskega jedra. Prisotni sta tudi dve vzporedni cesti, ki potekata vzdolž obale in na ta način loči mesto od morja.



Slika 53: Korzo – glavna mestna sprehajalna cona (Korzo..., 2007).



Slika 54: Pogled na mestno središče in pristanišče pred njim. Paralelno ob obali poteka večpasovna cesta (Pogled na luku iz zraka..., 2007).

Sušak/Trsat – Predel mesta, ki se je razvil kot samostojna urbana celota. V določenem časovnem obdobju se je razvijal kot posebno mesto na osnovah vrtnega mesta. Tako zdaj območje zaznamujejo razkošne vile z velikimi mediteranskimi vrtovi. Trsat se nahaja na vrhu hriba in predstavlja eno izmed večjih znamenitosti v mestu. Razvil se je iz rimske utrdbe, od katere je še danes ostal grad, ki predstavlja simbol Reke in širše okolice. Pogled na območje Delte je najbolj imeniten prav z gradu na Trsatu.



Slika 55: Značilen urbanizem Sušaka z zelenimi površinami in zasebnimi vilami (Rijeka iz zraka..., 2007).



Slika 56: Trsatski grad je simbol Reke in Kvarnerja (Gradina Trsat..., 2007).

Kanjon Rječine – Ta naravna tvorba predstavlja najbolj impresiven geomorfološki element v mestu. Lahko ga razdelimo na spodnji del, ki se zajeda v mestno tkivo in je zaseden večinoma z zapuščenimi industrijskimi strukturami, in del od izvira do začetka starih industrijskih pogonov, ki ga zaznamujejo naravne prvine - voda in vegetacija. Za ta predel že obstajajo načrti za ureditev sprehajalne poti, dolge več kilometrov ob strugi Rječine.

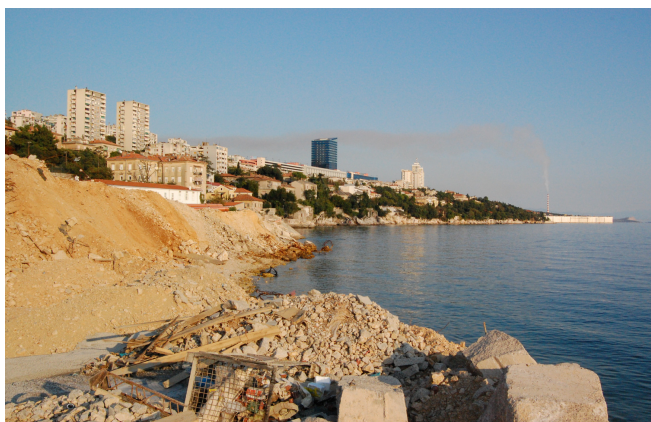


Slika 57: Del kanjona Rječine
(Kanjon Rječine..., 2008).



Slika 58: Spodnji del kanjona, ki je v večji meri degradiran in zaseden z ostanki industrijskih objektov.

Pećine - Pećine so predel Reke, ki se je razvil na območju nekoč samostojnega mesta Sušak. Nahajajo se ob vzhodnem obalnem predelu, vzhodno od reke Rječine. Na zahodno stran mejijo z Brajdico, območjem, ki je v uporabi luke Reka. Z morske strani je le-to vzrok nepovezanosti in prekinitev povezav s centrom mesta. Na vzhodni strani se Pećine končajo, kjer se začne Martinščica, uvala, v kateri se nahaja ladjedelnica Viktor Lenac. Tako so Pećine z obeh strani omejene z industrijskimi in pristaniškimi dejavnostmi. Ta dejstva vplivajo na splošno fizično izoliranost Pećin in neizkoriščenost potencialov obale, ki so sicer izredni.



Slika 59: Fizično izoliranost Pećin pogojujejo omejujoče dejavnosti.



Slika 60: Neizkoriščenost potencialov in neurejenost obale privabita razmeroma malo obiskovalcev.

5 PODROBNEJŠA PROSTORSKA ANALIZA OBMOČJA

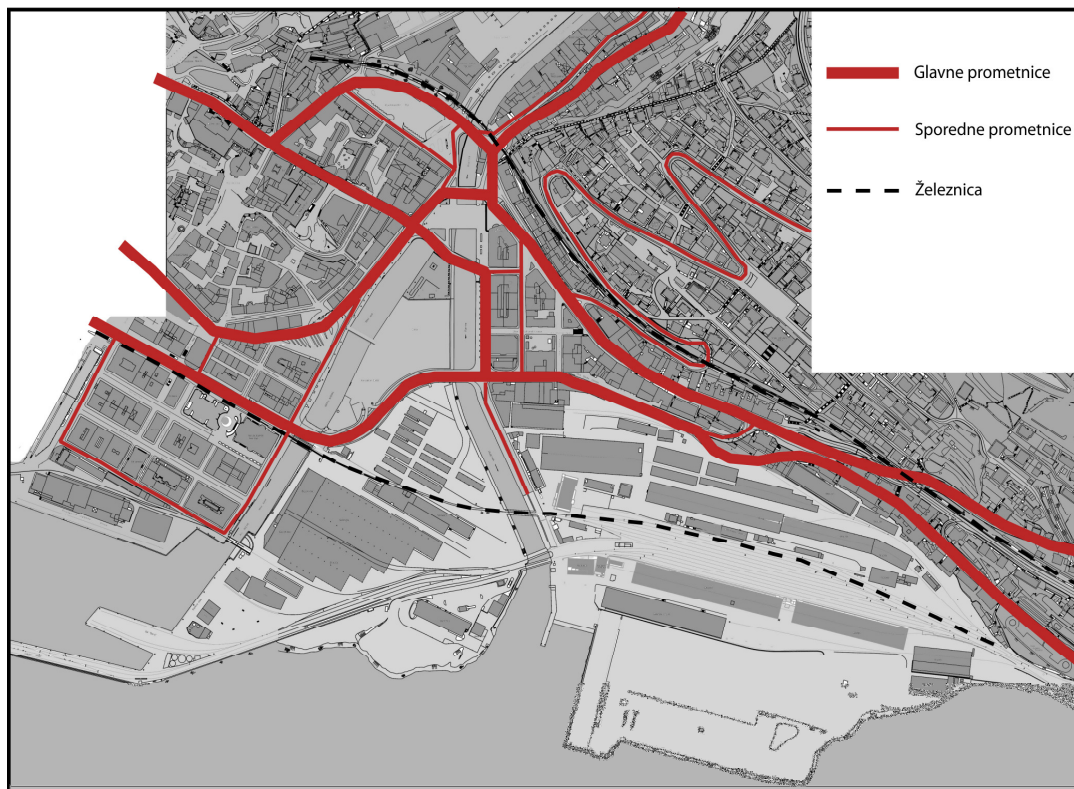
5.1 ANALIZA PROMETA

Pri analizah prometa na ožjem območju obdelave ugotavljamo osnovne karakteristike prometa, ki poteka na/ob območju. Prometna situacija v mestnem središču je precej kompleksna in zapletena. Zaradi pomanjkanja prostora so ceste velikokrat umeščene v ozke koridorje med stavbami. Primanjkljaj površin se močno odraža v primanjkljaju parkirnih površin.

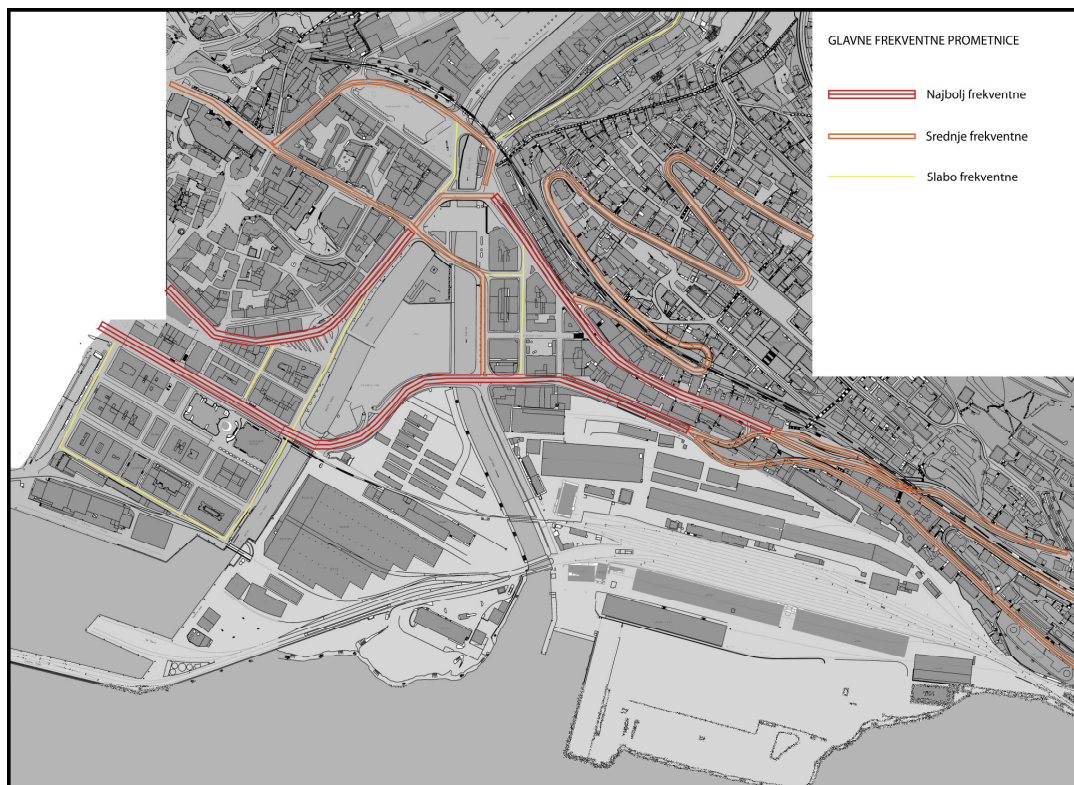
Glavne prometnice potekajo vzporedno ob obali. To je značilno ne samo za območje obdelave, ampak za celotno mesto, ki je zato velikokrat fizično nepovezano s samim obalnim robom. V ožjem mestnem središču je večina prometnic enosmernih. Najbolj frekventne so seveda glavne mestne vpadnice, ki povezujejo sosednja območja s centrom mesta. Reka ima, tako kot veliko mest, v zadnjih letih velik problem z gnečo in prometnimi zastoji. Seveda je to najbolj opazno v mestnem središču ob urah največje gneče vozil med 7. in 9. ter med 15. in 17. uro.

Iz analiz je razvidno, da je območje obdelave slabo (oz. sploh ni) vključeno v prometni sistem mesta. Območje je popolnoma izključeno iz mestne strukture in deluje kot samostojna izolirana enota v mestnem središču. Prometnice, ki so vendar prisotne na območju, povezujejo vzhodni del mesta s središčem. Na ta način območje predstavlja samo prehodno ali parkirno površino - na primer severna Delta in še nekatera preostala manjša parkirišča, umeščena na območju.

Na in neposredno ob območju sta prisotna tudi dva železniška koridorja. Južni koridor, ki poteka paralelno ob obali, je v uporabi pristanišča Reka in ima izključno funkcijo prevoza dobrin, v največji meri lesa. Severni koridor je del trase, ki povezuje Reko oziroma glavno mestno železniško postajo, ki se nahaja nekaj kilometrov zahodno od območja obdelave, z Zagrebom in kontinentalnim zaledjem mesta. Ob prihodu v mestno središče s severovzhodne strani poteka železnica pod zemljo v dolžini 650 metrov. Čeprav ima železnica izredne potenciale, žal ni vključena v javni mestni prevoz.



Slika 61: Prikaz glavnih mestnih prometnic, ki vplivajo na območje obdelave (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).



Slika 62: Prikaz hierarhije glavnih prometnic po gostoti prometa (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).

5.1.1 Analiza planirane ceste D-404

Načrtovana cesta je državna cesta D-404, ki bo povezovala vzhodni del mesta z avtocestno mrežo. Cesta se bo priključila na že obstoječo cesto, ki poteka vzporedno ob obali in je glavna linearna povezovalna prometnica, ki povezuje vzhodni in zahodni del mesta. Na skrajnih vzhodnih kontaktnih točkah Brajdice in Pečin bo šla skozi predor in se nato navezala na obstoječi avtocestni sistem na severovzhodu mesta.

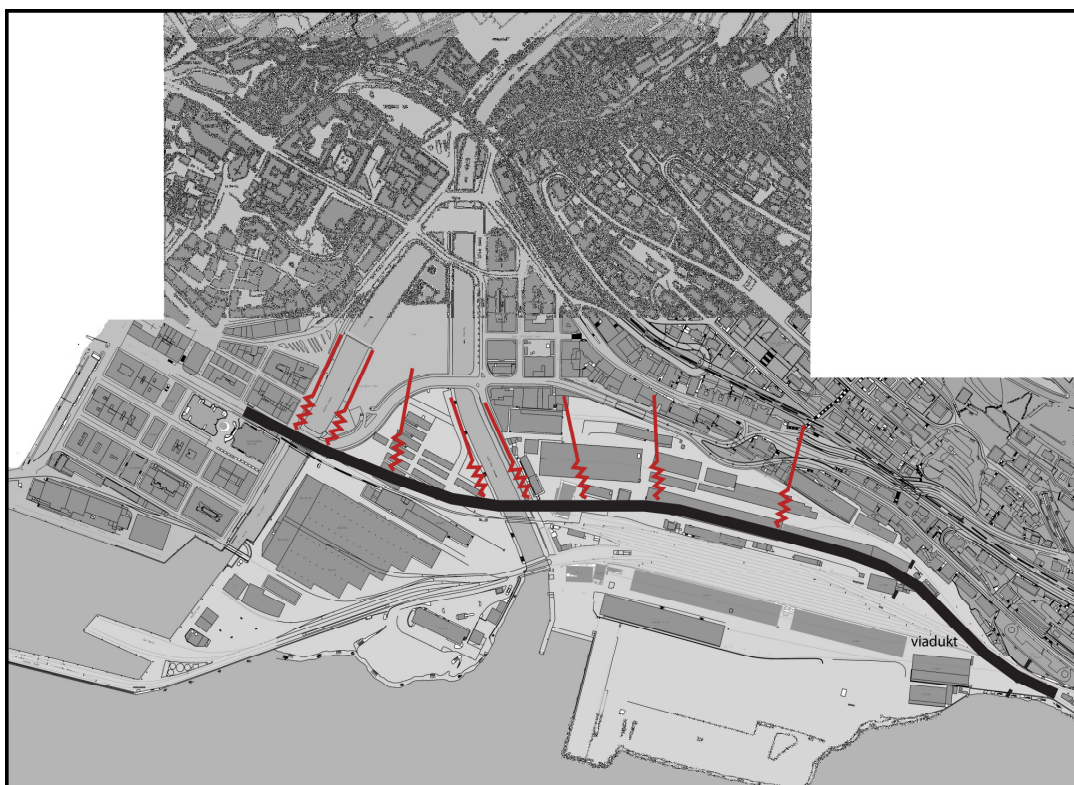
Zaenkrat dejavnosti kontejnerskega terminala na Brajdici ostajajo, zato bo ta cesta v prvi vrsti podpirala prevoz blaga z območja terminala in bo na ta način imela boljši priključek na avtocestno mrežo in s tem hitrejši transport. Vendar je nelogičnost planiranja opazna. Sočasno načrtujejo trajno preselitev terminala nekaj kilometrov zahodno na novo urejeno obalno površino. Težava je tudi v tem, da zaenkrat časovno obdobje trajne preselitve terminala na novo lokacijo ni določeno. S planiranim potekom ceste bo mesto izgubilo še zadnjo možnost fizičnega povezovanja s svojo obalo. To se dogaja v času, ko druga sodobna mesta ne načrtujejo takšnih prometnic, pa tudi umikajo tiste, ki so že zgrajene. Območji Delte in Brajdice sta označeni v mestnih načrtih kot območji tako imenovanega reškega »waterfronta« ali nove obalne ureditve in območja »odpiranja« Reke proti morju. Z umeščanjem načrtovane ceste bo to žal nemogoče. Sam projekt ceste je že v svoji prvi fazi v določenih težavah. To ne preseneča, če vemo, da imajo pri načrtovanju ceste svoje interese tri različne oblasti. Cesta je označena kot projekt državne pomembnosti, poteka na območju mesta Reke, njena glavna funkcija pa je podpora kontejnerskega terminala kot dela luke Reka. Prisotni so torej trije relativno razdeljeni administrativni sektorji, ki niso v povsem usklajeni. Napaka je, da se negativni vplivi tega prostorskega posega ne izpostavljajo. Ker je to območje eno izmed najbolj dragocenih centralnih prostorov ga je potrebno kot takega tudi obravnavati in morebitne posege vanj načrtovati v korist mesta in njegovih prebivalcev. Povzamemo lahko, da prihaja do pomanjkanja dolgoročne vizije prostorskega razvoja območja in neodločnosti mesta pri planiranju mesta za svoje prebivalce in zagotavljanju boljše kakovosti urbanega življenja zanje.



Slika 63: Trasa ceste D-404. Slika prikazuje potek ceste in njeno priključevanje na obstoječo prometno mrežo (Promet..., 2007).



Slika 64: Začetek gradnje ceste D-404. Pogled je na vzhodnem delu Brajdice.



Slika 65: Načrtovana cesta bo prispevala k izolaciji območja, ki bo po preselitvi sedanjih dejavnosti postalo eno izmed najbolj zanimivih mestnih območij (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).

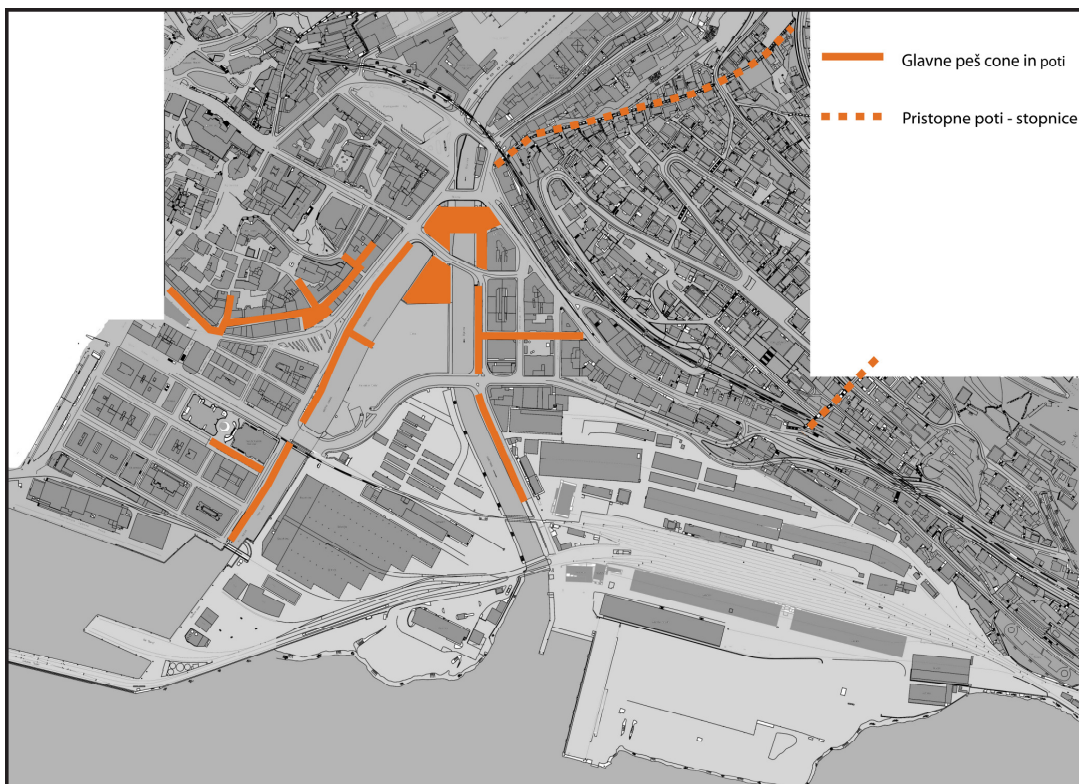
5.1.2 Analiza pešpoti in povezav za pešce

Promet pešcev v mestu je v podrejenem položaju v primerjavi z motoriziranim prometom. Izjema je ožje mestno jedro, ki je bolj ali manj izključeno iz motornega prometa. Glavno cono za pešce predstavlja ulica Korzo, ki deluje kot mestna hrbtenica, ob kateri so umeščene skoraj vse pomembne mestne dejavnosti. Velika večina drugih pešpoti je izključno prehodnega značaja oziroma v funkciji povezovanja določenih območij. Od drugih bolj pomembnih površin, namenjenih pešcem, izstopa le še trg pred hotelom Kontinental na skrajnem severnem predelu Delte. Ta prostor ima pomembno kulturno prostorsko-socialno vlogo v mestu. V preteklosti je bila na tem trgu uradna meja med Italijo in tedanjo Jugoslavijo, tako da ima to območje tudi zgodovinsko ozadje.

Iz analiz na terenu ugotavljamo, da se »promenade« ob vodotokih Rječine in »Mrtvega kanala« uporabljajo samo kot tranzitno območje. Na ta način se potencial vode in vodnega vzdušja območja ne izkorišča. Slaba dostopnost je logična, če analiziramo dejavnosti, ki so prisotne na območju.

Od pristopnih poti s strani Sušaka izstopata dve stopnišči, ki se spuščata proti območju. Na severni strani so to zgodovinsko pomembne t. i. »Trsatske stube«, ki povezujejo Trsat s centrom mesta; na vzhodni strani je to stopnišče, ki povezuje centralni del Sušaka s južnim delom mesta. Direktna in primerna povezava vzhodnega dela mesta s centrom ne obstaja tudi zaradi sedanje rabe Delte, ki je kontaktna cona med temi celotami; tam je veliko mestno parkirišče, ki zavzema celotno površino severne Delte. Obalna pešpot zaradi rabe prostora ne obstaja, kar pa se manifestira v fizični izoliranosti Pečin, ki so nedvomno dragocen prostorski resurs mesta.

Nova ureditev območja mora temeljiti na boljši povezavi za pešce, ker bo njegova uspešnost odvisna od dostopnosti in povezave z okoliškimi območji. Delta kot cona med Sušakom in centrom mora izkoristiti svojo centralno pozicijo za vzpostavitev boljše komunikacije med tema dvema celotama. Z umikom dejavnosti z območja Delte in Brajdice se bo odprla možnost povezovanja Pečin s centrom in revitalizacija tega dela obale.



Slika 66: Karta najbolj frekventnih pešpoti relevantnih za območje obdelave (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).



Slika 67: Prikaz trenutno najbolj uporabljenih pristopnih smeri na območju (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).

5.2 ANALIZA RABE PROSTORA



Slika 68: Osnovna členitev rabe zemljišča na širšem območju obdelave (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).

DELTA – Skupna površina območja znaša približno 16 hektarjev. Območje lahko razdelimo v pet ločenih celot, ki se razlikujejo po značaju in rabi prostora. Na najbolj severnem delu Delte se nahaja manjši park, ki ne izkorišča vseh svojih potencialov, predvsem dveh vodotokov, ki ga obdajata. Park je prostorsko izoliran, saj ga razen vodnih površin obdaja z ene strani cesta, z druge pa parkirišče. Razen spomenika in manjšega vodnjaka park nima večje prostorske vrednosti. Nanj se naslanja večje mestno parkirišče Delta, ki zavzema celotno površino med parkom in cesto z južne strani. Na južni strani ceste se nahaja večje mestno avtobusno postajališče in različni poslovno-upravni objekti. Za postajališčem se nahaja površinsko največje območje, ki sega do morja in se uporablja v namene skladiščenja in transporta dobrin, v največji meri lesa. Razen velikih skladiščnih objektov se na vzhodnem delu nahajata objekt veslaškega kluba in objekt, ki obratuje z namenom čiščenja odpadnih voda in nadaljnjega izpusta v morje. Na zahodni strani obale Delte je staro пристаниšče, tako imenovana Luka Baroš ali Porto Baross, ki je vsebinsko navezana na transport lesa in drugih dobrin. Celotna površina Delte je v lasti Luke Reka.



Slika 69: Prikaz območja Delte z označenimi pogledi na vseh pet celot z različno rabo prostora (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).

1.



Slika 70: Pogled na manjši park na severu območja.

2.



Slika 71: Pogled čez vodotok Mrtvega kanala na parkirišče Delta.

3.



Slika 72: Pogled z mosta na območje avtobusnega postajališča.

4.



Slika 73: Pogled na odprte in zaprte skladiščne prostore.

5.



Slika 74: Pogled na območje luke Baroš.

BRAJDICA – Površina celotnega območja je približno 27 hektarjev. Dejavnost, ki prevladuje na območju, je kontejnerski terminal. Po svoji namembnosti spada kontejnerski terminal v luške površine, ki so namenjene transportu in skladiščenju blaga. Načrtovane so tudi nove površine z nasipanjem obale. Preostale površine na Brajdici so pod močnim vplivom samega terminala. Tako se tu nahajajo še različni objekti za skladiščenje in predelovanje tovarov, prisotne pa so tudi različne delavnice in specializirane trgovine, predvsem na severozahodnem delu območja. Na skrajnem severu je improvizirano javno parkirišče. Poleg tega so prisotni še manjši stanovanjski objekti in skladiščne in poslovne stavbe na severnem robu območja. Na severni strani ga omejujejo cesta in stanovanjski bloki, ki imajo neposreden pogled na območje. Na vzhodni strani se začneja kopališko-stanovanjska cona Pečin.



Slika 75: Prikaz območja Brajdice z označenimi značilni pogledi (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).

1



Slika 76: Pogled na skladišča in stanovanjske bloke nad njimi.

2



Slika 77: Pogled na terminal čez novo grajeno cesto D-404.

3



Slika 78: Pogled na sprehajalno pot ob Rječini.

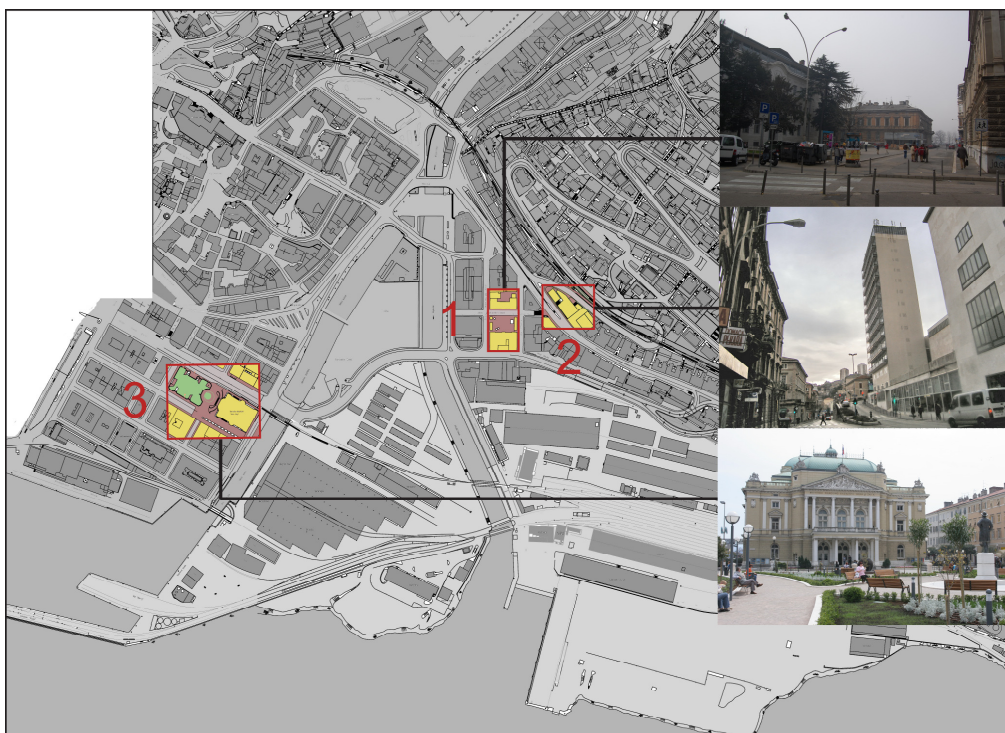
4



Slika 79: Pogled na skladiščne prostore in upravno stavbo.

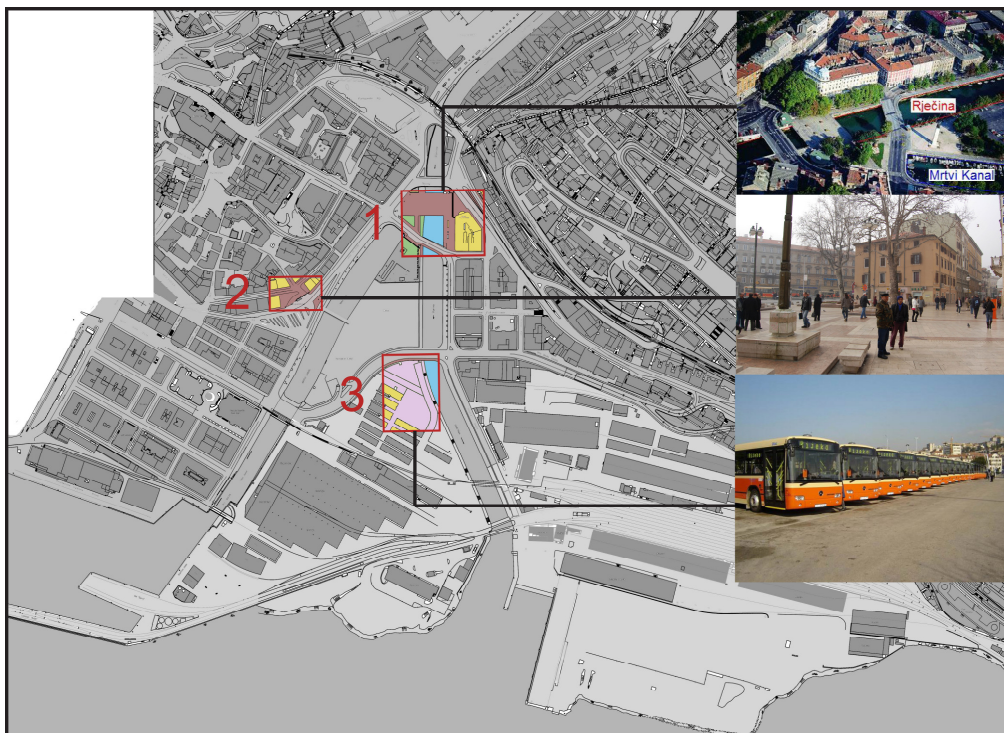
5.2.1 Analiza javnih dejavnosti ob območju

Inventarizacija bližnjih javnih območij, ki imajo pomemben status v mestu, bo pomagala dojeti celotno stanje prostora, saj ta območja neposredno vplivajo na območje obdelave. To je pomembno za kasnejšo vzpostavitev komunikacijskega sistema v obliki pešpoti kot osnovnega povezovalnega elementa. Z opredelitvijo teh območij lahko predvidimo najbolj pomembne točke javnega življenja, ki jih je potrebno povezati in upoštevati pri načrtovanju območja. Območja bodo opredeljena na podlagi uporabnosti oziroma obiskanosti s strani prebivalcev in obiskovalcev in bodo razdeljena v dve skupini. V prvi skupini bodo že obstoječe površine in objekti s pomembnim družbenim statusom v mestu. V drugi skupini pa bodo načrtovane dejavnosti, ki se bodo umestile na določena območja v prihodnjih letih.



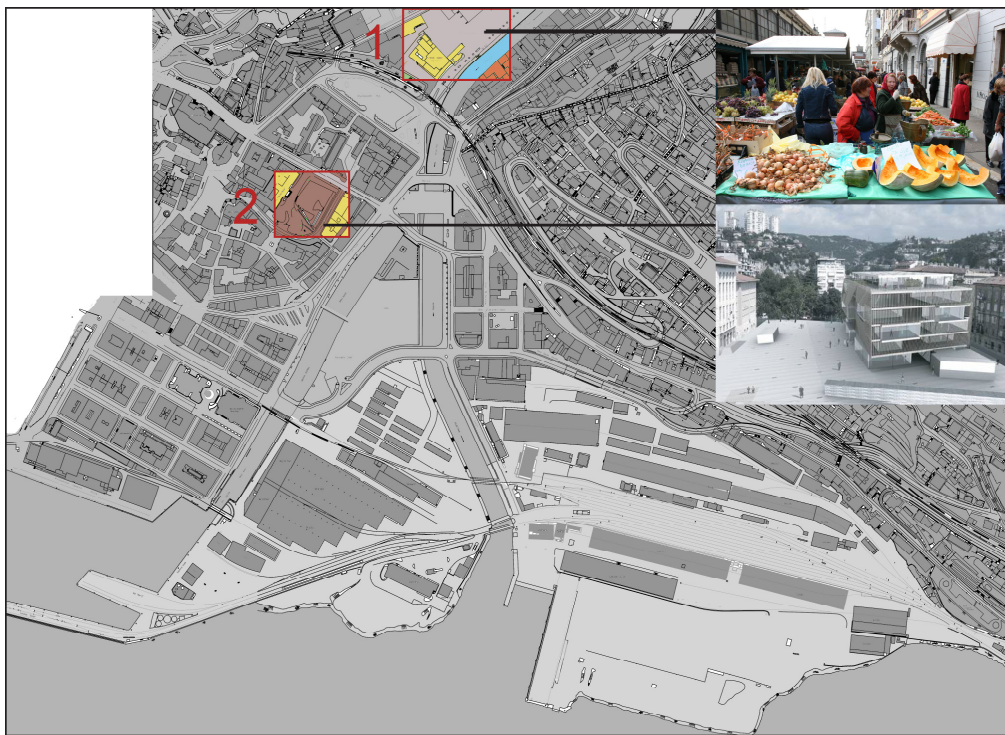
Slika 80: Prikaz pomembnih javnih objektov neposredno ob območju obdelave (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).

1. **Osnovna šola »Center« in srednja gradbena šola** – Dve šoli, srednja in osnovna, predstavljata zelo pomemben dejavnik v javnem življenju mesta. Na tem območju je prisotna velika koncentracija ljudi, predvsem otrok, starih med 6 in 18 let. »Gradbena srednja šola Reka« in osnovna šola »Center« stojita ena nasproti drugi in tvorita izobraževalno celoto.
2. **Suščki nebotačnik** – je eden izmed najbolj pomembnih arhitekturnih dosežkov v mestu, ki ga je projektiral znani zagrebški arhitekt Josip Pičman. Danes je to hotel, ki žal ni primerno vzdrževan. Neposredno ob njem se nahaja Hrvaški kulturni dom (HKD), ki je zelo pomemben kulturno središče v mestu s številnimi razstavami, koncerti, gledališkimi predstavami in drugimi kulturnimi dogodki.
3. **Hrvaško narodno gledališče (HNK) Ivan Zajc** – Objekt s pripadajočim novo urejenim parkom predstavlja eno izmed najbolj pomembnih območij v mestu. Sam objekt je imeniten predstavnik avstrijske arhitekture v času avstrijskega vpliva v regiji. Park je bil urejen pred nekaj leti, kakovost ureditve je žal vprašljiva.



Slika 81: Prikaz pomembnih javnih površin in trgov na/ob območju obdelave (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).

1. **Titov trg** – Hotel Kontinental in trg pred hotelom, tako imenovani »Kont«, ki je v bistvu most nad Rječino, imata zelo pomembno družbeno vlogo v mestu. To je eden izmed najbolj priljubljenih trgov, na katerem se sestajajo mladi alternativnih kulturnih pogledov. Sam hotel je en izmed najbolj znanih hotelov na Reki in ima zelo bogato tradicijo. V tem delu mesta je to območje edino, ki do določene mere izkorišča prisotnost vode.
2. **Trg Bana Jelačiča** – Območje predstavlja enega izmed najbolj pomembnih trgov v mestnem središču. Trg je končna točka Korza, glavne mestne ulice, na kateri poteka velika večina družbenega življenja mesta. Na območju se nahaja znana in priljubljena fontana »Kawasaki«, ki zaznamuje celotni trg. Fontana je tako kot celoten trg najbolj priljubljeno vsakdanje zbirališče mladih. Trg je znan tudi po proslavah in praznovanjih različnih dogodkov, kot so: novo leto, matura ipd.
3. **Avtobusno postajališče** – Območje je improvizirano postajališče za avtobuse predmestnih linij. Dostopnost je izredno slaba, tako da trenutna lokacija ne zadovoljuje osnovnih prostorskih potreb.



Slika 82: Prikaz bodočih relevantnih dejavnosti neposredno ob območju obdelave (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).

1. **Tržnica** – Območje je danes v kaotičnem stanju, zaseda pa ga predvsem vozni park Avtotroleja, mestnega avtobusnega prevoznika. V prihodnosti je na tem območju načrtovana umestitev glavne mestne tržnice, ki se bo preselila s trenutne lokacije v neposredni bližini mestnega gledališča. Območje bo z novo namembnostjo postalo bolj obiskano in kot takšno zelo pomemben prostorski dejavnik.
2. **Knjižnica** – Projekt nove glavne mestne knjižnice je že v procesu realizacije in bo imel veliki vpliv na celotno situacijo prometa pešcev v mestu.

5.2.2 Analiza zelenih in drugih pomembnih odprtih površin



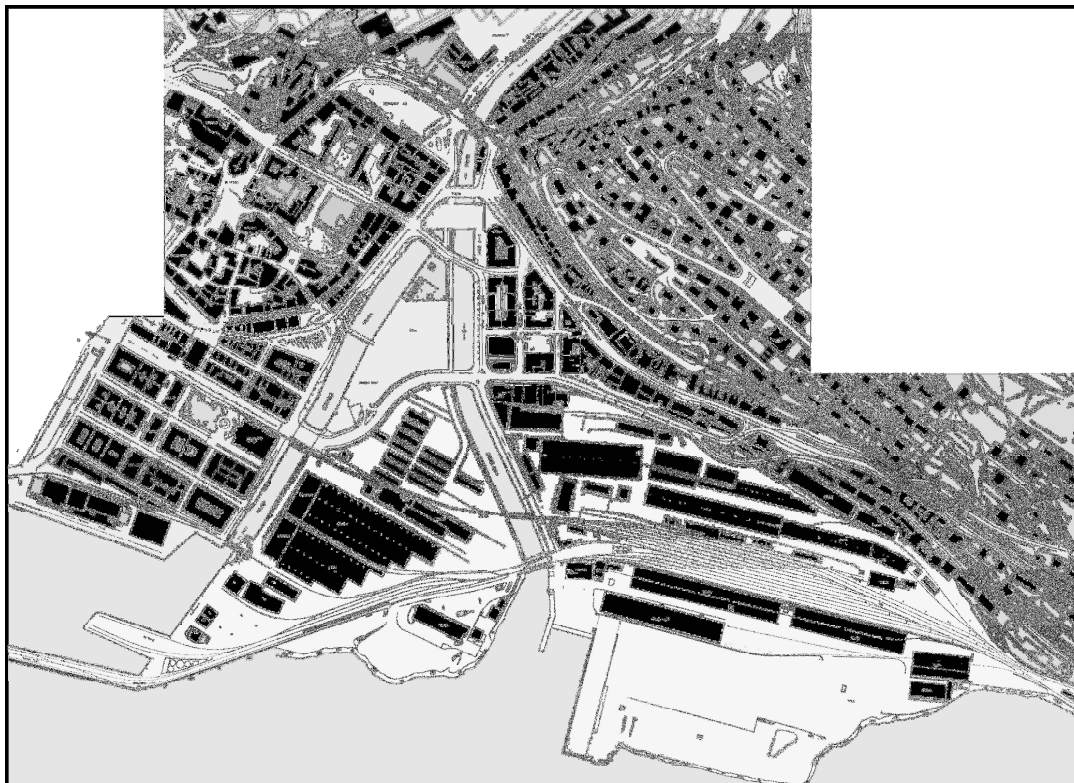
Slika 83: Prikaz pomembnejših odprtih površin v neposredni bližini območja obdelave
(Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).

Kot je razvidno iz karte, kjer so označene vse relativno pomembne zelene površine na/ob območju urejanja, so te površine, ki jih pokriva različna vegetacija izredno majhne in redke. Na samem območju je poleg nekaj obcestnih drevoredov edina površina, ki ima status parka ali zelenega trga, na samem severu območja. Skupaj s trgom pred hotelom Kontinental predstavlja celoto, ki je sicer še razdeljena z vmes potekajočo cesto. Od drugih pomembnih parkov, ki so prisotni na širšem območju izstopajo trije. Park pred gledališčem še ne predstavlja pomembnejšo biomaso, saj so bile rastline in drevesa tu posajena pred kratkim. Velikost parka je okrog 2000 kvadratnih metrov. Na vzhodnem delu Brajdice se ob cesti nahaja javni park Avgusta Cesarca. Njegova kakovost je predvsem v razgledu, manj pa v sami urejenosti. Ker je na višji nadmorski višini, ima izreden razgled na območje Brajdice, ki trenutno ni privlačen zaradi dejavnosti na tem območju. Severozahodno od območja se nahaja relativno velik park Nikole Hosta, ki je en izmed najstarejših parkov v mestu. Zaznamujejo ga številne eksotične rastlinske vrste in relativno velika višinska razlika, saj se nahaja na precej strmi površini hriba.

Na karti so označene tudi pomembne odprte površine, ki so najbolj prometne in imajo največji vpliv na pretok ljudi na/ob območju obdelave. Kot je razvidno iz karte, na večini od teh območjih elementi vegetacije niso prisotni. To je zelo pomembno predvsem v poletnem obdobju, ko lahko zelene površine vplivajo na mikroklimo določenih območij. Takšna situacija je v poletnih mesecih, ko je mestno središče zapuščeno zaradi neznosne vročine.

5.3 ANALIZA GRAJENIH STRUKTUR OKOLICE OBDELAVE

Pri teh analizah bo poudarek na raznolikosti grajenih struktur na območju urejanja in na območjih, ki so neposredno vezana na Delto in Brajdico. Raznolika tipologija grajenih struktur nam sporoča značaj območja, čas, v katerem so nastale in nenazadnje o dejavnostih, ki tam potekajo. Na splošno lahko ločimo štiri različne tipologije grajenih struktur, ki se pojavljajo na/ob območju obdelave. To so staro mestno jedro, novejši del, ki se razvil na novo nasuti obali, območje Sušaka in na koncu samo območje obdelave - območji Delte in Brajdice.



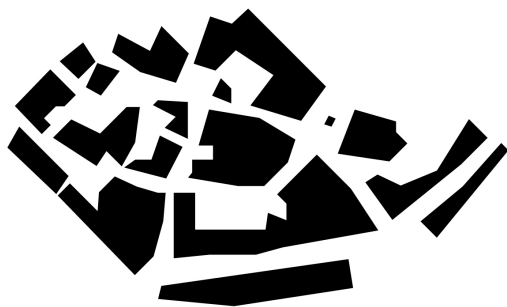
Slika 84: Prikaz osnovnih grajenih struktur v primerjavi z odprtim prostorom na/ob območju obdelave (Kartografska podlaga: Občinski načrti, 2007).

Staro mestno jedro – je nastalo na osnovi rimskega mesta Tarsatica in se je razvijalo znotraj starih, mestnih obrambnih zidov. V času razvoja je morje segalo do današnje lokacije Korza. Značilna je zelo nepravilna struktura z ozkimi ulicami in manjšimi trgi, ki se pojavljajo znotraj območja. Danes je ta predel slabo ohranjen - večina objektov je bila porušena skozi zgodovino, ostala pa je prepoznavna struktura. Ta ožji predel centra je popolnoma izključen iz motornega prometa in predstavlja osrednjo peš cono v mestu.

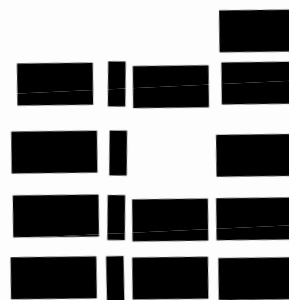
Novi centralni predel – je nastal v času nasipanja obale pred starim mestnim jedrom zaradi potreb po novih površinah pred mestom. Zaznamuje ga zelo pravilna in ortogonalna struktura. Značilna zanj je tudi zelo dragocena arhitektura objektov, ki so nastali v času italijanske in avstrijske oblasti na Reki. Glavno mestno gledališče je tudi del te novejšje tipološke umestitve objektov.

Sušak – Območje se je razvilo neodvisno od mesta Reke na osnovi vrtnega mesta. Sušak zaznamujejo prosto stoječe vile in druge stanovanjske enote z velikimi obdajajočimi jih vrtovi. Danes je ta del prav zaradi visokega odstotka zelenih površin zelo zaželena stanovanjska lokacija. Tipologija je relativno koncentrična in sledi reliefu. Sušak se nahaja na višji nadmorski višini od centra mesta Reka.

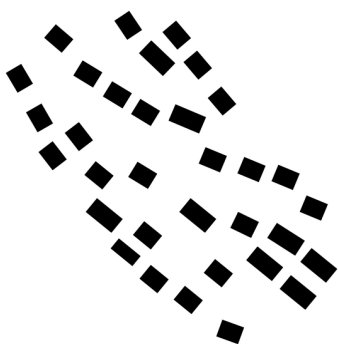
Brajdica in Delta – Območje ima tipično industrijsko strukturo pozidave, ki se kaže v velikih objektih, ki delujejo kot skladišča v odprtem prostoru za potrebe manipuliranja s tovorom. Značilna je nepravilna tipologija, ki je podrejena izključno funkcionalnosti območja. Od drugih prostorskih struktur izstopajo še velike poteze železniških tirov, ki sicer ne spadajo v objekte, imajo pa zelo močan prostorski vpliv na območje.



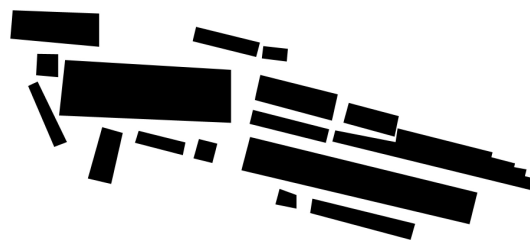
Slika 85: Nepravilna, relativno organska struktura starega mestnega jedra.



Slika 86: Ortogonalna organizacija novih obalnih grajenih struktur.



Slika 87: Tipologija Sušaka z manjšimi prosto-stoječimi stanovanjskimi enotami, ki sledijo reliefu hriba.



Slika 88: Nepravilna struktura velikih skladiščnih objektov v industrijski obalni coni.

6 CELOSTNO PREOBLIKOVANJE OBMOČJA OBDELAVE – PREDLOG UREDITVE

Urejanje območji Brajdice in Delte se mora začeti s celostnim konceptom že na strateški ravni. Cilj je razbremeniti območji ovir, ki lahko vplivajo na prost prehod do morja. Na ta način se ustvari nova povezava mesta z morjem, ki jo je mesto izgubilo skozi čas. Pri ureditvi bo poudarek na umeščanju tistih površin in dejavnosti, ki jih v mestu primanjkuje. Zaradi specifičnosti prostora je potrebno dati prednost ureditvam javnega interesa. V naslednjih poglavjih bodo bolj podrobno predstavljeni in opisani osnovni posegi v prostor.

Kot je že bilo prikazano v predhodnih delih naloge, je osnovni pogoj za uspešno delovanje nove ureditve delna ali popolna odstranitev fizičnih elementov, ki ovirajo prehodnost izbranega območja. V primeru povezave mesta s svojo obalo je to izredno pomembno. Proces selitve industrijskih dejavnosti iz območja odpira izredno priložnost za povezovanje Reke z njeno obalo. Ker je to edino območje blizu mestnega središča, na katerem je načrtovana selitev industrijskih dejavnosti, je posebnost in vrednost tega ukrepa toliko pomembnejša. S planiranim umeščanjem mestne obvoznice D-404 (načrtovana je na lokalni in državni ravni) se izgubijo možnosti kakovostnega povezovanja mestnega jedra z obalo. Mestni načrt sicer vsebuje nove ureditve obale in namerava revitalizirati degradirana območja, vendar ostajajo večinoma novo urejena območja izolirana in ločena od mestnega življenja. Iz dosedanjih analiz v nalogi smo ugotovili, da je ključ za uspešnost nove ureditve njena integracija v mestno zgradbo. To se nanaša na primerne povezave za pešce s sosednjimi območji oziroma z mestnim središčem. Dostopnost in nemotena prehodnost sta osnovna pogoja, ki morata biti izpolnjena, da bi bil dosežen dober nivo uporabnosti. To je še toliko bolj pomembno ob upoštevanju dostopnosti obeh sosednjih območij Brajdice in Pečin, ki se z novo ureditvijo saniranega bivšega industrijskega območja povežeta z mestnim središčem.

Umestitev ceste (D-404) pod zemljo se je skozi nalogo izkazala najbolj primerna rešitev, ker omogoča prost prehod s severa do same obalne. Predlagana rešitev se je že izkazala kot uspešna in ključna v številnih mestih po svetu. Cena takšnega posega je precej nizka v primerjavi z daljnoročnimi pozitivnimi posledicami in učinki na urbano okolje mesta.

Izvedljivost takšnega posega se je potrdila z obstojem idejnega projekta, ki ga je naredilo mesto Reka. V slednjem je cesta, na katero se priključuje D-404 in, ki poteka vzporedno ob obali, umeščena pod zemljo v dolžini več kilometrov. Z poglobitvijo ceste bi se odprle številne možnosti za povezovanje mestnega jedra z obalo tudi na drugih lokacijah. Druga cesta, ki zdaj povezuje centralni in vzhodni del Reke, je v tem predlogu rešitve prav tako odstranjena. Njeno vlogo prevzema odcep (krak) z D-404 ko cesta spet pride iz predora v območju Brajdice (priloga B).



Slika 89: Pomanjšana končna predlagana rešitev (v prilogi C bolj podroben prikaz v merilu 1:2500).

6.1 PROGRAMI

V tem delu bodo predstavljene nove dejavnosti in programi, v območju obdelave. Skozi nalogo so se določene dejavnosti pokazale kot potrebne za celotno mesto. Izbor se je delno nanašal na obstoječe mestne načrte in razvojne plane. Izbrane dejavnosti smo določali tako, da smo na najboljši način izkoristili prostorske značilnosti. Prostor je organiziran tako, da favorizira promet pešcev in omeji motorni promet, kar je ključnega pomena za predlagano športno rekreacijsko območje.

UREDITEV OBMOČJA DELTE

Reki primanjkuje parkovnih in drugih zelenih površin. Ta primanjkljaj je še posebej opazen v mestnem središču. Zato je za Delto predlagana ureditev novega parka, ki bo v čim večji meri izkoristil vodne elemente Mrtvega kanala, reke Rječine in morja. Umeščanje parkovne površine na območje Delte že obstaja tudi v mestnih načrtih, ampak v precej manjši meri – le v skrajnem severnem predelu.

Specifična lokacija Delte se kaže na več načinov. Naravna lega je zelo pestra in zanimiva, ker je območje tako rekoč otok, ki ga obdajata dva vodotoka in morje. Dolina Rječine, dolga več kilometrov, je krajinsko zelo bogata in pestra ter predstavlja eno izmed najbolj dragocenih krajinskih površin v mestu. Dolina je vsekana globoko v mestno strukturo, ampak do sedaj ni bila izkoriščana v rekreacijske namene, kar je njen največji potencial. Delta kot zaključek tega kanjona lahko s svojim parkovnim karakterjem poudari krajinsko vrednost tega dela mesta. Načrti za ureditev kanjona Rječine že obstajajo.

Kot je že bilo omenjeno v nalogi, služi območje Delte tudi kot povezava Sušaka z mestnim središčem. Park na Delti jih združi in poveže na drugačen in bolj zanimiv način. Osrednji naravni motiv predlagane rešitve je spet voda, tokrat v obliki umetnega jezera, ki bo območje naredilo še bolj pestro.

Zaradi bližine mestnega jedra bo imelo območje na določenih mestih tudi bolj urbani značaj. Osrednjo vlogo bo na območju prevzela koncertna dvorana, ki bo umeščena na samo obalo. S svojo monumentalnostjo in modernim arhitekturnim izrazom bo pripomogla k boljši prepoznavnosti in identiteti prostora. Razlogov za umestitev koncertne dvorane kot osrednjega urbanega elementa je več. V prvi vrsti je to želja mesta. Delta se že omenja v mestnih načrtih kot potencialna lokacija za umestitev koncertne dvorane. Z mestnim gledališčem lahko nova koncertna dvorana ustvari novo reško kulturno os, ki jo zaključuje nova umetnostna galerija. V novih objektih so tudi določene komercialne in storitvene dejavnosti, kot so restavracije in lokali. Na sosednji površini, bivšem tovornem pristanišču (Porto Baroš) bo umeščen navtični center (povzeto po mestnih načrtih).

Na spodnjih slikah so podana dva primera javnih objektov, ki so bili umeščeni na obale v Kopenhagenu in Bostonu.



Slika 90: »The black diamond«, knjižnica v Kopenhagenu je primer izjemne moderne arhitekture na obali mesta (Black Diamond..., 2006).



Slika 91: Model »ICA waterfront« muzeja v Bostonu (ICA Muzej..., 2008).

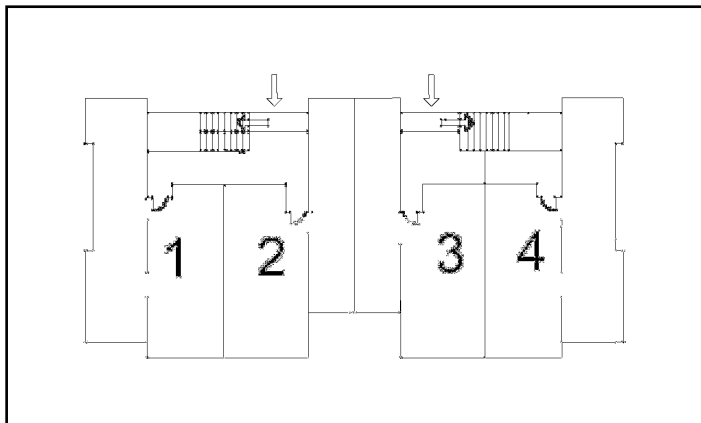
UREDITEV OBMOČJA BRAJDICE

Celotna površina Brajdice se fizično navezuje na sosednja območja, posebej pa na območje predlagane nove ureditve na Delti. Severni predel območja v predlagani rešitvi zaseda v največji meri prometni koridor, zato je ta prostor neprimeren za večino drugih dejavnosti. Površina, ki jo zdaj zaseda prometna infrastruktura, je nujna zaradi sprostitve prostora na območju Delte. Obala je v celotni dolžini namenjena sprehajalcem in deluje kot obvodna promenada, ki vodi obiskovalca do novih atraktivnih lokacij.

Območje Brajdice je v prvi vrsti mišljeno kot stanovanjsko območje, ki je organizirano na takšen način da izkorišča prostorske potenciale v čim večji meri. Gabariti stanovanjskih vila blokov so različni iz razlogov, kot so orientacija, pogledi, dostopnost in podobno. V mestnih načrtih je območje Brajdice po preselitvi kontejnerskega terminala označeno tudi kot stanovanjska cona.

V mestnih načrtih je območje Brajdice po ukinitvi kontejnerskega terminala označeno kot stanovanjska cona. To povzema tudi predlagana rešitev. Gabariti stanovanjskih vila-blokov so različni zaradi orientacije, pogledov, dostopnosti itd. Gostota stanovanjske cone je določena na podlagi optimalnega poteka dovoznih poti, ki bodo v čim manjši meri motile odprte zelene površine. Odmik stavb od samega obalnega roba je potreben zaradi uporabe obale v javne namene. V predlagani ureditvi je umeščeno 18 vila-blokov. Od tega je 13 blokov 3 etažnih (2+P), 5 pa jih je 5 etažnih (4+P). V novo urejenem naselju je predvideno okrog 800 prebivalcev različnih starostnih skupin. Parkirne površine so organizirane pod zemljo z direktnim dostopom v stanovanjske bloke (Priloga B).

Prisotnost stanovanjskih enot je izredno pomembna za celotno novo ureditev, ki bo na ta način živela v vseh dnevih v tednu, ponoči in podnevi ter v vseh letnih časih.



Slika 92: Tip »vila bloka«, uporabljenega v predlagani rešitvi (Vila - blok...2008).

Na zahodnem delu ob reki, sta poleg obrečne promenade predvideni dve večji javni otroški igrišči za otroke do 3 leta in od 4 do 6 let. Skozi analize smo ugotovili, da na celotnem področju mesta ne obstaja niti eno javno otroško igrišče za najmlajše otroke, za otroke od 4 do 6 let starosti pa jih ni dovolj. Med obema igrišči, je v nekdanji železniški postaji urejena nova restavracija. Omeniti moramo, da z načrtovanim potekom ceste D-404, kot jo predvideva občinski načrt, tega objekta ne bi bilo več (priloga C).



Slika 93: Pogled na stavbo nekdanjega železniškega postajališča na Brajdici.

V preteklosti je Reka imela svoje osrednje mestno kopališče, čigar lokacija se je skozi čas spreminjala. Ker je trenutno mesto brez svoje mestne plaže, je ureditev le te možna na skrajnem vzhodnem delu Brajdice. Potreba po novi mestni plaži se kaže v velikih

prometnih gnečah v poletni, kadar velik del od 150 000 prebivalcev Reke potuje na precej oddaljene plaže. Žal današnja ekološka situacija morja v ožjem mestnem področju ne zadovoljuje minimalnih ekoloških standardov za kopanje.

Izboljšava ekoloških pogojev morja in reke je predpogoj za umestitev in delovanje nove plaže. Z današnjo tehnologijo in znanjem to ne predstavlja nerešljivega problema. Vsaka večja revitalizacija mestnih obal v svetu je vsebovala tudi sanacijo in izboljšavo ekoloških pogojev vod. Nujnost takšnega posega se kaže tudi na območjih Delte in Brajdice. Z izboljšanjem kakovosti morja lahko novo urejena plaža izboljša splošno mestno ponudbo za prebivalce in obiskovalce.

Kopališče v predlaganem načrtu podpirajo lokali in podobne dejavnosti, ki so umeščene ob plaži. Lokacija mestne plaže je izbrana zaradi kontakta z obalnim pasom Pečin, na katerem so umeščena številna manjša kopališča, tako da se na ta način plaža funkcionalno in vsebinsko poveže in integrira s sosednjim območjem Pečin. Novo urejeno območje bo pripomoglo k revitalizaciji obalnega dela Pečin in na takšen način podaljšalo več kilometrov v obliki sprehajalne obmorske poti. Grafični prikaz končnega predloga rešitve ne vsebuje območje Pečin, ki v tej nalogi niso bile posebej obravnavane. V prihodnosti bo potrebna bolj podrobna obravnava kontaktne cone med predlagano rešitvijo in obalno potezo Pečin.

Na spodaj priloženih slikah so primeri iz Almerie v Španiji in Toronta, kjer so tudi urejene plaže v urbanem okolju.



Slika 94: Mesta plaža v Almeriji, Španija
(Almeria Beach Front..., 2007).



Slika 95: Mestno kopališče v Torontu
(Toronto's urban beach...2008).

V zaledju kopališča so predvidena športna igrišča (tenis, košarka, odbojka na mivki), ki bodo obogatila ponudbo celega mesta, ustvarila športno rekreacijsko cono in pritegnila več obiskovalcev. Po drugi strani bodo služila novi stanovanjski coni, ki se nahaja neposredno ob njej.

Poseben del ureditve je oblikovanje zasaditev, zlasti drevnine, tako, da poudarja izbrane prostorske danosti. V določenih primerih, predvsem med večjimi prometnimi pasovi, je vegetacija uporabljena kot zeleni tampon oziroma ločevalni zeleni pas. Vegetacija ob prometnicah pripomore tudi k zmanjševanju hrupa in v določeni meri onesnaževanju. V večji meri so predvidene avtohtone rastlinske vrste, ki so specifične za lokalno podnebje (Puhasti hrast (*Quercus pubescens*), Kraški beli gaber (*Carpinetum orientalis croaticum*), Cer (*Quercus cerris*), dren (*Cornus mas*), kalina (*Ligustrum vulgare*), maklen (*Acer campestre*), rdeči dren (*Cornus sanguinea*), glog (*Crataegus*), itd.). V določeni meri so primerne tudi nekatere eksotične, tuje rastlinske vrste.

6.2 UREDITEV PROMETA

PEŠ PROMET

Mreža pešpoti povezuje vse pomembne točke na območju ureditve. Celotna ureditev teži k ustvarjanju homogene rekreativne in sprehajalne celote. Razen poti za intervencijo in oskrbo so vse poti na področju Delte namenjene pešcem. Mreža pešpoti se navezuje na že obstoječe poti in na ta način integrira območje v mestno matrico. Osnovna ideja je bila z mrežo pešpoti pripeljati uporabnike do obalnega roba in omogočiti kontinuirano sprehajanje ob obali. Ker se celotno območje nahaja na popolnoma ravni površini, bodo vse površine dostopne tudi invalidom. (Priloga B)

MOTORNI IN MIRUJOČI PROMET

Kot je že razloženo, na območju Delte prometnic, namenjenih izključno motornemu prometu, ni. Pri tem ne upoštevamo tistih površin, ki se lahko uporabljajo za intervencijo ali dostavo do posameznih objektov. Večje parkirišče, ki je trenutno prisotno na severnem delu Delte, bo, kot je tudi v občinskih planih, umeščeno pod zemljo na isti lokaciji.

Največja prometna cesta je že omenjena državna cesta D-404, ki v predlagani rešitvi večinoma poteka pod zemljo. Globina ceste v najnižji točki znaša približno 15 metrov, kar je minimum, ki ga zahteva takšna vrsta ceste (Vrančič, 2006); med drugim pa poteka tudi pod vodotokoma »Mrtvega kanala« in Rječine. Na površino se vrne po približno sto petdesetih metrih z maksimalnim nagibom 5%. Nakloni so prevzeti iz obstoječih načrtov za cesto D-404. Odcep s ceste prevzema vlogo ceste, ki je prav tako umaknjena z območja Delte (priloga B).

Na področju, ki je namenjeno stanovanjem, so urejeni dovozi do stanovanjskih blokov. Potisnjeni so na rob stanovanjske celote in napajajo bloke z obrobja. Na ta način pridobimo osrednji prostor, ki je urejen kot odprta površina parka z otroškimi igrišči in sprehajalnimi potmi. Zadovoljene so tudi potrebe po intervencijskih (gasilci, reševalci ...) in oskrbovalnih (kamioni za smeti) poteh. Predlagana je cesta, ki vodi do športno rekreacijskega območja in se zaključi z večjim odprtim parkiriščem na severovzhodnem predelu.

Parkirne površine se nahajajo med prometnicami in na ta način predstavljajo eno izmed vrst vmesne zaščitne cone med stanovanjskimi bloki in cesto. Odprta parkirišča so predlagana predvsem na severnem delu območja med stanovanjskimi bloki in cesto D-404. Na posameznih predelih je mirujoči promet organiziran v podzemnih garažnih hišah pod stanovanjskimi bloki.

Za ustvarjanje območja, ki bo čim manj obremenjeno z motornim prometom, je izredno pomembna integracija javnega potniškega prometa. Predlagana prometna ureditev na območju omogoča vključevanje avtobusnega javnega prevoza na območju. Prostorska situacija ob prometnicami dovoljuje določene širitve in spremembe, ki bi bile pomembne za integracijo avtobusnega prevoza v prometni sistem. Naloga se v tem primeru ni spuščala v detajle ureditve avtobusnega sistema, kot osnovnega javnega potniškega prometa.

7 SKLEP

Diplomska naloga ponuja predlog rešitve prostorskih problemov, s poudarkom na povezovanju obale s centralnim delom mesta Reke. Pri tem izhaja iz naslednjih izhodišč:

- 1 S preoblikovanjem območja se mora začeti proces povezovanja Reke z morjem. Z umikanjem določenih dejavnosti z obalnih predelov mesta se pojavlja potreba za revitalizacijo obale in njene ponovne povezave s središčem mesta.
- 2 Da bi dosegli čim boljšo povezanost in integracijo obalnih ureditev v mestne strukture, je potrebna odstranitev vseh ovir, ki lahko onemogočajo prost dostop do obalnega roba. Iskanje alternativnih rešitev za določene elemente v prostoru, ki motijo prehodnost in povezavo z mestnim jedrom, je najpomembnejši predpogoj za nadaljnje urejanje obale.
- 3 Umeščanje programov na območje mora ustrezati potrebam družbe in izkoriščati centralno pozicijo znotraj mesta. Izpostavljanje morja, reke, kanala in novo umeščenega jezera kot najbolj izstopajočih elementov na območju vpliva na izbiro dejavnosti in izkoriščanje prostora. Poudarek je na javni uporabi območja, kar je nasprotno dosedanjemu tradicionalnemu izkoriščanju teh površin.

S preučevanjem mestnih načrtov in strategij razvoja mesta smo prišli do ugotovitev, ki so vplivale na končni predlog rešitve. Razvojne smernice in želje mesta so dodatno opredelile značaj, ki bi ga izbrano območje moralo imeti:

- 1 Potreba po več parkovnih in rekreativnih površinah.
- 2 Izkoriščanje obale v javne namene, kot novi pristop pri urejanju teh površin.
- 3 Kulturna ponudba v mestu je slaba. Umestitev koncertne dvorane na območje obdelave je po mestnih načrtih ena izmed izstopajočih želja mesta.
- 4 Stanovanjske površine so ena izmed prioritet mesta na sploh. Planirana selitev prisotnih industrijskih in luških dejavnosti na območju omogoča planiranje stanovanjskih enot oziroma stanovanjske soseske.

Z analizo in inventarizacijo prostora smo ugotovili, da bi načrtovana cesta, ki naj bi presekala območje in ga tako razdelila na pol, onemogočila ustvarjanje obalne ureditve, ki bo delovala kot podaljšek mestnega centra. Kontinuirane obalne sprehajalne poti, ki bi se navezovala na že obstoječo mrežo pešpoti v mestnem središču, ne bo mogoče urediti s planiranim tokom ceste.

Na osnovi vseh obdelanih podatkov in analiz smo podali možno rešitev za izbrano območje.

Na koncu lahko zaključimo, da se je potrdila naša hipoteza o možnosti povezave mestnega središča z obalo in njene popolne integracije mestne strukture. Podoba mesta se bo spet izoblikovala na mestnih obalah. Zato je povezava mestnih jeder s svojimi

obalami nujna za celovitost in homogenost mest, ki si želijo spremembe in sodobnega izraza. Prometna reorganizacija mestnih središč se je pokazala kot osnova za vključevanje obale v mestno življenje. Premagovanje ovir, ki jih najpogosteje predstavljajo prometni koridorji, se je potrdilo kot ključen element za popolno integracijo obale v mestne strukture in s tem popolno revitalizacijo obale.

8 POVZETEK

Diplomska naloga se ukvarja s problemom neuporabnosti in nedostopnosti obale v industrijsko orientiranih mestih, na primeru Reke. Zaradi zapuščanja ali selitve industrijskih in luških dejavnosti s določenih predelov obale odpira se možnost ponovnega povezovanja mestne obale s mestnim jedrom in vključevanje obale v aktivno mestno življenje.

Problem, ki je izhodišče naloge se kaže v fizični razdeljenosti in nepovezanosti urbanega jedra z obalnim pasom, kar je rezultat zgodovinskega razvoja mesta. V času ko se funkcija obalnih predelov mesta spreminja, prostorske zahteve pogojujejo drugačen pristop do planiranja obale v odnosu s mestnim jedrom, oziroma zaledjem. Mesto Reka v novem razvojnem obdobju, ki ne bo več temeljilo izključno na industriji, mora iskati novo podobo, oziroma novi pristop do urejanja svojega urbanega okolja. Prioriteta je čim boljša interakcija mestnega jedra z obalo, kar pomeni omogočanje prehodnosti in čim boljše dostopnosti do obale. Edino s primerno povezanostjo obale z zaledjem bo možna popolna integracija v mestne strukture in tako priključevanje obale v aktivno življenje mesta.

Naloga se začne s pregledom relevantne literature in drugega materiala za obravnavano območje. Iskanje teoretičnih izhodišč in preučevanje sorodnih tujih primerov predstavlja jedro naloge. V nadaljevanju so analize in inventarizacija širšega in ožjega območja ter predlog rešitve, ki je bil podan na osnovi zbranih podatkov.

V prvem delu naloge so opredeljena teoretična izhodišča enotnega koncepta urejanja območja. V tem delu so teme, kot so prostorske zahteve v novem razvojnem obdobju, pomen obale za sodobna mesta, razvojni trendi in načini urejanja obale v svetu in podobno. Nato so bolj podrobno obdelani trije primeri, ki so izbrani glede na podobnost z Reko in/ali glede na njihove izkušnje in pristope pri načrtovanju urbanih obal.

V drugem delu naloge je opredeljeno in predstavljeno območje obdelave in ožje okolice. Ta del naloge se zaključi s preučevanjem mestnih in občinskih načrtov, ki so bolj podrobno usmerili nadaljnji razvoj naloge.

Po tem je opravljena inventarizacija in analiza prostora, ki se je razen samega območja obdelave osredotočila na sosednje prostore, ki ga obdajajo in tako vplivajo na njegovo vlogo v mestu. Poseben poudarek pri analizah je na prometni situaciji na in ob območju, ki je izpostavljen kot eden izmed odločujočih faktorjev pri urejanju tega prostora. Z različnimi grafičnimi prikazi območja so podane ugotovitve o stanju območja in njegovi specifični legi znotraj mesta.

V zadnjem delu naloge je podan predlog rešitve za izbrano območje. Grafični prikazi obsegajo pregledno karto ureditve, značilne prereze območja in ločeno prometno funkcionalno shemo.

9 VIRI

9.1 CITIRANI VIRI

Almeria Beach Front. 2007.

<http://www.edsphtoblog.com/?p=318> (11. Mar. 2008)

Amsterdam. 2005.

<http://www.nieuwsuitamsterdam.nl/English/2006/06062201.htm> (25. Jan. 2008)

Baltimore's inner harbor. 2005.

<http://www.timvp.com/september2005.html> (23. Jan. 2008)

Bazen Sušak. 2005., Brajdica. 2005. Studija utjecaja na okoliš – Kontejnerski terminal Brajdica - Rijekaprojekt

http://kenny2.globalnet.hr/www.mzopu-puo.hr/UserDocsImages/Opis_okolisa_28092005.pdf (23. Jan. 2008)

Black Diamond. 2006.

http://www.ses.dk/db/images/det_kgl.jpg (14. Mar. 2008)

Breen A., Rigby D. 1994. Cities reclaim their edge. New York, McGraw-Hill: 333 str.

Breen A., Rigby D. 1996. The new waterfront: a worldwide urban success story. London, Thames and Hudson: 224 str.

Darling Harbour – promenade. 2005.

http://www.mtu.edu/current/student_abroad/images/2005/aus_DarlingHarbour.jpg (13. Feb. 2008)

Düsseldorf. 2008.

<http://www.sommerkurse.de/deutschkursesdeutsch/diestadtduesseldorf.html> (13. Dec. 2007)

Đekić V. 2008. Industrijska i tehnička baština.

<http://www.kvarner.hr/kultura/industrija.html>

Genova: City of children. 2008.

http://www.hotelbalbigenova.it/images/p_antico1.jpg (12. Feb. 2008)

Genova: porto antico. 2005.

http://www.viaggiscoop.it/diari_di_viaggio/europa/italia/diario_di_viaggio_italia_886.a.shx (12. Feb. 2008)

Genova waterfront. 2007.

<http://www.porto.genova.it/waterfront/default.asp> (12. Feb. 2008)

Google earth. 2007 - 08.

<http://earth.google.com/> (2007)

Građevinski i ekonomski čimbenici procjene opravdanosti podzemno-nadzemnog tračničkog sustava grada Zagreba. Znanstvani skup - Prometna problematika grada Zagreba. 2008.

http://www.neuron.at/HAZU_Presentation.pdf

Guggenheim Museum. 2005.

<http://www.iadat.org/aci2005/index.htm> (25. Jan. 2008)

GUP (Generalni urbanistički plan grada Rijeke 2000 – 2020.) 2007. Rijeka, odjel gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem: 558 str.

Hancock T. 1976. Growth and change in the future city region. London, Leonard Hill: 262 str.

Holidays. 2008.

<http://www.adrialin.co.uk/infouk/rijeka/fotogalerie.html> (8. Feb. 2008)

ICA Muzej. 2008.

<http://static.royalacademy.org.uk/images/width370/new-views-55.jpg> (16. Mar. 2008)

Kanjon Rječine. 2008.

http://www.riteh.hr/zav_katd_sluz/zav_meh_flu_rac_inz/katedre/rac_inz/ind_projects/dam_break_valici/pages/fig04.html (25. Jan. 2008)

Kartografska podlaga: občinski načrti (2007)

Korzo. 2007.

<http://www.egeria.hr/lokacije/3/> (13. Feb. 2008)

Kostrena. 2007.

http://www.adventure-sport.net/index.php?option=com_sport&Itemid=349&task=view&catid=131&id=2490
(13. Feb. 2008)

Marshall R. 2001. Waterfronts in post-industrial cities. London, Spon Press: 194 str.

Opatija. 2008.

www.agencija-vangogh.si/images/opatija5.jpg (12. Feb. 2008)

Plaža Preluk. 2005.

http://www.geocities.com/rsimac.geo/preluk_photo.html (12. Feb. 2008)

Porto Antico di Genova. 2007.

<http://www.acdsiaarti2007.com/info/> (12. Feb. 2008)

Premuš. C. 1962 Urbanistički razvoj riječke luke. Otisak iz knjige Pomorski zbornik I - II. Zagreb: 1467 – 1486

Promet. 2007.

www.rijeka.hr/lgs.axd?t=16&id=19627 (23. Feb. 2008)

Projekt Rijeka Gateway. 2007., Bazen Kantrida. 2007.

<http://www.rijeka.hr/Default.aspx?art=7875> (23. Nov. 2007)

Rafinerija nafte Rijeka. 2007.

<http://www.ina.hr/default.aspx?id=58> (12. Mar. 2008)

Riječka luka. 2002.

<http://www.muzej-rijeka.hr/rijecka-luka.asp> (12. Feb. 2008)

Riječki trolejbus. 2008.

<http://www.zeljeznice.net/forum/viewtopic.php?t=3825> (12. Feb. 2008)

Rijeka. 2006.

<http://www.merlin-world.com/gallery2/v/N50DD/Istra+i+Primorje+iz+aviona/>
(8. Feb. 2008)

Rijeka Gateway projekt.

http://www.portauthority.hr/rijeka/lipanj_prosinac_05.shtml (11. December 2007)

Riva. 2007.

<http://www.croportal.net/forum/igre-bez-granica/slikom-na-sliku-28749/stranica52/>
(19. Feb. 2008)

Skyscrapercity. 2003.

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=194285> (13. Nov. 2007)

Split City Harbour. 2007., Uvala Žurkovo. 2007., Split from air. 2008.

http://hr.wikipedia.org/wiki/Glavna_stranica (19. Feb. 2008)

Split iz zraka. 2008.

<http://www.split-nekretnine.hr/nekretnine.aspx> (13. Feb. 2008)

Splitski mega projekti. Kolodvori sele u Kopilicu, u centru hoteli i garaže
Slobodna dalmacija, (31.1.2008): 5 str.

Stadion Kantrida. 2007., Pogled na Luku iz zraka. 2007, Rijeka iz zraka. 2007., Gradina Trsat. 2007.

<http://www.grad-rijeka.hr/Default.aspx?sec=909&gp=2&g=17> (7. Feb. 2008)

SWScomplex. 2006.

<http://www.answers.com/topic/swscomplex-jpg-1> (13. Feb. 2008)

Sydney, Darling Harbour. 2007.

<http://www.sydneyposium.unsw.edu.au/2007/index.htm> (13. Feb. 2008)

Šimunović I. - Prekretnička vremena Splita – Intervju. Hrvatska akademska udruga

http://www.hau.hr/stara_stranica/dijalog/prekretnickavremena2.htm
(25. Januar, 2008)

Što sa Deltom i Brajdicom. 2008. Sušačka revija: 56

<http://www.klub-susacana.hr/revija/clanak.asp?Num=56&C=1>

The Coal Harbour. 2003.

<http://www.djc.com/news/co/11149498.html> (22. Jan. 2008)

Toronto's urban beach. 2008.

http://www.traveldir.org/images/toronto/photo3_full.jpg (11. Mar. 2008)

Tom McCall. 2005., Dioklecijanova palača. 2006., Panorama di Genova
Darling harbour. 2006.

http://commons.wikimedia.org/wiki/Main_Page (12. Dec. 2007)

Tovarna papirja Rijeka. 2007.

<http://muzej-rijeka.hr/tvornica-papira/slike/tvornica-papira6.jpg> (11. Feb. 2008)

Urbanističke vrijednosti splitske rive. Slobodna Dalmacija, Split, 3. III. 1979., str. 6

http://www.arhitektura.info/~split/das/izdavastvo/keckemet/urbanisticke_vrijednosti_rive.htm

Vedran Duplančić, Obalni pojas grada Splita u urbanističkim planovima, projektima
i studijama u razdoblju od 1914. do 1941. godine. Str. 111 – 120. (pdf)

http://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=16525 (13. Feb. 2008.)

Velid Đekić. Industrijska i tehnička baština.

<http://www.kvarner.hr/kultura/industrija.html> (14. Jan. 2008.)

Vila – blok. 2008.

http://www.cyprusnorthernproperty.com/cnp/project_turtlebay.aspx (24. Feb. 2008)

Viktor Lenac. 2007.

http://www.radiotrsat.hr/index.php?bgoto=Vijesti&bitemid=2736&baction=show_item
(24. Mar. 2008)

Zagrebačka obala. 2005.

<http://www.mmpi.hr/userdocsimages/2005/Rijeka%20Gateway%20Projekt1.pdf> (14. Feb. 2008)

9.2 DRUGI VIRI

Babić I., Radovinović R. 1999. Hrvatski Jadran: kulture i prirodne znamenitosti.

Zagreb, Naprijed

Croatia – Rijeka Gateway project – World Bank document. 2008

[http://www-](http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSPContentServer/WDSP/IB/2003/04/25/000094946_03041504024498/Rendered/PDF/multi0page.pdf)

[wds.worldbank.org/external/default/WDSPContentServer/WDSP/IB/2003/04/25/000094946_03041504024498/Rendered/PDF/multi0page.pdf](http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSPContentServer/WDSP/IB/2003/04/25/000094946_03041504024498/Rendered/PDF/multi0page.pdf)

Glavni plan razvoja turizma Primorsko-goranske županije. 2005. Rijeka, Sveučilište u Rijeci

http://www.uniri.hr/gprt/b/GLAVNI_PLAN.pdf (19. Jan. 2008)

Izvešće o stanju okoliša Primorsko-goranske županije. 2002. Rijeka, Županijski zavod za održivi razvoj i prostorno planiranje

www.azo.hr/lgs.axd?t=16&id=1799 (15. Dec. 2008)

Kakvoća mora za kupanje na plažama hrvatskog Jadrana u 2006 godini. 2006. Rijeka, Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva, Uprava za zaštitu okoliša

http://www.mzopu.hr/doc/izvjesce_kakvoca_mora_2006.pdf (12. Jan. 2008)

Magaš O. 1999. Rječina i Zvir, regulacija i revitalizacija. Rijeka, Državni Arhiv u Rijeci.

Matejčić R. 2007. Kako čitati grad. Rijeka, Adamić: 485 str.

Plan aktivnosti – prometni projekti i zahvati za razdoblje 2007. – 2010.g. u svjetlu povezivanja cesta D403 i D404 na gradsku cestovnu mrežu. 2007. Rijeka, Odjel gradske uprave za komunalni sustav, Direkcija plana, razvoja i izgradnje. TD Rijeka promet.

www.rijeka.hr/fgs.axd?id=13600 (12. Jan. 2008)

Prijedlog odluke o izradi detaljnog plana uređenja središnjeg gradskog parka Delta. 2008.

Rijeka, Odjel gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem.

www.rijeka.hr/lgs.axd?t=16&id=19627 (28. Feb. 2008)

Regeneration : Toronto's waterfront and the sustainable city : final report. 1992.

Toronto : Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront

Sošić L. 1996. Krajinske vrednote morske obale v procesih prostorskega razvoja in njihovo varstvo. Doktorska disertacija. Ljubljana, Biotehniška fakulteta

Smjernice poglavarstva grada Rijeke za 2007 godinu. 2006. Rijeka, Primorsko-goranska županija, grad Rijeka, gradsko vijeće.

www.rijeka.hr/lgs.axd?t=16&id=17249 (12. Dec. 2007)

Sušačka revija. 2007. Št. 57. »Što s Deltom i Brajdicom«

<http://www.klub-susacana.hr/revija/clanak.asp?Num=56&C=1> (13. Jan. 2008)

Vrančić T. 2006. Tuneli ispod rijeke Yangtze kod Nanjknga. Građevinar 58: 8

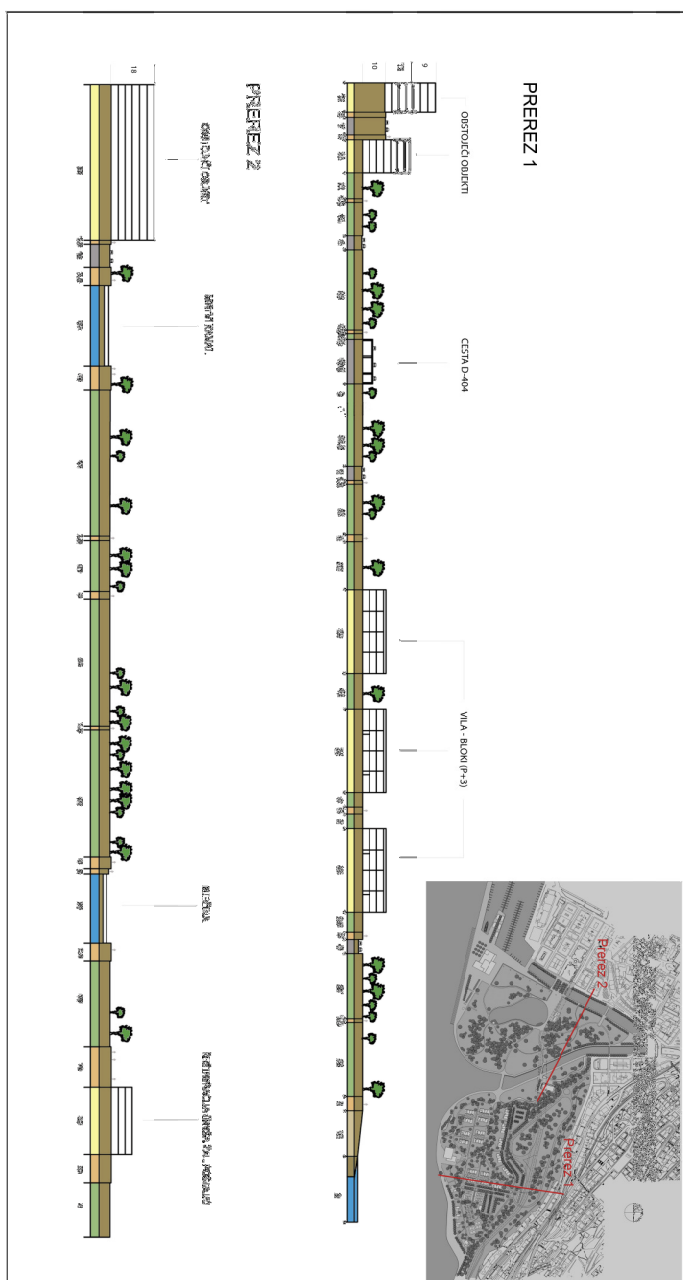
<http://www.casopis-gradjevinar.hr/dokumenti/200608/12.pdf> (14. Jan. 2008)

Yuan L. 2005. Designing an Urban Waterfront: A case study of the Portlands, Toronto. A Master's report. Kingston, Ontario, Canada, Queen's University

<http://www.queensu.ca/surp/Executive%20Summary%20-%20Lily%20Xu.pdf> (19. Dec. 2007)

ZAHVALA

Iskreno se zahvaljujem mentorju, prof. dr. Davorinu Gazvodi, za nasvete, vsestransko pomoč in potrpežljivost pri izdelavi diplomske naloge, svoji družini za pomoč in podporo v času nastajanja naloge ter vsem ostalim, ki so mi kakorkoli pomagali pri zbiranju podatkov, lektoriranju in izdelavi naloge.



Merito 1 : 1000

பிள்ளைகள்

Značilni prerezi območja

Бабанан Е. Къагъиалар урбансатикъири эблаларыгъа рабагъагъа прарау
трасалар Бабаев, Дипл. елени, 1-жудиягъа, Анди, в. 1-жудиягъа,
Бабанан Е. Къагъиалар урбансатикъири эблаларыгъа рабагъагъа прарау



Prometna situacija in rešitev predlagane ureditve

Priloga B

Balen B. Krajinsko urbanistično oblikovanje obalnega pasu mesta Reke. Dipl. delo. Ljubljana, Univ. v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Odd. za krajinsko arhitekturo, 2008

- Državna cesta D-404 in priključek na obstoječo mezo
- Trasa podzemnega dela državne ceste D-404
- Prometnice namenjene izključno motornemu prometu
- Peš poti in dovozi za dostavo in intervencijo
- Peš poti brez prisotnosti motornega prometa
- Smerni poteka prometa (eno ali dva smerna ceste)
- - - Podzemne garaže
- P₅₀ Število parkirnih mest
- r = Radius uvinka
- 5% Nagib ceste

Merilo 1 : 2500



Merilo 1 : 2500

Priloga C

Predlog končne rešitve

Balen B. Krajinsko urbanistično oblikovanje obalnega pasu mesta Reke. Dipl. delo. Ljubljana, Univ. v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Odd. za krajinsko arhitekturo, 2008