

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Miha SLEKOVEC

**PREVERITEV TEŽENJ PO PONOVI VZPOSTAVITVI
IZOLE KOT MESTA NA OTOKU**

DIPLOMSKO DELO
Univerzitetni študij

Ljubljana, 2009

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Miha SLEKOVEC

**PREVERITEV TEŽENJ PO PONOVI VZPOSTAVITVI IZOLE KOT
MESTA NA OTOKU**

DIPLOMSKO DELO
Univerzitetni študij

**VERIFICATION OF TENDENCIES OF RE-DEFINITION OF THE CITY OF
IZOLA AS A CITY ON AN ISLAND**

GRADUATION THESIS
University studies

Ljubljana, 2009

Diplomsko delo je zaključek univerzitetnega študija krajinske arhitekture

Študijska komisija Oddelka za krajinsko arhitekturo je za mentorico diplomskega dela imenovala prof. Ano Kučan.

Komisija za oceno in zagovor:

Predsednik: prof. dr. Janez MARUŠIČ
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta,
Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: 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

Datum zagovora:

Naloga je rezultat lastnega raziskovalnega dela. Podpisani 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 digitalni obliki, identična tiskani obliki.

Miha Slekovec

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA

SD	Dn
DK	UDK 711.4:712.25(497.4 Izola) (043.2)
KG	planiranje mest/urbanizem/mestni parki/zelene površine/Slovenija/Izola
AV	SLEKOVEC, Miha
SA	KUČAN, Ana (mentor)
KZ	SI-1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
ZA	Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo
LI	2009
IN	PREVERITEV TEŽENJ PO PONOVI VZPOSTAVITVI IZOLE KOT MESTA NA OTOKU
TD	Diplomsko delo (univerzitetni študij)
OP	XIII, 102, [8] str., 1 pregl., 113 sl., 4 pril., 73 vir.
IJ	sl
JJ	sl/en
AI	Naloga obravnava mesta, ki so se nastala na otokih in so se tekom zgodovine spojila s kopnim. Osredotoča se predvsem na manjša mesta in otoke, ki jih definira kot otoška mesta. Usmeri se predvsem na mesto Izola kot na osrednji predmet obravnave. Glavno vprašanje, ki ga naloga raziskuje, je <i>ali</i> naj se in če se, <i>kako</i> naj se (s katerimi prostorskimi in programskimi ukrepi) Izoli povrne značaj mesta na otoku. Naloga predpostavlja, da lahko mesto ohrani prvobitne otoške lastnosti, kljub novi stvarnosti mesta, povezanega s kopnim. V prvem delu se loti iskanja otoških mest, ki jih tudi analizira. Ugotovi, da imajo dve lastnosti, ki jih ločita od kopenskih ali priobalnih mest: cezuro med kopnim in otokom ter trikotno silhueto. V nadaljevanju preveri, ali se te lastnosti pojavljajo tudi pri Izoli in na kakšen način se kažejo v prostoru. Sledi izdelava ustreznih prostorskih analiz, na podlagi katerih se izdelata študija možnih prostorskih in programskih izhodišč za urejanje nekdanjega otoka.

KEY WORDS DOCUMENTATION

DN Dn
DC UDC 711.4:712.25(497.4 Izola) (043.2)
CX urban planning/urban design/city parks/green spaces/Slovenia/Izola
AU SLEKOVEC, Miha
AA KUČAN, Ana (supervisor)
PP SI-1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
PB University of Ljubljana, Biotechnical Faculty, Department of landscape architecture
PY 2009
TI VERIFICATION OF TENDENCIES OF REDEFINITION OF THE CITY OF
IZOLA AS A CITY ON AN ISLAND
DT Graduation Thesis (University studies)
NO XIII, 102, [8] p., 1 tab., 113 fig., 4 ann., 73 ref.
LA sl
AL sl/en
AB Graduation thesis focuses on cities, which were found on islands, that were through history, linked with the mainland. It focuses on cities on smaller islands (islets), which are defined as island-cities. The main subject is the city of Izola. The key issue of the thesis is the question if Izola should be (and how) redefined as a city on an island. Thesis indicates that the city can preserve it's island characteristics although it is not an island any more. In the first part the island cities are searched and analysed. It was found out that they have two key features that separates them from mainland cities: a pause in the urban form between the mainland and the island and triangular silhouette. Then it was analysed if these features are found in Izola and how do they manifest in the urban form. After that follows the appropriate site analysis, on which is made a study of possible redevelopment of the former Island city to regain it's island character.

KAZALO VSEBINE

	str.
Ključna dokumentacijska informacija	III
Key words documentation	IV
Kazalo vsebine	V
Kazalo preglednic	VIII
Kazalo slik	IX
Kazalo prilog	XIII
1 UVOD	1
1.1 OPREDELITEV PROBLEMA	1
1.2 HIPOTEZE	2
1.3 NAMEN IN CILJI NALOGE	2
1.4 METODE DELA	2
2 O OTOKIH IN POSELITVI NA NJIH	3
2.1 POSELITEV NA OTOKIH	3
2.2 VRSTE MEST V SREDNJEM VEKU	5
2.3 MESTO NA OTOKU – OTOŠKO MESTO	9
3 ZGRADBA OTOŠKIH MEST	11
3.1 OTOŠKA MESTA	11
3.2 ANALIZA: LASTNOSTI OTOŠKIH MEST	21
3.2.1 Trikotna silhueta pri otoških mestih	22
3.2.2 Cezura pri otoških mestih	23
3.3 PRIMERI OTOŠKIH MEST	24
3.3.1 Rovinj	24
3.3.2 Zadar	26
3.3.3 Novigrad	28
3.3.4 Dubrovnik	30
3.3.5 Koper	33
3.3.6 Benetke	36
3.4 PRIMERI POLOTOŠKIH MEST	37
3.4.1 Poreč	37

3.4.2	Korčula	38
3.4.3	Piran	40
3.5	UGOTOVITVE	41
4	IZOLA	44
4.1	ZGODOVINA IZOLE	44
4.1.1	Antika (do 476 n. š.)	44
4.1.2	Zgodnji srednji vek (476 – 1280)	45
4.1.3	Beneška doba (1280 – 1797)	47
4.1.4	Avstrijska doba (1797 – 1918)	50
4.1.5	Italijanska doba (1918 – 1945)	52
4.1.6	Jugoslavija (1945 – 1991)	53
4.1.7	Slovenija (1991 –)	54
4.1.8	Povzetek zgodovine po obdobjih	55
4.2	ELEMENTI OTOŠKOSTI V IZOLI	56
4.2.1	Trikotna silhueta	56
4.2.2	Cezura med kopenskim in morskim delom	57
4.3	PRIHODNJA POT: OHRANITI ZNAČAJ MESTA NA OTOKU ALI SE IZOBLIKOVATI KOT POLOTOŠKO MESTO?	58
4.3.1	Scenarij I: transformacija v klasično polotoško, celinsko mesto	59
4.3.2	Scenarij II: ohranitev značaja otoškega mesta	60
5	IZHODIŠČA NADALJNJEGA RAZVOJA	61
5.1	KONCEPT RAZVOJA PO SCENARIJU II	61
5.2	PROSTORSKE SMERNICE – ELEMENTI OTOŠKOSTI	61
5.2.1	Trikotna silhueta	61
5.2.2	Cezura	62
5.2.3	Oblikovanje homogenega jedra nekdanjega otoka	64
5.3	PROGRAMSKE SMERNICE	64
6	PREDLOG NADALJNJEGA RAZVOJA	65
6.1	OBMOČJE OBDELAVE	65
6.1.1	Cona A: 'reurbaniziran otok'	66
6.1.2	Cona B: 'cezura'	67
6.2	PROGRAM	67
6.2.1	Programska izhodišča	67

6.2.2	Novi programi	69
6.2.3	Prostorske zahteve novih programov	71
6.3	CONING	72
6.4	KONCEPT	72
6.5	REURBANIZACIJA NEKDANJEGA OTOKA	73
6.5.1	Različica 1	74
6.5.2	Različica 2	75
6.5.3	Opis ureditve	76
6.6	UREDITEV 'CEZURE'	80
6.6.1	Mestni park	81
6.6.2	Botanični vrt	83
6.6.3	Rekreacijski park	85
6.6.4	Variante stika z morjem	87
6.6.5	Opis ureditve	90
7	RAZPRAVA	96
7.1	DOSEGANJE CILJEV OTOŠKOSTI	96
7.2	UPORABA REZULTATOV NA SORODNIH PRIMERIH	97
7.3	ZAKLJUČEK	98
8	POVZETEK	100
9	VIRI	101

ZAHVALA

PRILOGE

KAZALO PREGLEDNIC

	str.
Preglednica 1: prikaz elementov otoškosti na primeru izbranih mest	41

KAZALO SLIK

	str.
Slika 1: Tenochtitlan v Mehiki	3
Slika 2: Manhattan	3
Slika 3: Mont St. Michel	4
Slika 4: Arles – mesto se je skrčilo na obseg amfiteatra	5
Slika 5: Prikaz tlorisov nekaterih evropskih mest	7
Slika 6: Mesto na otoku. Otok je dovolj velik za pridelavo hrane na njem	10
Slika 7: Otoško mesto. Prebivalstvo mora hrano pridelovati na kopnem	10
Slika 8: Benetke	13
Slika 9: Cadiz	13
Slika 10: Cavtat	14
Slika 11: Chioggia danes	14
Slika 12: Dubrovnik	14
Slika 13: Gijon danes	15
Slika 14: Gruissan danes	15
Slika 15: Izola	15
Slika 16: Koper	16
Slika 17: Lindau	16
Slika 18: Mont st. Michel	16
Slika 19: Novigrad	17
Slika 20: Primošten	17
Slika 21: Rovinj	17
Slika 22: Sv. Štefan danes	18
slika 23: St. Malo	18
Slika 24: Stockholm	18
Slika 25: Taranto	18
Slika 26: Trogir	19
Slika 27: Umag	19
Slika 28: Zadar	19
Slika 29: Otoška mesta v Evropi	20
Slika 30: Zemljevid Istre iz 1540	21
Slika 31: Trikotna silhueta mest	22

Slika 32: Cezura med kopnim in otokom	23
Slika 33: Rovinj v novem veku	24
Slika 34: Satelitski posnetek mesta Rovinj	25
Slika 35: Konceptualna risba mesta Rovinj	25
Slika 36: Zadar v srednjem veku	26
Slika 37: Satelitski posnetek mesta Zadar	27
Slika 38: Konceptna risba mesta Zadar	27
Slika 39: Novigrad v 17. ali 18. stoletju	28
Slika 40: Satelitski posnetek mesta Novigrad	29
Slika 41: Konceptna risba mesta Novigrad	29
Slika 42: Dubrovnik v 11. stoletju	30
Slika 43: Satelitski posnetek mesta Dubrovnik	31
Slika 44: Koncept mesta Dubrovnik	31
Slika 45: Koper leta 1619	33
Slika 46: Satelitski posnetek mesta Koper	34
Slika 47: Konceptna risba mesta Koper	34
Slika 48: Satelitski posnetek Benetk	35
Slika 49: Satelitski posnetek mesta Poreč	36
Slika 50: Konceptualna risba mesta Poreč	37
Slika 51: Korčula	38
Slika 52: Konceptna risba mesta Korčula	38
Slika 53: Satelitski posnetek mesta Piran	40
Slika 54: Konceptna risba mesta Piran	40
Slika 55: Koper, Izola in Piran	48
Slika 56: Izola okoli leta 1500	49
Slika 57: Širitev mesta do sredine 19. stoletja	51
Slika 58: Izola leta 1878	52
Slika 59: Obseg naselja leta 1945	53
Slika 60: Izola leta 2005	55
Slika 61: Izola. Jasno se razpozna zvonik kot najvišjo točko	57
Slika 62: Cezura med kopnim in morjem	58
Slika 63: Scenarij razvoja I	69
Slika 64: Scenarij II	60

Slika 65: Novogradnje na otoku se morajo prilagoditi obstoječi gradnji	61
Slika 66: Silhueta Kopra.	62
Slika 67: Silhueta Rovinja	62
Slika 68: Prostor cezure	63
Slika 69: Rovinj – vzhodni del stika med kopnim in nekdanjim otokom	63
Slika 70: Shema možnosti razširitve obstoječih ulic	64
Slika 71: Tloris mesta, prekrit s shemo scenarija II	65
Slika 72: Območje obdelave	66
Slika 73: Sestavljeno je iz dveh delov	66
Slika 74: Trenutna raba tal	68
Slika 75: Karti coninga	72
Slika 76: Koncept ureditve obravnavanega območja	73
Slika 77: predstavljene so različne možne gostote pozidave	73
Slika 78: Različica 1	74
Slika 79: Različica 2	75
Slika 80: Programska shema objektov	77
Slika 81: Programska shema odprtega prostora	78
Slika 82: Shema obodne poti	79
Slika 83: Sekvence programov ob obali	79
Slika 84: Vstopi v mesto.	80
Slika 85: Varianta 1 mestni park	81
Slika 86: Shema parka	81
Slika 87: Ureditev stika z morjem	82
Slika 88: Park kot parter je z obeh strani zarobljen s širokimi promenadami	82
Slika 89: Varianta 2 botanični vrt	83
Slika 90: Koncept ureditve vrta	83
Slika 91: Prostor sestavlja polja različnih rastlin	84
Slika 92: Poleg njih so postavljeni bazeni	85
Slika 93: Varianta 3 športni park	85
Slika 94: Shema parka	86
Slika 95: Športna igrišča so postavljena v travnati parter in obdana z drevesi	87
Slika 96: Po obodu teče tekaška proga, s katere so slikoviti pogledi na morje	87
Slika 97: Obala kot promenada	88

Slika 98: Shematski prerez skozi obalo	88
Slika 99: Obala, zarobljena s skalometom	89
Slika 100: Shematski prerez skozi obalo	89
Slika 101: Obala je prepuščena naravnim procesom	89
Slika 102: Shematski prerez skozi obalo	89
Slika 103: Koncept oblikovanja parka	90
Slika 104: Južni rob parka	91
Slika 105: Severni rob parka	91
Slika 106: Vstop v park z ureditvijo fontane in otokov grmovnic	91
Slika 107: Otroško igrišče	92
Slika 108: Gozdič je urejen kot kotiček, zavetišče	92
Slika 109: Športna igrišča	93
Slika 110: Botanični vrt je zamišljen kot serija trakov	93
Slika 111: Shema delovanja sladkovodnega jezera	94
Slika 112: Shema delovanja morskega jezera.	94
Slika 113: Tloris parkovne ureditve	95

KAZALO PRILOG

PRILOGA A: Mesto – ureditvena situacija

PRILOGA B: Park – ureditvena situacija

PRILOGA C: Prerezi skozi park

PRILOGA D: Prostorski prikazi

1 UVOD

Dejstva, da je Izola nastala na otoku, se ne da zanikati. Zapisano je tako v njeni strukturi, zgodovini, kot nenazadnje v njenem imenu. Prav tako velja to za Koper, Rovinj, Dubrovnik, Zadar ter, kot se je izkazalo, tudi za marsikatero drugo mesto. Tekom zgodovine se je Izola postopoma približevala kopnemu, dokler se ni na eni točki spojila z njim.

Diplomska naloga bo od tu naprej raziskovala njeno novo stvarnost mesta na polotoku in kaj to pomeni za prostor, za mesto, za njegov značaj. Ukvarjala se bo s problematiko mest, ki so nastala na otokih in se nato spojila s kopnim. Naloga predpostavlja, da lahko mesto ohrani prvobitne otoške lastnosti, kljub novi stvarnosti mesta, povezanega s kopnim, in bo raziskovala, kako naj to stori. Posvetila se bo predvsem strukturnim značilnostim otoških mest. Ta mesta bo najprej poiskala, jih podrobno analizirala, in ugotovljene značilnosti otoških mest znova poudarila tudi pri Izoli.

Prostorska problematika, ki se pojavlja pri otoških mestih, je premalo osvetljena in, kot se je izkazalo, tudi slabo raziskana. Virov na to temo je zelo malo, razen fragmentov v različni literaturi.

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

Ključni problem, ki ga naloga obravnava, je vprašanje, *ali* naj se in če se, *kako* naj se (s katerimi prostorskimi in programskimi ukrepi) Izoli povrne značaj mesta na otoku. Ta se je namreč izgubil z razvojem celotnega obalnega območja v zadnjih stoletjih: najprej se je otok spojil s kopnim, nato pa se je še mesto fizično razraslo na celino. S tem je Izola pričela izgubljati tisto svojo ključno lastnost, ki jo je delala prepoznavno, in sicer, da je nastala kot mesto na otoku.

Mesto je danes v razvojnem precepu, saj po eni strani izgublja lastnosti otoških mest, obenem pa se v strukturnem smislu še ni popolnoma vzpostavilo kot polotoško mesto. Otoški del mesta se vedno bolj prepleta s kopenskim, mestno tkivo se razrašča preko nekdanjega kanala, vzpostavljajo se novi dostopi vanj, itd. Vendar je otoški del na nek način še zmerom ločen od kopenskega. Zaradi narave svojega nastanka je urbanizem na nekdanjem otoku oblikoval drugačno logiko (vezano predvsem na le en kopenski vstop). Zato prihaja do določenih prostorskih zadreg, še posebej na stičišču med kopnim in otokom.

Morda je ravno zdaj priložnost za premislek o smeri nadaljnjega razvoja kraja. Mesto je v precepu med dvema potema: lahko se prelevi v polotoško (celinsko, kopensko) mesto in se pri tem oddalji od svoje dediščine, ali pa skuša ohraniti in poudariti izrazne lastnosti

otoškega mesta.

1.2 HIPOTEZE

Diplomska naloga predpostavlja, da bi lahko s premišljenim prostorskim in programskim ukrepom mestu Izola vrnili izgubljeni značaj mesta na otoku. Rekonstrukcija nekdanjega stanja ni mogoča in tudi ni smiselna. Z njo bi namreč obnovili vse probleme, ki so pogojevali zasutje kanala v začetku 20. stoletja.

Hkrati bi s tem tudi zašli v konflikt z vsemi novimi programi, ki so se razvili od takrat naprej. Zato je treba iskati rešitve, ki bi na drugačen način poudarile prvobitno lastnost kraja.

Pri iskanju teh rešitev bi se naslonili na ključne strukturne in programske lastnosti, ki zaznamujejo otoška mesta. To sta: cezura med kopnim in otokom ter trikotna silhueta . Natančne opredelitve so podane v nadaljevanju.

1.3 NAMEN IN CILJI NALOGE

Cilj naloge je predstaviti možna prostorska in programska izhodišča za urejanje nekdanjega otoka, zlasti z območjem nekdanje morske ožine, tako da se poudari otoški značaj kraja. Na njihovi podlagi bi se izdelala referenčna prostorska ureditev za ta prostor, ki bi služila kot možno izhodišče za mesta, ki se soočajo s sorodnimi težavami.

1.4 METODE DELA

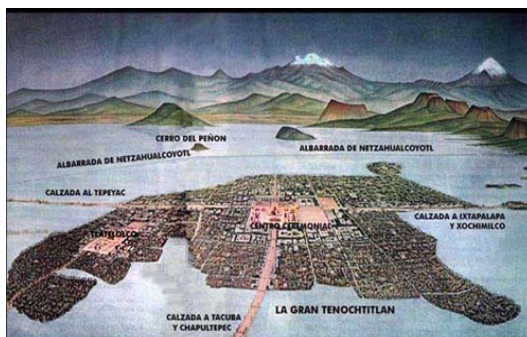
Naloga je sestavljena iz treh večjih sklopov. V prvem delu sem raziskoval ključne lastnosti otoških mest, kar je vključevalo pregled literature in virov s kritičnim vrednotenjem in obdelavo pridobljenih podatkov. Nato sem te podatke preveril na izbranih primerih, kar je vključevalo študije razvoja izbranih mest in njihovih strukturnih ter topografskih značilnosti. V drugem delu sem najprej preveril, ali veljajo prej ugotovljene lastnosti tudi na primeru Izole ter kako se izrazijo pri njej. Opravi sem ustrezne prostorske analize in s pridobljenimi podatki o lastnostih otoških mest na koncu naredil še študijo ureditve mesta Izole tako, da se v čim večji meri poudarja otoške lastnosti.

2 O OTOKIH IN POSELITVI NA NJIH

2.1 POSELITEV NA OTOKIH

Ljudje so si že zelo zgodaj pričeli postavljati bivališča na otokih. Že tako zgodaj kot v kamenu dobi so premagovali morske (ali rečne) ožine, da bi si na novih bregovih postavili naselbine. Otok jim jim je najverjetneje predstavljaj varnost in zavetje, kamor so se lahko umaknili pred zvermi in plenilci. Pri naseljevanju otokov so šli najdlje v jugovzhodni Aziji, ko so kolonizirali večtisoč kilometrski pas otokov in otočkov med Tajsko in Avstralijo (Righetti, 1997).

Danes so na otokih naselbine vseh vrst in oblik, od sodobnih metropol kot sta Manhattan in Singapur, do starodavnih prestolnic, kakršen je bil Tenochtitlan v Mehiki, in pomembnih pristanišč, kot sta Benetke in Cadiz. Tudi razvoj nekaterih slavnih mest, kot je Pariz, se je začel na otokih (na Île de la Cité). Nekatera mesta so nastala na velikih otokih, kot Sirakuze na Siciliji ali Knosos na Kreti, druga pa na majhnih otokih, kot je Mont st. Michel v Normandiji ali Sv. Štefan v Črni Gori. Na prvih so naselja predstavljala le znaten del otoka, na drugih so jih čisto prekrila. Razpon možnih kombinacij oblik otokov in mest na njih je torej zelo širok, zato ga bo potrebno v nadaljevanju omejiti.



Slika 1: Tenochtitlan v Mehiki (Santa Barbara county educational..., 2008)



Slika 2: Manhattan (National Taiwan university..., 2008)



Slika 3: Mont St. Michel (Pilotlist, 2008)

Po pregledu literature sem ugotovil, da so mesta na otokih nastajala v tako različnih kulturah, od predkolumbovske Amerike, v antični in srednjeveški Evropi, pa vse tja do ljudstev jugovzhodne Azije. Ljudje so se tako naseljevali na otoke vsepovsod po svetu. Gre torej za splošen pojav, ki ni omejen s kulturnimi ali drugimi medcivilizacijskimi razlikami. Sklepam lahko, da so se morali ljudje nanje naseljevati iz podobnih razlogov povsod po svetu.

Žal nisem uspel najti nobenega avtorja, ki bi se podrobneje posvetil tej tematiki. Zato lahko samo domnevam, kaj bi lahko bili razlogi za selitev na otok. Verjetno je bila to v prvi vrsti potreba po varnosti. Ljudi je nanje verjetno usmerila potreba po obrambi pred plenilci in tudi pred drugimi ljudmi. Vendar pri tem ne pozabimo, da so razvijali naselja tudi na kopnem. Nekateri ljudje so se umaknili na otok, ki jim je lahko nudil visoko stopnjo varnosti, in jih stalno naselili. V nalogi se bom posvetil iskanju vzrokov za poselitev v Izoli in mogoče se bo izkazalo, da lahko ti rezultati veljajo tudi širše.

Rad bi poudaril, da se naselja na otokih pojavila v zelo širokem razponu možnih oblik, od velikosti otokov in naselij, različnih časovnih obdobjev in družbenih razmer ter vse do različnih naravnih pogojev. Pri tem sega razpon od naselij na zelo velikih otokih (kot je na primer Grenlandija) do zelo majhnih (kot je na primer sveti Štefan v Črni Gori). Nekatera so nastala že v antiki, druga v zadnjem stoletju. Nekatera nekatera v Aziji, druga v Evropi. Posledično se med seboj zelo razlikujejo in jih ne moremo primerjati med seboj.

V nadaljevanju se bom omejil na točno določeno skupino otokov in naselij na njih. Najprej bom zanemaril vse druge oblike naselbin na otokih in se posvetil zgolj mestom. Glede na to, da je Izola mesto, se je smiselno ozirati po mestih (in otokih), ki so ji sorodna.

Zato bom zaradi prevelikih kulturnih razlik zanemaril vsa mesta, ki so se razvila izven Evrope. V nalogi se bom posvetil zgolj enemu tipu mest. Predmet obravnave bodo mesta, ki so nastala v Evropi, v srednjem veku, na majhnih otokih blizu obale. Prav tako se bom v nalogi izognil mestom, ki so nastala na rečnih otokih, saj se jih ne da neposredno primerjati z Izolo. Omejiti se je treba zato, da lahko čim bolje razumemo, kako so se oblikovala

mesta, ki so sorodna Izoli kot osrednji točki naloge. Ta je nastala v srednjem veku, razvijala se je pod beneškim levom, je relativno majhna in je nastala na otoku blizu obale.

Za ta mesta se bo uporabljal izraz otoška mesta (za razliko od mest na otoku – to je mest, ki so nastala na velikih otokih). Podrobnejše definicije z razlago bodo podane v nadaljevanju.

2.2 VRSTE MEST V SREDNJEM VEKU

Ker je Izola nastala v srednjem veku, je smiselno pogledati nastanek in razvoj srednjeveških mest. Gre za zelo pestro in kompleksno obdobje, ki ga je z vidika mest obravnavalo več avtorjev. Pregledal sem dela naslednjih: Henry Pirenne (1956), Lewis Mumford (1969), Fedja Košir (1993), Bruno Milić (1995) Spiro Kostof (1999) in Finn Barnow (2003).

Srednji vek se je po enciklopedičnih virih začel s propadom Zahodnorimskega cesarstva leta 476 (Leksikon Sova: 1047), vendar to ne pomeni, da se je takrat zgodil velik prelom v družbi. Prehod iz antike je bil postopen in je trajal stoletja. Tako so se v marsikaterem mestu ohranili fragmenti antične ureditve (od ustroja mestne uprave do vsakodnevnih navad) še pozno v srednji vek. Propadu rimskega imperija je sledil postopen zaton mest širom po Evropi. Nekatera so propadla in izginila, vendar ne vsa. Določena so se ohranila in kasneje (v največji meri med 11. in 13. stoletjem) obnovila in znova zaživila.

Kot enega izmed vzrokov za zaton rimskih mest Pirenne (1956) navaja arabsko prekinitev trgovskih poti preko Mediterana v 7. stoletju. V rimskem času je večina gospodarstva temeljila na izkoriščanju provinc in mednarodni trgovini med vzhodom in zahodom preko Sredozemskega morja. Islam je s prihodom na bližnji vzhod (začasno) prekinil te tisočletne trgovske poti in posledično se je prekinila proizvodnja in promet mnogih dobrin v Evropi. Gospodarstva mest so propadala, zato so ta morala narediti korak nazaj in so se usmerila k poljedelstvu in samooskrbi. Po obsegu so se zelo skrčila (npr. Nimes in Arles v Franciji, ki sta se skrčila na zgolj obseg amfiteatra) ali povsem izginila. K razkroju mest so še dodatno prispevali roparski pohodi različnih plemen ob selitvah narodov med 6. in 9. stoletjem (Goti, Vandali, Langobardi, Avari, Huni, Sasi...).



Slika 4: Arles – mesto se je skrčilo na obseg amfiteatra (Milić, 1995: 64)

Trgovina z vzhodom se je obnovila med 11. in 13. stoletjem. Mesta so začela spet rasti, saj je trgovina spodbudila razmah obrti. Mesta so se obnovila in so znova zaživela. Vendar so bila sedaj po strukturi in organizaciji drugačna kot so bila v antiki.

Mumford (1969) poudarja, da so bila Normanska in Vikinška ropanja v 10. stoletju tisti ključni dejavnik, ki je prerezal popkovino z antiko. Oboji so z majhnimi ladjami prodirali globoko v notranjost dežel in ropali ter sejali strah med prebivalstvom. Oblasti so tako prisilili, da so razpusile velike vojske in raje oblikovale manjše posadke, ki so se utrdile na strateških mestih. Na ta način so se lažje branili proti novemu nasprotniku. S tem pa so temeljito posegli v vojaško organizacijo in jo decentralizirali (do tedaj je bil še v veljavi Rimski model velikih armad). Z oblikovanjem majhnih posadk na strateških točkah so se postavili temelji za kasnejši razvoj gradov in utrjenih naselij.

V antiki ni bilo jasne delitve med mestom in podeželjem. Meščani in podeželani so bili izenačeni v statusu in so imeli enake pravice in dolžnosti. V mestih so bile štiri velike skupine prebivalcev: kmetje, oblastniki/plemstvo, trgovci/obrtniki in vojska. Kasneje, po l. 313, ko je cesar Konstantin uzakonil Katoliško cerkev kot edino dovoljeno cerkev v Rimskem cesarstvu, se jim je pridružila še duhovščina. Bila so upravna središča širšega območja, svoje province. Vsi prebivalci province, meščani in podeželani, so bili po statusu izenačeni. Vršil se je stalen in prost pretok prebivalstva ter surovin med mestom in podeželjem (Pirenne, 1956).

Po propadu Rimskega imperija se je struktura mest spremenila. Lokalni oblastniki so se umaknili na deželo, saj so se tam lažje branili in vladali. Pa tudi mesta jim niso mogla nuditi več istega udobja kot prej. S propadom mednarodne trgovine z vzhodom v 7. stoletju se je namreč ustavil uvoz dragocenih dobrin, kot je npr. svila. Skupaj z njimi so se preselili na podeželje tudi kmetje in vojska. Pirenne (1956) tako navaja, da je takrat veliko antičnih mest prevzela duhovščina in jih spremenila v sedeže svojih škofij oz. v škofijska mesta. V srednjem veku je imela duhovščina tudi prosvetno oblast: lastila si je zemljišča in upravljala z njimi, pobirala je davke, itd.

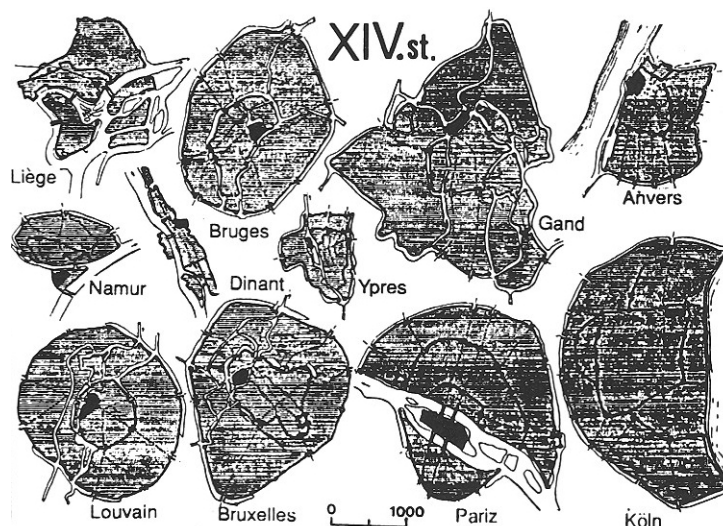
Poleg duhovščine so v mestih ostali še obrtniki in trgovci. Po trgovski blokadi Sredozemlja je njihova dejavnost sprva zelo nazadovala, toda po odpravi blokade v 11. stoletju je spet

zaživela trgovina z vzhodom in pričel se je ponoven vzpon. Začel se je razvoj trgovskih velesil Benetk, Genove, Bruggesa in Dubrovnika. Obnovile so se trgovske poti s srednjo Evropo in obrt.

Z obrtjo in trgovino so znova zaživela tudi mesta in mestno življenje. Obstoječa so začela spet rasti in se širiti, nastalo pa je tudi precej novih mest. Pri tem Kostof (1999) opozori na morda malo manj znano dejstvo, da se ni iz srednjeveškega sejma razvilo novo mesto, temveč je bilo obratno (1999:32). Nova mesta so v največji meri postavljali zemljiški gospodje na novo pridobljenih ozemljih kot kolonije, poimenovane tudi bastide (Košir, 1993).

Mesta, nova in stara so bila sedaj precej drugačna kot nekoč. Rimsko racionalno mrežo ulic so v večini primerov zamenjale organsko speljane ulice. Osrednja točka je bila Cerkev s sejmskim trgom. Mesta so bila avtonomna, z lastno upravo (mestni svet), sodstvom in imela so celo lastno vojsko. V njih prav tako ni bilo več kmetovalcev. Živela so od obrti in trgovine.

Vsako mesto je iz različnih razlogov razvilo lastno, edinstveno strukturo. Razlogi za to segajo vse od reliefa, bližine trgovskih poti, frekvence ropanj in napadov, obrtnih zmogljivosti, pa do odnosov z zemljiškim gospodom. Mesta so bila zelo različna med seboj. Razvila so se v razponu vse od Carcassona, ki je pravzaprav velika utrdba, pa do Benetk, ki sploh niso imele obzidja. Od Bruggesa, ki je bilo trgovsko središče zahodne Evrope, do Rima, ki je živelo od romarjev in Cerkve.



Slika 5: Prikaz tlorisov nekaterih evropskih mest (Milić, 1995: 103)

V nadaljevanju sem pregledal dela več avtorjev, ki so raziskovali srednjeveška mesta. Pregledal sem jih z namenom preštudirati na kakšen način obravnavajo mesta, ki so nastala in se razvijala na otokih. Ali jih obravnavajo posebej, kot ločen tip, ali v sklopu celinskih mest.

Različni avtorji so tako skušali opraviti več različnih klasifikacij srednjeveških mest. Pri tem se sklicujejo bodisi na njihovo obliko, način nastanka ali druge lastnosti. Milić (1995) jih tako deli na podlagi njihove zgradbe. Pirenne (1956) na podlagi načina nastanka. Košir (1993) jih opazuje kot urbanistične fenomene. Kostof se posveti celostni obravnavi mest. Mumford (1969) se vzdrži kakršnih koli členitev in preprosto povzame, da je vsako mesto zgodba zase. V nadaljevanju si jih bomo ogledali.

Košir v *Zamisli mesta* (1993) predstavi razvoj urbanizma skozi zgodovino. V njej se je raje kot tipizaciji posvetil prikazu razvoja posameznih mest (Rim, Pariz, Benetke, Brugges,...), ki so na različne načine zaznamovala srednji vek. Pri tem ga bolj zanimajo posamezni urbanistični pojavi, kot je npr. postavitve cerkva v Rimu v obliki križa, krčenje mest v Franciji v Amfiteatre, pojav trgovskih mest, kot sta Benetke in Brugges, razvoj refugijev, bastidnih mest, itd. Izogiba se razvrščanju mest v različne tipe. Toda na enem mestu omeni, da se v srednjem veku pojavljata dve zvrsti mest: barbarizirani relikti antičnih zasnov in fevdalna 'bastidska' mesta (Košir, 1993: 148). S prvimi misli na mesta, ki imajo kontinuiteto poselitve še iz antike, z drugimi pa misli na novoustanovljena mesta. Kot se bo izkazalo, so podobno delitev zaznali tudi drugi avtorji.

Milić (1995) deli mesta na podlagi več kriterijev: oblike naselja, načina rasti, časa nastanka. Na podlagi oblike jih tako deli npr. v: koncentrična krožna, koncentrična ameboidna, koncentrična radialna, koncentrična složna, ekscentrična linearna, policentrična, binarna, bicentrična, itd. Skupaj jih deli v kar 25 tipov, kar je prepodrobno za potrebe te naloge. Toda prav tako kot Košir tudi on posebej izpostavlja mesta, ki so se razvila na antičnih osnovi. Razvrsti jih v skupino, ki jo poimenuje 'Antička baština' (Milić, 1995: 51). V njo zajame vsa mesta, ki imajo kontinuiteto poselitve iz antike ali so nastala rimskih ostankih. Nasproti ji postavi skupino 'Geneza', v katero pa vključi novonastala mesta v srednjem veku.

Mumford (1969) za razliko povzame, da je vsako mesto zares zgodba zase. Ne deli jih v tipe, saj so razmere za nastanek vsakega mesta zelo specifične in različne, tako kot so bili različni tudi njihovi ustanovitelji. Do te točke se tudi sam strinjam z njim, vendar menim, da lahko kljub temu prepoznamo določene skupne vzorce razvoja. Pri tem naj ne bomo tako natančni kot Milić, a kljub temu lahko opazimo določene skupne lastnosti, ki povezujejo določena mesta med seboj.

Čeprav Kostof (1999) v splošnem raje obravnava mesta celostno, predvsem skozi zgodovinski kontekst, deli mesta v dva splošna tipa: planirana mesta in spontana mesta (1999: 43) in v strukturi loči mrežno in organsko zasnovo mest. Toda pri tem opozori, da se oba tipa skozi zgodovino pojavljata skupaj in hkrati. Poudari, da tipa nista izključujoča, temveč, da se pri razvoju mest pogosto prepletata in izmenjujeta. Tako so na primer bile razširitve starih spontanih organskih jeder srednjeveških mest pogosto planirane in geometrizirane (1999:46). Kostoff precej opozarja na nefizične vidike mest. Obravnava jih celostno in se pri tem bolj kot formi posveti urbanim procesom.

Pirenne (1956) razvršča mesta na podlagi oblike nastanka. Deli jih v: škofijska mesta, grajska mesta, trgovska mesta in portuse. Škofijska mesta so sedeži škofij in imajo najpogosteje kontinuiteto poselitve iz antike. Grajska mesta so se razvila ob (včasih tudi v, npr. Carcassone) gradovih. Trgovska mesta in portusi pa so bili namensko razviti zaradi potreb trgovine.

Če si podrobneje ogledamo Pirennovo delitev, lahko ugotovimo, da v osnovi ločuje le dva tipa mest. Namreč niso vsa škofovska mesta nastala iz antičnih in tudi niso bila vsa trgovska mesta na novo ustanovljena. Pravzaprav ni velike razlike med portusi in trgovskimi mesti, razen v velikosti in legi mesta. Portusi so bili nekakšna veleskladišča, specializirana za mednarodno trgovino. Torej so bili različica trgovskih mest. Če nadaljujemo, lahko povežemo trgovska mesta z gradovi, saj je oboja ustanovil zemljiški gospod. Tako nam ostanejo škofijska mesta in gradovi. Pri tem se Pirenne nanaša na škofijska mesta kot na tista, ki so nastala že v antiki in se ohranila skozi srednji vek. Gradovi, oz. graščakova mesta pa so nastala tekom srednjega veka iz različnih razlogov.

Če povzamem zgornje vire, Noben avtor, razen določenih fragmentov, ne obravnava posebej mest, ki so nastala na otokih. Na podlagi spoznanega lahko za potrebe diplomske naloge razvrstim srednjeveška mesta v dve veliki skupini: mesta, ki so bila osnovana v srednjem veku, in mesta, pri katerih je prisotna kontinuiteta poselitve še iz antike. Za nalogo so zanimiva predvsem druga, saj spada Izola (in kot se je izkazalo, tudi večina obravnavanih otoških mest) mednje.

2.3 MESTO NA OTOKU – OTOŠKO MESTO

Velikost otoka močno vpliva na strukturo mest na njem. Tako obstajajo velike razlike med mesti, ki so nastala na velikih otokih (npr. Palermo in Sirakuze na Siciliji) in mesti, ki so nastala na majhnih otokih (npr. Izola, Koper ali Rovinj).

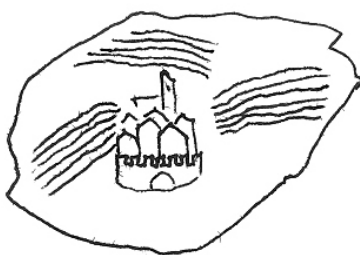
Glavna razlika med obojimi je pravzaprav v načinu komunikacije z zaledjem oziroma v odnosu do celine, ki se prevede v določene posebnosti v mestni zgradbi. Mesta na velikih otokih so zaledje obravnavala kot svoj sestavni del, saj je bilo blizu in enostavno dostopno preko več smeri. Ta mesta so si lahko v svoji neposredni soseščini pridelala vso potrebno hrano za preživetje in tako niso bila odvisna od uvoza s celine. Razvijala so se po istih vzorcih kot celinska priobalna mesta (npr. Barcelona ali Marseilles).

Mesta na manjših otokih pa so bila življenjsko odvisna od stika s celino. Vse, kar so potrebovala za preživetje, so morala uvažati od tam. Njihovo zaledje ni bilo sicer neposredno povezano z mestom kot pri večjih otokih. Bilo je na drugi strani preliva, stran, ogroženo zaradi napadov, brez enostavnih dostopov. Ker mesta niso mogla biti neposredno povezana z njimi, so se pogosto obrnila na drugo stran, proti morju, in intenzivneje razvijala ribištvo, pomorsko trgovino in solinarstvo. Pristanišče je bilo ključnega pomena,

zato se je ob njem pogosto razvil glavni trg (npr. v Izoli, Rovinju, Dubrovniku, itd.).

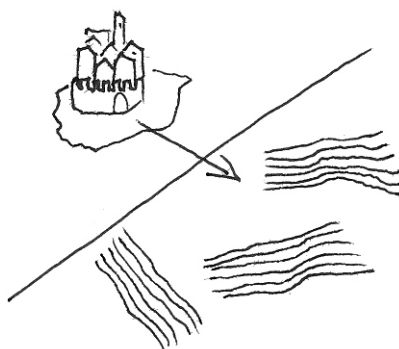
Tako sta se na otokih razvili dve skupini mest, ki sta nastali na različnih principih. V prvo skupino lahko uvrstimo mesta, ki so se razvila na velikih otokih in se zares ne razlikujejo dosti od celinskih priobalnih mest. Ta mesta bom poimenoval mesta na otokih. V drugo skupino pa lahko razvrstimo tista mesta, ki so nastala na majhnih otokih. Ta bom poimenoval otoška mesta. Izola spada v to skupino, zato bodo ta mesta v nalogi tudi podrobneje obravnavana. Za razlikovanje med obojimi se bosta uporabljali spodnji opredelitvi:

Mesto na otoku je mesto, ki po svojem obsegu predstavlja manjši del otoka. Ta mu nudi vse možnosti, da je samozadostno in neodvisno od celine. Razvija se podobno kot priobalna mesta na celini. To so na primer: Palermo (Sicilija), Sirakuze (Sicilija), Ajaccio (Korzika), Krf (Krf), Portoferraio (Elba), Valletta (Malta), itd.



Slika 6: Mesto na otoku. Otok je dovolj velik za pridelavo hrane na njem

Otoško mesto je mesto, ki po svojem obsegu predstavlja večji del otoka. Zato ni samozadostno in je življenjsko odvisno od povezave s celino. Praviloma je orientirano proti morju, z razvitim pristaniščem. To so npr.: Izola, Koper, Rovinj, Zadar, Trogir, itd.



Slika 7: Otoško mesto. Prebivalstvo mora hrano pridelovati na kopnem

3 ZGRADBA OTOŠKIH MEST

Na tej točki moram še enkrat poudariti, da sem uspel najti le malo literature na temo otoških mest. V čim večji meri sem se opiral na dela avtorjev, ki so se ukvarjali s srednjeveškimi mesti (Barnow, Pirenne, Mumford, Košir, Milić, Kostoff in drugi).

Ker o njih ni veliko znanega, jih je bilo treba raziskati. V prvem koraku sem jih poiskal, nato pa analiziral. V nadaljevanju bo predstavljeni rezultati tega dela. Izkazalo se je, da se otoška mesta razlikujejo od priobalnih/polotoških predvsem v dveh lastnostih: v obliki silhuete in v cezuri, ki se pojavlja med kopnim in otokom. V nadaljevanju bo podrobneje predstavljeno.

3.1 OTOŠKA MESTA

Iskanja otoških mest sem se lotil s pomočjo več različnih virov. Nekatera otoška mesta, kot sta na primer Izola ali Koper, so danes spojena s kopnim. Zato se njihovega iskanja ne moremo lotiti v na podlagi sedanjega stanja, temveč se moramo odpraviti v preteklost in jih raziskovati v času, ko so bila še otoki.

Iskanja sem se lotil s pomočjo različnih zgodovinskih virov. Uporabil sem dve vrsti virov: kartografsko gradivo in pisne vire. Izkazalo se je namreč, da je veliko, predvsem starejših kartografskih virov, precej pomanjkljivih. Zato jih je bilo potrebno dopolniti s pisnimi viri.

Pregledal sem dosegljive zgodovinske karte za obdobje med 15. in 19. stoletjem. V tem času se je v Evropi začela pospešeno razvijati kartografija, kar se odraža v večjem številu napisanih del, podrobnejši obravnavi in večjem številu avtorjev. Poleg tega pa so dela pred tem obdobjem zelo redka in pogosto zaradi starosti tudi nedosegljiva. Usmeril sem se v tri vrste gradiva:

- portolane (tj. navtične priročnike)
- risbe mest, mestne karte
- atlase

Za to gradivo sem pričakoval, da bo v njem zabeleženih kar največ otoških mest. Cilj je bilo poiskati tista mesta, za katere se lahko nedvoumno razbere, da gre za otoška mesta. To pomeni, da se jasno vidi, da so se razvila na otoku in da po možnosti še niso povezana z morjem. To se najlažje in najhitreje razbere iz perspektivnih risb mest, a teh je žal dostopnih zelo malo.

Nasploh sem pri iskanju kartografskega gradiva sem naletel na težavo dostopnosti, saj kar

nekaj knjig, ki bi bile zanimive za to nalogo, ni bilo dosegljivih. Po eni strani je razumljivo, saj gre za vire, ki so stari 200 in več let, in imajo za to veliko zgodovinsko vrednost. Nekaterih ni bilo v Sloveniji, drugi so bili pa mi bili nedostopni. Kjer je bilo možno, sem pregledal faksimile ali poiskal karte po drugih izdajah. Preostale sem moral žal izpustiti. Zapisal sem seznam knjig, ki bi jih bilo potrebno še pregledati in bi bile zanimive za nadaljnje raziskave.

V veliko pomoč mi je bil spletni portal historic cities (<http://historic-cities.huji.ac.il/>). Gre za projekt jeruzalemske univerze in izraelske narodne in univerzitetne knjižnice, katerega cilj je sestaviti obširno podatkovno zbirko zgodovinskih risb mest z vsega sveta. Podatkovna zbirka je že sedaj zelo bogata in opremljena s kakovostnim slikovnim gradivom. Na njem so predstavljeni tudi številni kartografi iz obravnavanega obdobja. Podatki o njih so služili kot izhodišče za iskanje nadaljnjega gradiva. Dopolnil sem jih še z nekaterimi drugimi viri (Coppo, Beutemps–Beaupré, Valena¹).

Pregledal sem naslednje gradivo:

- karta Jadrana francoskega kartografa J. N. Bellina (Bellin, 1771)
- bogata zbirka risb mest avtorjev Georga Brauna in Franza Hogenberga, iz leta 1570 (Braun in Hogenberg, 1990)
- zbirka različnih kart in risb mest nizozemskega kartografa Joana Blaeua iz leta 1642 (Blaeu, 2004)
- zbirka kart Jadrana beneškega kartografa Pietra Coppa iz leta 1540 (Coppo, 1986)
- zbirka zgodovinskih kart in drugega slikovnega gradiva različnih avtorjev od antike naprej (Gombač, 2007)
- pregled zemljevidov vzhodnega Jadrana francoskega kartografa Beutemps–Beaupréa iz 1820 (Kozličić, 2006)
- zbirka zgodovinskih kart različnih avtorjev (Pet stoljeća geografskih i pomorskih..., 2000)
- zbirka zgodovinskih risb mest in obal z vsega sveta (Presciutini, 2000)
- zbirka zgodovinskih kart različnih nizozemskih avtorjev v 17. in 18. stoletju (Schilder, 1996)
- pregled zgodovinskega razvoja izbranih mest (Valena, 1990)

Viri, do katerih nisem uspel priti, bi bili pa zanimivi za nalogo:

Simon Pinargenti: *Isole che con da Venetia nella Dalmazia e per tutto l'archipelago, fino a Costantinopoli...*, 1573 / *zbirka 54 kart in ilustracij z vzhodnega Mediterana*

G.A. Remodini: *Viaggio da Venetia al St. Sepolcro...*, 1675 / *potopis potovanja iz Benetk v Jeruzalem, opremljen z risbami in opisi mest, gradov, pristanišč ter otokov ob poti*

1 Valena je sicer sodoben avtor, vendar raziskuje rast naselij skozi zgodovino.

Joseph Roux: Des principaux plans de ports et rades de la mer Mediteranee (...), 1764 / *zbirka risb pristanišč in pristanov v Sredozemlju*

J.N. Bellin: Petit atlas maritime, 1764 / *pomorski atlas*

Hartmann Schedel: Liber chronicarium, 1493 / *zbirka kart in risb mest*

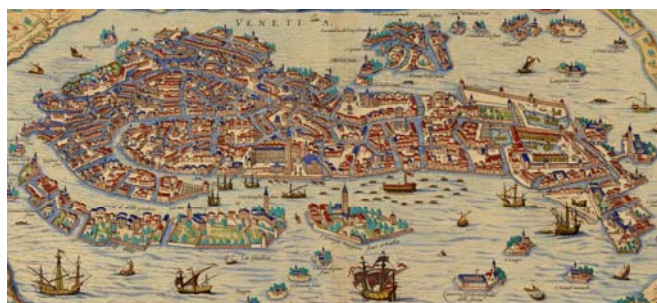
Kitab-i Bahryb: Book of navigation, 1521 / *pomorski atlas, portolan*

Sebastian Munster: Cosmographie, 1550 / *zbirka kart in risb mest*

Ob pregledu kartografskega gradiva se je izkazalo, da ga bo potrebno dopolniti še z drugimi viri. Sploh dela zgodnejših avtorjev so se izkazala za nenatančna in pomanjkljiva, saj jim manjka celovit pregled mest ob obali. Predstavljena so zgolj nekatera, kar pa za potrebe naloge ni dovolj.

Zato sem se obrnil še na pisne vire. Nekateri od prej omenjenih virov že vsebujejo tudi opise mest. Poleg njih sem pregledal še literaturo, ki se pregledno ukvarja s srednjim vekom in srednjeveškimi mesti. V najdeni literaturi so podani opisi in risbe različnih srednjeveških mest, med katerimi so se našla tudi otoška mesta. Pregledal sem dela naslednjih avtorjev: Avguštin (1998), Barnow (2003), Bernik (1968), Kostof (1999), Košir (1993), Kramar (1987), Matvejević (2000), Milić (1995), Mumford (1969), Pirenne (1956), Tadić (1982), Zdunić (1964).

Na podlagi vseh virov sem uspel izslediti 21 otoških mest:



- Benetke (It)

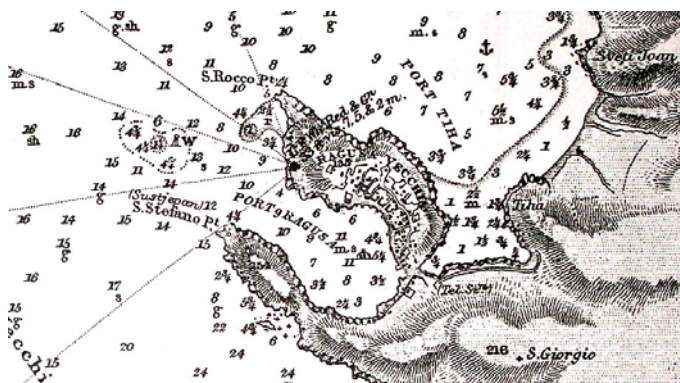
Slika 8: Benetke okoli leta 1570 (Braun in Hogenberg, 1990)

- Cadiz (Sp)



Slika 9: Cadiz leta 1764 (Historic cities, 2009)

- Cavtat (Hr)



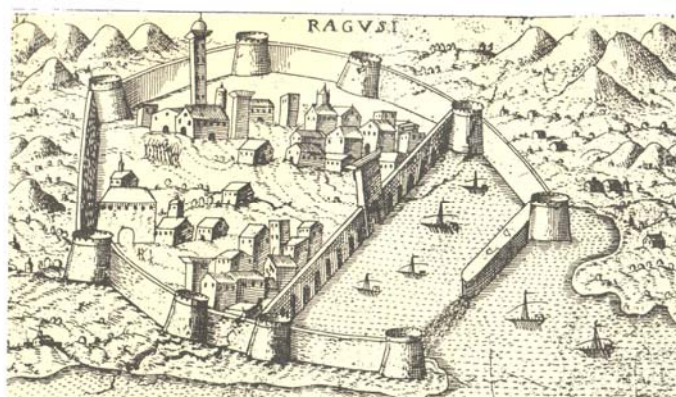
Slika 10: Cavtat (Beautemps-Beaupré, 1820, cit. po Kozlinčić, 2006)

- Chioggia (It)



Slika 11: Chioggia danes (Google earth, 2008)

- Dubrovnik (Hr)



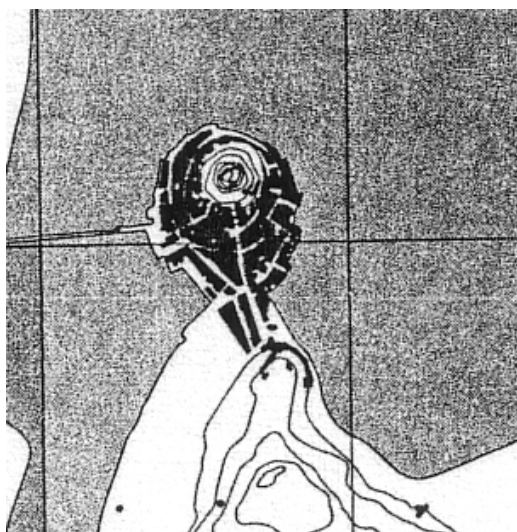
Slika 12: Dubrovnik (Zdunić, 1964)

- Gijon (Sp)



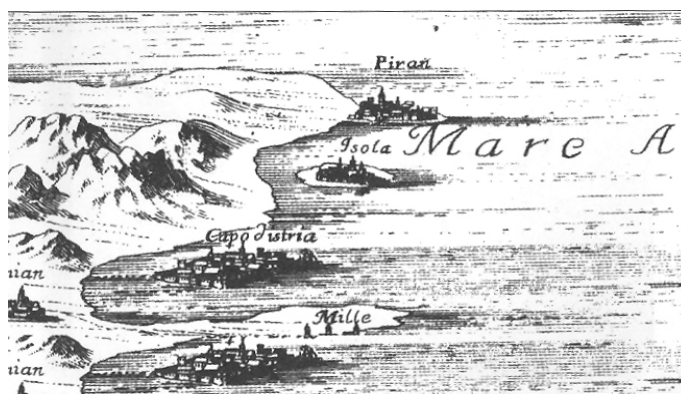
Slika 13: Gijon danes (Google earth, 2008)

- Gruissan (Fr)



Slika 14: Gruissan v srednjem veku (Valena, 1990)

– Izola (Si)



Slika 15: Izola (Gombač, 2007)

– Koper (Si)



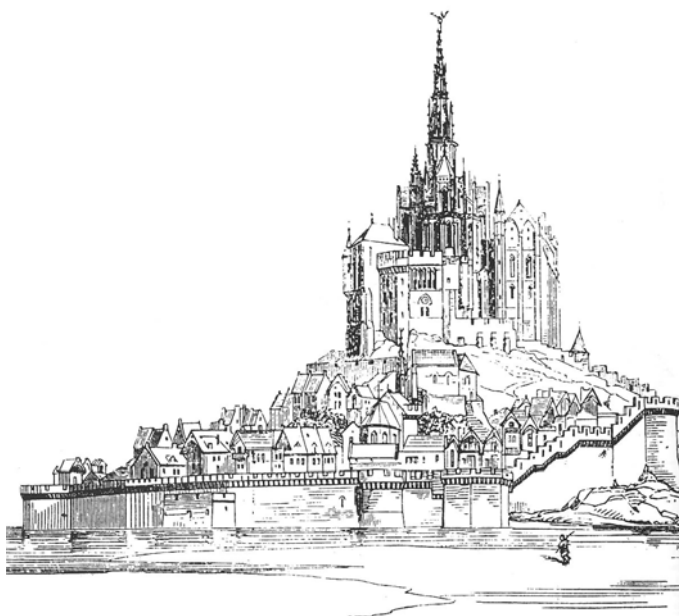
Slika 16: Koper (Gombač, 2007)

– Lindau (Ge)



Slika 17: Lindau (Braun in Hogenberg, 1990)

- Mont st. Michel (Fr)



Slika 18: Mont st. Michel (Milić, 1995)

- Novigrad (Hr)



Slika 19: Novigrad (Media photobucket, 2009)

– Primošten (Hr)



Slika 20: Primošten (Galeb, 2009)

– Rovinj (Hr)



Slika 21: Rovinj (Tadić, 1982)

- Sv. Štefan (Čg)



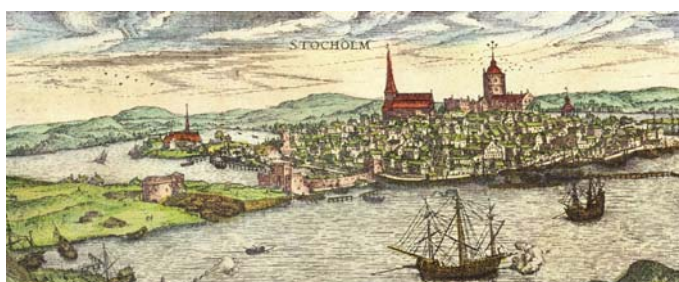
Slika 22: Sv. Štefan danes (Google earth, 2008)

- St. Malo (Fr)



Slika 23: St. Malo (Blaeu, 1. zvezek, 2004)

- Stockholm (Sw)



Slika 24: Stockholm (Braun in Hogenberg, 1990)

- Taranto (It)



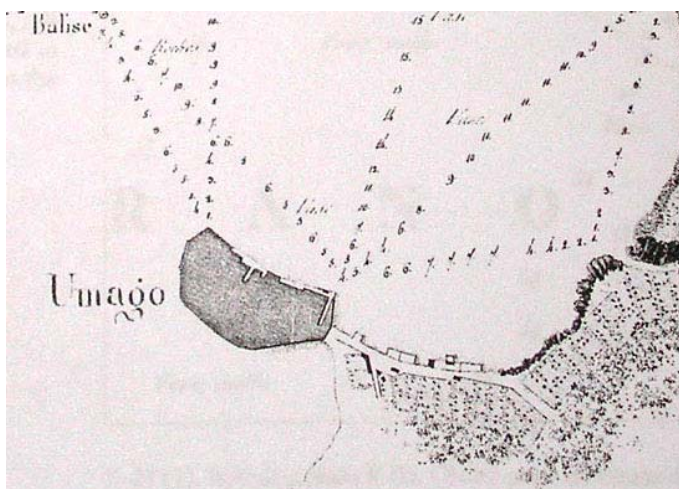
Slika 25: Taranto (Historic cities, 2009)

- Trogir (Hr)



Slika 26: Trogir (Zdunić, 1964)

- Umag (Hr)



Slika 27: Umag (Kozlinčić, 2006)

- Zadar (Hr)



Slika 28: Zadar (Zdunić, 1964)

Nato sem vsa mesta vnesel na karto Evrope:



Slika 29: Otoška mesta v Evropi. Najpogosteje se nahajajo ob obalah Jadranskega morja

Razvidno je, da se največ otoških mest pojavljajo ob obalah Sredozemskega morja, kar morda nakazuje na pomen pomorstva in pomorske trgovine za razvoj teh mest. Sredozemsko morje že zgodovinsko velja za eno najprometnejših morij na svetu. Otoška mesta so v največji meri nastala bodisi na otokih z naravnimi pristani, bodisi na otokih ob mirnih morjih. To je takih, ki imajo pretežno blage vetrove in majhne valove, saj oboje olajša pristajanje in plovbo ladij.

Zelo pogosta so predvsem v vzhodnem Jadranu, kar si lahko pojasnimo z velikim številom otokov na tem območju. Ob tem se postavi vprašanje zakaj jih ni več v Grčiji in Egejskem morju, kjer je ravno tako veliko število otokov. Morda je odgovor skriva v tam, da je Jadran v srednjem veku pestilo veliko število oboroženih spopadov, od selitev narodov do turških vpadov. Pogoste vojne so verjetno silile tamkajšnje prebivalstvo, da se je umaknilo na obalo in na otoke.

Vzhodni Jadran je bilo interesno območje različnih sil v srednjem veku, zato so bili vojaški spopadi tod zelo pogosti. Začeli so se z roparskimi pohodi ob selitvah narodov, nato pa so dosegli razpon od merjenja moči med Benetkami, Raguso (Dubrovnikom) in Genovo skozi srednji vek, Habsburških interesov ter vse do Turških vpadov od 15. stoletja. dalje. Polotok Istra, na katerem je tudi Izola, je bila zelo na udaru. Morda to pojasni zakaj se je ob njeni obali razvilo tako veliko otoških mest.



Slika 30: Zemljevid Istre iz 1540. Jasno se vidi otoška mesta ob obodu Istre: od zgoraj navzdol: Koper, Izola, Piran, Umag, Novigrad, Poreč, Rovinj (Pietro Coppo, cit. po Kramar, 1987)

3.2 ANALIZA: LASTNOSTI OTOŠKIH MEST

V nadaljevanju si bomo podrobneje ogledali nekatera od prej naštetih mest. Izbrana so tista mesta, ki so po strukturi in nastanku sorodna Izoli oziroma so iz drugih razlogov pomembna za razumevanje nastanka Izole. Najprej bo predstavljenih šest otoških mest (Rovinj, Zadar, Novigrad, Dubrovnik, Koper, Benetke), nato pa za primerjavo še 3 polotoška mesta (Poreč, Korčula, Piran). Danes so si oboja sorodna, saj so se otoška mesta v zadnjih stoletjih prelevila v polotoška. Vendar so nastala in se razvijala na različnih osnovah (otok, polotok), zaradi česar prihaja pri njih do določenih razlik.

Prva razlika je vezana na sam prostor nastanka. V prvem primeru gre za otok, v drugem za polotok. Otoki so morali vez s kopnim šele vzpostaviti, (most, nasip), medtem ko so bila polotoška mesta že povezana z zaledjem. Zato so bila mesta na otokih zelo omejena z rastjo, saj so se lahko razširila le do obale. Za razliko od njih pa so se lahko polotoška

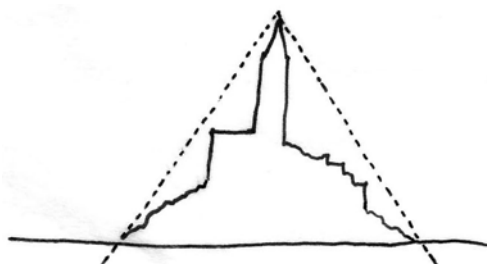
mesta naravno širila v zaledje.

Med otokom in kopnim je bila vodna površina, praznina, cezura. Ta je imela nekoč veliko večji pomen, kot ga ima danes. Služila je kot del obrambnega sistema, saj je ovirala dostop na otok. Kasneje, ko se je pričel otok spajati s kopnim, se je njen pomen zmanjšal. Ko se je kasneje preliv zasul in se je začela gradnja na stiku med kopnim in otokom, je cezura pričela izginjati. V percepcijskem smislu ima prostor nekdanjega preliva velik pomen, saj nakazuje mejo med tkivom (nekdanjega) otoka in kopnega. Pojavlja se na stiku med obema.

Stik med cezuro in otokom je tudi tretje oglišče trikotnika, ki se izriše v silueti otoškega mesta. Prvo oglišče je morje, drugo je vrh otoka, tretje pa cezura med otokom in kopnim. Trikotno silhueto mesta lahko štejemo za drugo posebnost otoških mest. Oblika siluete je precej odvisna od topografije. Obe lastnosti, cezura in silueta, pri priobalnih mestih razumljivo nista izraženi.

V nadaljevanju bosta obe lastnosti podrobneje predstavljene. Nato se ju bo še ogledalo v kontekstu izbranih otoških mest.

3.2.1 Trikotna silhueta pri otoških mestih



Slika 31: Trikotna silhueta mest

Silhueta otoških mest ima zelo pogosto obliko trikotnika. Spodnja vogla sta oba robova otoka, vrh pa predstavlja cerkveni zvonik. Na to obliko je vplivala že sama morfologija otoka, saj gre za majhno vzpetino, ki pogleda iz ravnine morja. Ob robu se stika s horizontom in se proti sredini dviga.

Trikotna silhueta je v veliki meri posledica naravnih danosti, saj ima večina otokov obliko vzpetine, ki se od morskega roba dviga proti sredini. Ko se je na njem oblikovalo naselje, je zgolj zasledovalo te pogoje in tako izrisalo trikotno silhueto.

Za zaznavo trikotne siluete je zelo pomembna cezura med otokom in kopnim. Ta namreč drži tretje oglišče trikotnika. Brez njega bi struktura razpadla in mesta veduta bi postala veduta polotoških mest. Da se otoška mesta razlikujejo od njih, je pomembno, da se cezura ohranja do te mere, da se jasno vidi trikotna silhueta otoka.

Nekoč so mesta prepoznavali po njihovi silhueti, ki se je izrisala na obzorju. To je bilo zelo pomembno za mornarje, da so že od daleč prepoznali matično пристanišče. Mesta so razvila (zavestno ali ne) zelo različne in prepoznavne silhuate.

3.2.2 Cezura pri otoških mestih



Slika 32: Cezura med kopnim in otokom

To je druga pomembna lastnost otoških mest. Pojavlja se pri vseh otoških mestih. Prostor cezure je mesto preliva, ki loči otok od kopnega. Velikost in oblika cezure sta odvisna od naravnih dejavnikov in se razlikujeta od mesta do mesta.

Za nas je pomembno, kaj se z njo dogaja pri mestih, ki so bila spojena s kopnim. Med otoškim in kopenskim delom mesta se je po zasutju ohranila cezura, to je prekinitev grajenem tkivu, ki je nakazovala mejo med obema deloma. Razlog njenega nastanka tiči verjetno v sami sestavi tal, saj so se ob zasutju ustvarila močvirnata in nestabilna tla, ki niso bila takoj primerna za gradnjo.

Od združitve otoka s kopnim naprej se je cezura pogosto precej spreminjala. Ponekod, na primer v Dubrovniku, je bila že zgodaj pozidana. Ponekod se je izoblikovala v lijakast odprt prostor, ki nakazuje potek nekdanje obale, kot na primer v Rovinju. V Zadru je spremenjena v mestni park, v Kopru v parkirišče. Programsko gledano je to lahko zelo raznolik prostor.

Cezura ima dve pomembni lastnosti: prvič, predstavlja prekinitev v mestnem tkivu, s čimer v silhueti mesta jasno nakaže, kje je meja med otokom in celino. Kot drugo je bila to sprva točka ovire in prehoda (most, nasip), ki se je postopoma prelevila v točko zadrževanja (nasutje kot javna odprta površina).

3.3 PRIMERI OTOŠKIH MEST

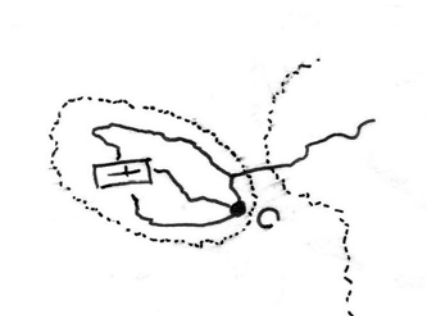
3.3.1 Rovinj



Slika 33: Rovinj v novem veku (Tadić, 1982)



Slika 34: Satelitski posnetek mesta Rovinj (Google earth, 2008). Jasno se vidijo trije sklopi: mesto na otoku, prostor cezure (obzidje - danes kot pas stavb) in mesto na kopnem



Slika 35: Konceptualna risba mesta Rovinj. S črtkano črto je označen najverjetnejši nekdanji potek obale, s polno glavne mestne ulice. Temna pika je glavni mestni trg, ob njem je pristanišče. Ulice se stekajo k cerkvi sv. Evfemije

Od vseh otoških mest je Rovinj še najbolj podoben Izoli. Mesti imata sorodno tako velikost kot strukturo. Tudi s kopnim sta bili spojeni v približno istem času. Povezuje pa ju tudi zelo sorodna zgodovina.

Rimljani so se naselili na otoku med 3. in 5. stoletjem. Na mestu sedanje cerkve sv. Evfemije so postavili kastrum. V naslednjih stoletjih je naselje zraslo v utrjeno mesto z dvojnim obzidjem. V 15. stoletju je imelo približno 3000 prebivalcev, kolikor jih je imela takrat tudi Izola.

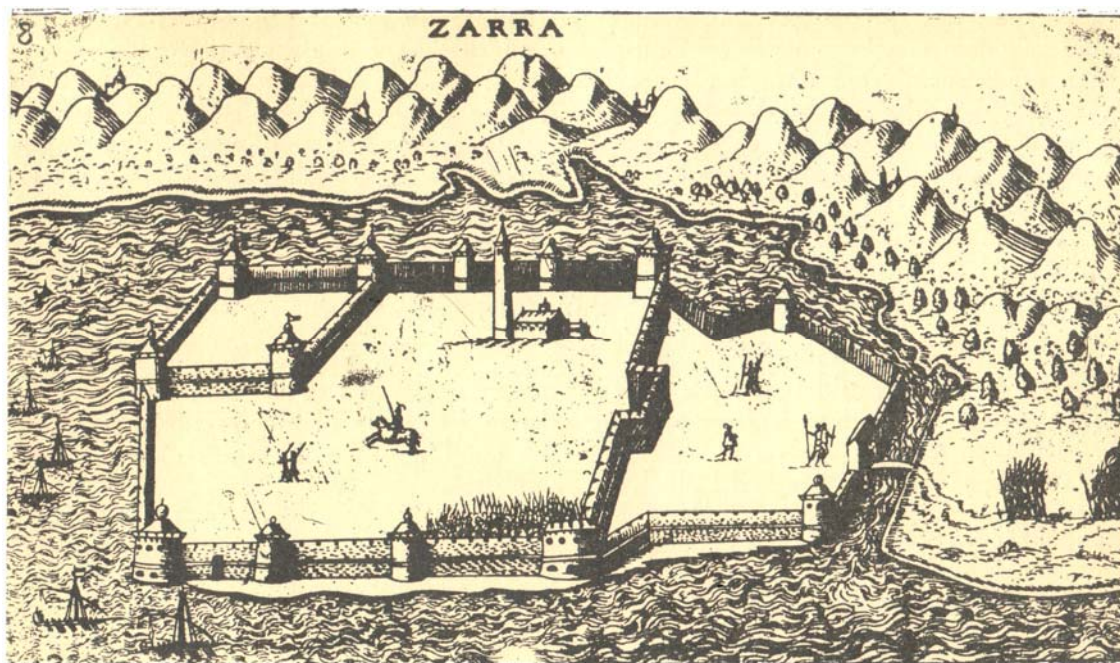
Na JZ delu otoka sta se oblikovala pristanišče (naravno najbolj zavarovana lega) in glavni trg. Hrbtenica naselja se vije na liniji med njima in cerkvijo sv. Evfemije. Okoli nje so razporejene stranske ulice, ki govorijo zgodbo o tem, kako je mesto raslo.

Pomenljiva je lokacija nekdanje kopenske povezave – mostu. Most se je nahajal približno na sredini obrambnega zidu (dane je spremenjen v vrsto stavb med nekdanjim otokom in kopnim). Kot dokaz za to naj služijo ulice na kopenskem delu mesta, ki se stekajo v to točko. Tako je most rahlo izven glavnega vstopa v mesto. Glavni vstop v mesto je obrnjen proti pristanišču. To nakazuje, da je imelo pristanišče za takratne prebivalce morda večji pomen kot kopenski vhod. (Tadić, 1982).

Trikotna silhueta: je razločno vidna s cerkvijo sv. Evfemije kot nosilko prostorskega poudarka. Mesto se zložno dviga proti vrhu.

Cezura: Stik med kopnim in otokom se je zasul relativno zgodaj, že leta 1763 (Tadić, 1982). Na njem ni bilo nobenih novogradenj. Le nekdanje zunanje mestno obzidje so prezidali v bivalne stavbe. Cezura se je preoblikovala v odprto javno površino, ki se je na obeh robovih razširila. Na severnem je nastala tržnica, na južnem mestni trg.

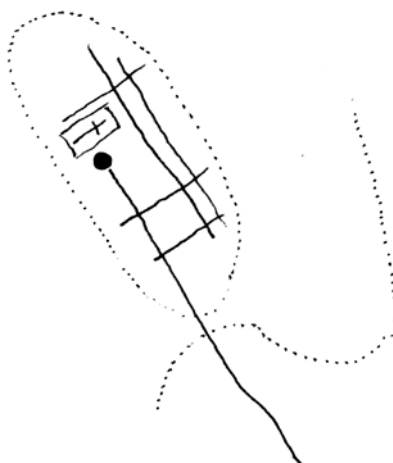
3.3.2 Zadar



Slika 36: Zadar v novem veku. (Zdunić, 1964)



Slika 37: Satelitski posnetek mesta Zadar (Google earth, 2008)



Slika 38: Konceptna risba mesta Zadar

Zadar je nastal na otoku na antični osnovi. Poseljen je bil že zelo zgodaj, saj obstajajo zapisi o piratskem naselju na njem iz leta 129 pr.n.š. (Zdunič, 1964). Preliv med otokom in kopnim je dobro zaščiten pred vetrovi in tokovi, zato se je tu že zelo zgodaj razvilo пристanišče. Sprva so se naselili Liburni, ki so sloveli kot odlični morjeplovci. Vendar so bili znani tudi kot pirati, ki so ropali rimska ladjevja. Zato so si jih slednji leta 59 pr.n.š. podjarmili. Na otoku so ustanovili municipij Iadera in vanj naselili rimske veterane. Takrat je bila zastavljena ortogonalna ulična mreža, ki se je ohranila vse do danes.

Kasneje v srednjem veku je mesto doživelo stagnacijo. Večkrat je bilo oropano in porušeno, tako da je večina rimskih stavb izginila. Nov zagon je mesto doživelo šele pod oblastjo Benetk v 12. stoletju, ko je postalo prestolnica celotne Dalmacije. To vlogo je obdržalo skoraj do 19. stoletja, ko mu je vzel primat Split. Še danes je v mestu prisotna močna Italijanska skupnost.

V strukturnem smislu mesto zaznamuje vedno zelo jasno vidna antična ulična mreža. Zaradi ugodne naravne lege se je pristanišče razvilo ob vzhodni obali mesta. Morska vrata so še danes lepo ohranjena.

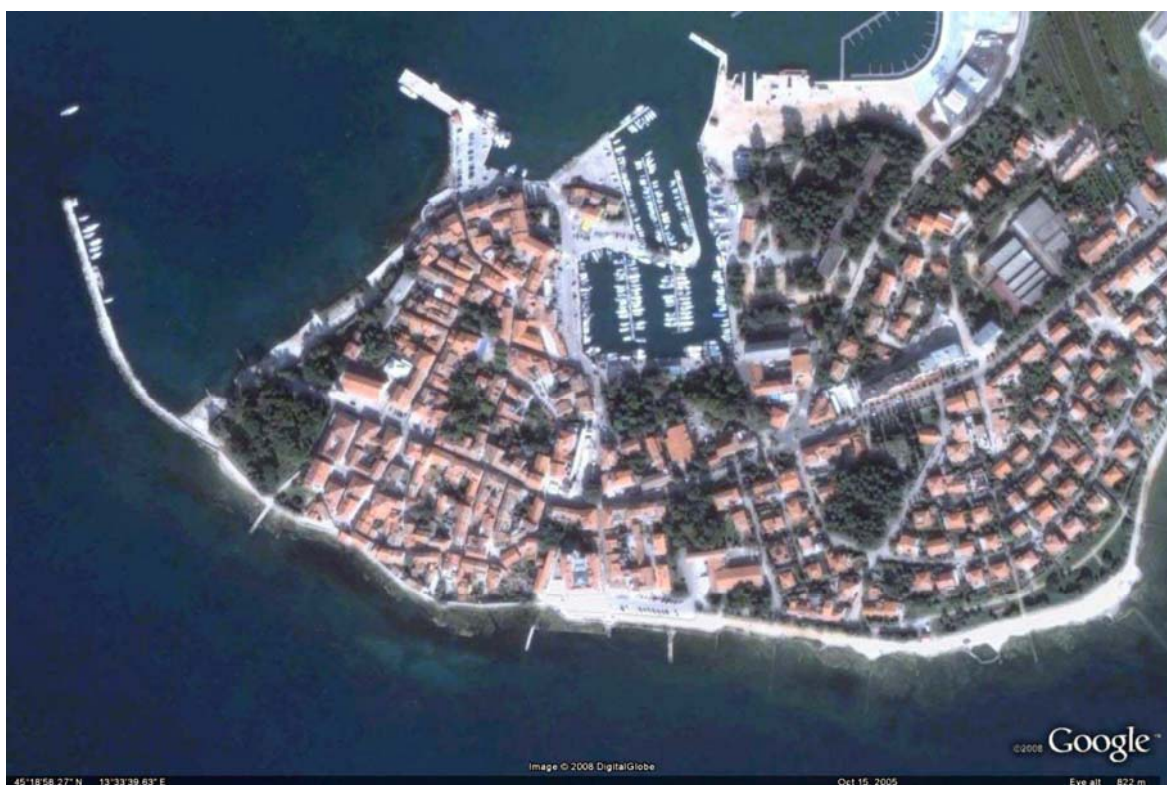
Trikotna silhueta: ni jasno prepoznavna zaradi plitve naravne oblike otoka. Je namreč zelo nizek in podolgovat, tako da se mesto dojema zelo linijsko z vertikalnimi poudarki več cerkvenih zvonikov.

Cezura: tudi za Zadar ni bilo mogoče ugotoviti točnega datuma zasutja preлива. Vendar se da glede na rabo tal na njem določiti, da se je to zgodilo pozno – v drugi polovici 19. ali prvi polovici 20. stoletja. Na njem je manjši gozdič. Čeprav ni bil urejen z namenom markirati cezuro, je to morda zanimiv način urejanja tega prostora.

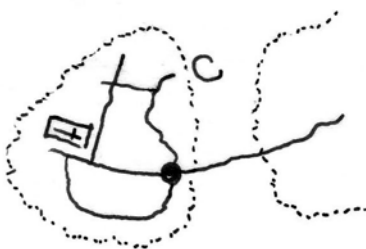
3.3.3 Novigrad



Slika 39: Novigrad v 17. ali 18. stoletju. Cezura med kopnim in otokom se je že pričela zasipavati (Media photobucket, 2009)



Slika 40: Satelitski posnetek mesta Novigrad (Google earth, 2008)



Slika 41: Konceptna risba mesta Novigrad

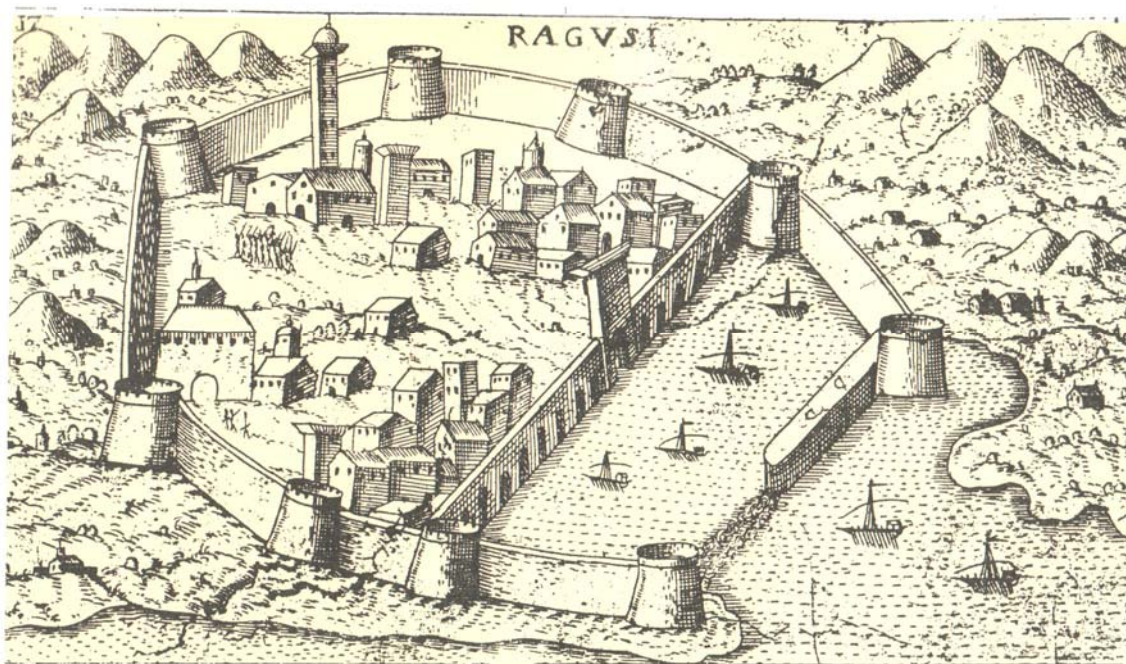
Novigrad je najmanjše otoško mesto med predstavljenimi. Nastalo je že v rimskem obdobju. Po nekaterih virih naj bi ga celo ustanovili prebivalci nekdanje Emone po njenem porušenju v 5. stoletju (P. Naldini: *Cerkveni krajepis ali opis mesta in škofije Justinopolis ljudsko Koper*, prva knjiga str. 3, po ponatisu 2001). Po nekaterih virih naj bi se s kopnim spojilo v 18. stoletju (Zdunič, 1993), po drugih tudi prej. Njegova zgodovina je zelo sorodna zgodovini Izole in Rovinja (nastanek v antiki, pod beneško nadoblastjo, pozna spojitev s kopnim...), zato je ni treba posebej izpostavljati.

Trikotna silhueta: je opazna, vendar ni tako izrazita kot pri Rovinju ali Izoli. Otok je zelo nizek, tako kot pri Zadru. Vendar se zaradi majhnega obsega že lahko razbere trikotno silhueto.

Cezura: s kopnim je bil spojen v 18. stoletju, kar je relativno zgodaj. Mesto stika je še

danés jasno razvidno. Ulična mreža na obeh bregovih nam zariše pravokotno cezuro južno od pristanišča. Ta je danes deloma urbanizirana, deloma pa prekrita z drevesi. Novogradnje so zanemarile otoško preteklost otoka, saj so nameščene vzdolž osrednje prometne žile, ki povezuje otok s celino. S tem cezura ne pride do izraza.

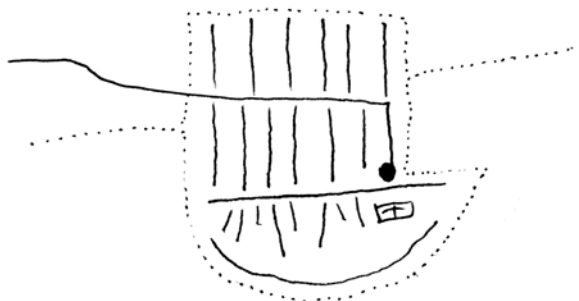
3.3.4 Dubrovnik



Slika 42: Dubrovnik v 11. stoletju. Lepo se vidita obe naselji in zasut prostor med njima. (Zdunić, 1964)



Slika 43: Satelitski posnetek mesta Dubrovnik (Google earth, 2008)



Slika 44: Koncept mesta Dubrovnik

Od vseh otoških mest v vzhodnem Jadranu je bil le Dubrovnik v svoji zgodovini prestolnica. Ostala mesta so sicer ohranila veliko avtonomije, a nikoli niso vladala drugim mestom². Dubrovnik, takrat imenovan Ragusa, je obogatel s pomorsko trgovino med Evropo in Orientom. Dolgo časa je predstavljal edino resno konkurenco Benetkam v vzhodnem Mediteranu (Zdunić, 1964).

Mesto je nastalo v 7. stoletju, potem ko so ostanki rimskega prebivalstva zapustili Epidaurus (današnji Cavtat, še eno mesto na otoku) in se naselili na majhen kamnit otok

² Zaradi tega je moralo razviti 'državne' ustanove, reprezentančne prostore, itd., lahko je pobiralo davke in je posledično raslo hitreje od sorodnih mest.

Laus. Ta je imel dobro naravno obrambno lego. Na drugi strani preliva, severno od današnjega Straduna, so se naselili Slovani. Obe naselji sta se povezali v 12. stoletju, ko so dokončno zasuli močvirnat preliv med njima. Severni rob preliva danes predstavlja Stradun (osrednja mestna ulica). Združeno mesto je nato raslo in se postopoma slovaniziralo. V naslednjih stoletjih se je razvilo v pomorsko in trgovsko velesilo, ki je bila na vrhuncu svoje moči v 16. stoletju.

Najpomembnejša ulica v mestu – Stradun – se ne nahaja po naključju na kopenskem robu stika s celino. Prostor zanjo se je izoblikoval že mnogo prej, ko se je otok povezal s kopnim. Takrat se je ob njej začelo oblikovati novo mestno središče. Sama ulica, ki je hkrati tudi osrednji trg, je bila narejena v 15. stoletju (Zdunić, 1964).

Že zelo kmalu se je med kopnim in nekdanjim otokom oblikovala nova četrt. Ulice v njej so speljane na zanimiv način, saj tečejo pravokotno od smeri poteka obale. Kot da bi si želele po čim krajši poti priti na otok. Morda je bil to tudi namen, povezati četrt na zdaj že nekdanjem otoku s četrtjo na celini. Ulice so tudi zelo pravilno oblikovane, kar nakazuje na premislek pri gradnji, morda tudi na to, da se je četrt zakoličila in zgradila zelo hitro (v obdobju stoletja, dveh).

Za razliko od nje je ulična mreža na otoku zelo členjena. Nastajala je v času, ko je bil Dubrovnik še otok. Razvila se je glavna žila, ki poteka v smeri V–Z, na katero so se pravokotno pripenjali kraki stranskih ulic. Ta razlika med naseljema na otoku in na cezuri morda na prvi pogled ni opazna, vendar jo pozorno opazovanje razkrije. Razlika je pomenljiva zato, ker predstavlja možen način oblikovanja cezure z igro v ritmu ulične mreže.

Četrt severno od Straduna se je v današnji obliki izoblikovala v približno istem obdobju kot četrt na cezuri. Ker je bilo to sprva zelo revno in neugledno naselje, so se ga po potresu v srednjem veku odločili zgraditi na novo (Zdunić, 1964). Ker se je to dogajalo v približno istem ali kasnejšem času kot urbanizacija cezure, so verjetno ulično strukturo prenesli še severno od Straduna. Najverjetneje od tod izvira oblikovna sorodnost.

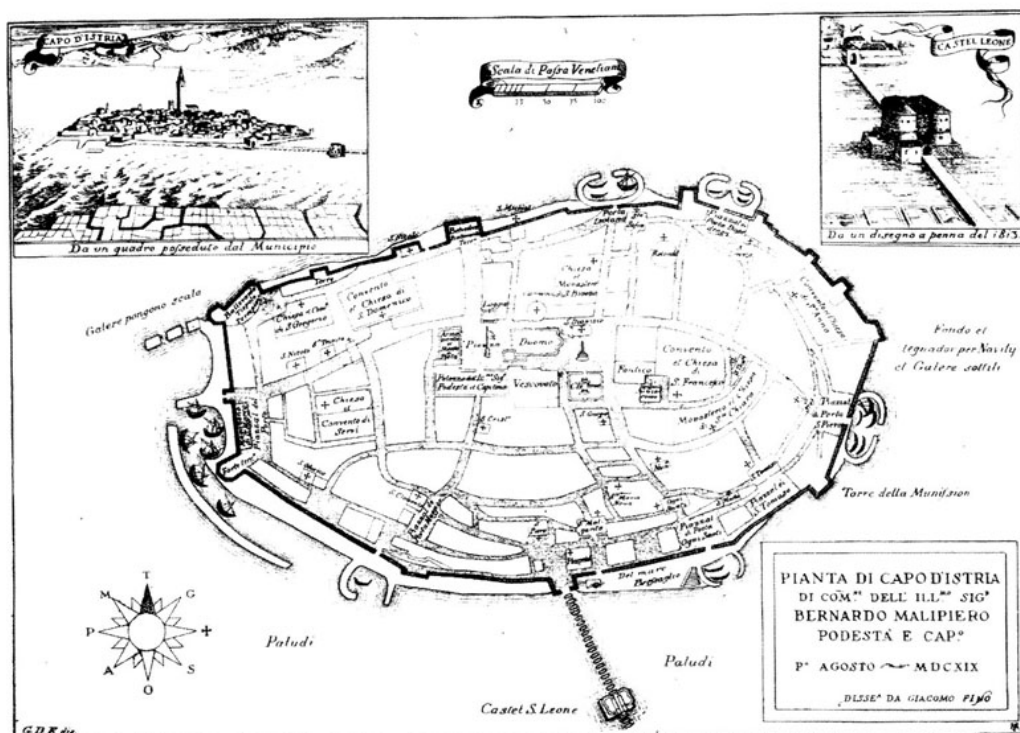
Dubrovnik je bil otoško mesto zelo kratek čas. Že zgodaj se je spojil s kopnim in je zanemaril svojo otoškost. Temu je botrovala tudi specifična oblika otoka (razpotegnjen, vzporeden z obalo) in naselja na drugi strani preliva, s katerim se je združil. Danes tvorita nedeljivo celoto, zato se ga ne bere več kot otoško mesto. Vendar se da v njem razbrati določene elemente otoškosti.

Trikotna silhueta: ni opazna, ker se je jedro naselja razvilo v depresiji med dvema vertikalnima robovoma (otokom, pobočjem na celini).

Cezura: je oblikovana na specifičen način, ki bi lahko služil tudi kot izhodišče za

oblikovanje drugih cezur. Kot prvo je mesto cezure pozidano, in to v jasno razpoznavnem vzorcu. Vzporedno nameščene ulice, ki skušajo po čim krajši poti povezati otok s kopnim, so na kopenski in otoški strani zamejene z dvema ulicama. Ti dve predstavljata robova obale. Privedeta pa tudi do spremembe gibanja. Če se obiskovalec giblje po Stradunu v smeri V-Z, mora za dostop na otok spremeniti smer gibanja v S-J, nato pa se na otoku spet usmeri v smer V-Z (torej vzdolž otoka). Ta spremembe ritma gibanja je lahko zanimiv oblikovalski princip.

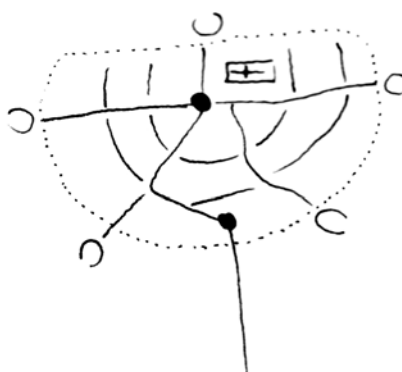
3.3.5 Koper



Slika 45: Koper leta 1619 (Gombač, 2007)



Slika 46: Satelitski posnetek mesta Koper (Google earth, 2008)



Slika 47: Konceptna risba mesta Koper

Koper je po obsegu (in tudi po pomenu) največje otoško mesto v Istri. Vanj so Benečani veliko vlagali, saj je bilo mejno mesto z Avstrijo, s katero so bile Benetke v stalnih konfliktih. Bilo pa je tudi blizu trgovskih poti s srednjo Evropo, kar je bilo zelo pomembno za Beneško gospodarstvo. Nastalo je v približno istem času kot druga omenjena otoška mesta v 6. stoletju. Postavljeno je bilo na največji otok od obravnavanih in se je tudi zadnje povežalo s celino. Šele v 20. stoletju se je dokončno spojil s kopnim.

Tako zaradi velikosti otoka kot naselja na njem se je Koper razvijal drugače od sorodnih mest. Za razliko od večine otoških mest ni razvil enega, ampak več pristanišč. Ta so bila enakomerno razporejena okoli otoka. Vsako je razvilo svojo žilo do osrednjega trga. Ohranilo pa je le en kopenski vhod.

Trikotna silhueta: je jasno razvidna z glavnim zvonikom na sredini. Danes so jo preoblikovali volumni sodobnih zgradb (stolpnic) okoli starega jedra. Stara mestna vizura se počasi zgublja.

Cezura: Koper ima zares največjo cezuro med kopnim in otokom, saj meri razdalja med otokom in kopnim več kot 700 m. Preliv je bil zasut šele v 20. stoletju in se danes hitro urbanizira. Tako Koper postopoma izgublja vizuro mesta na otoku sredi zaliva.

3.3.6 Benetke



Slika 48: Satelitski posnetek Benetk (Google earth, 2008)

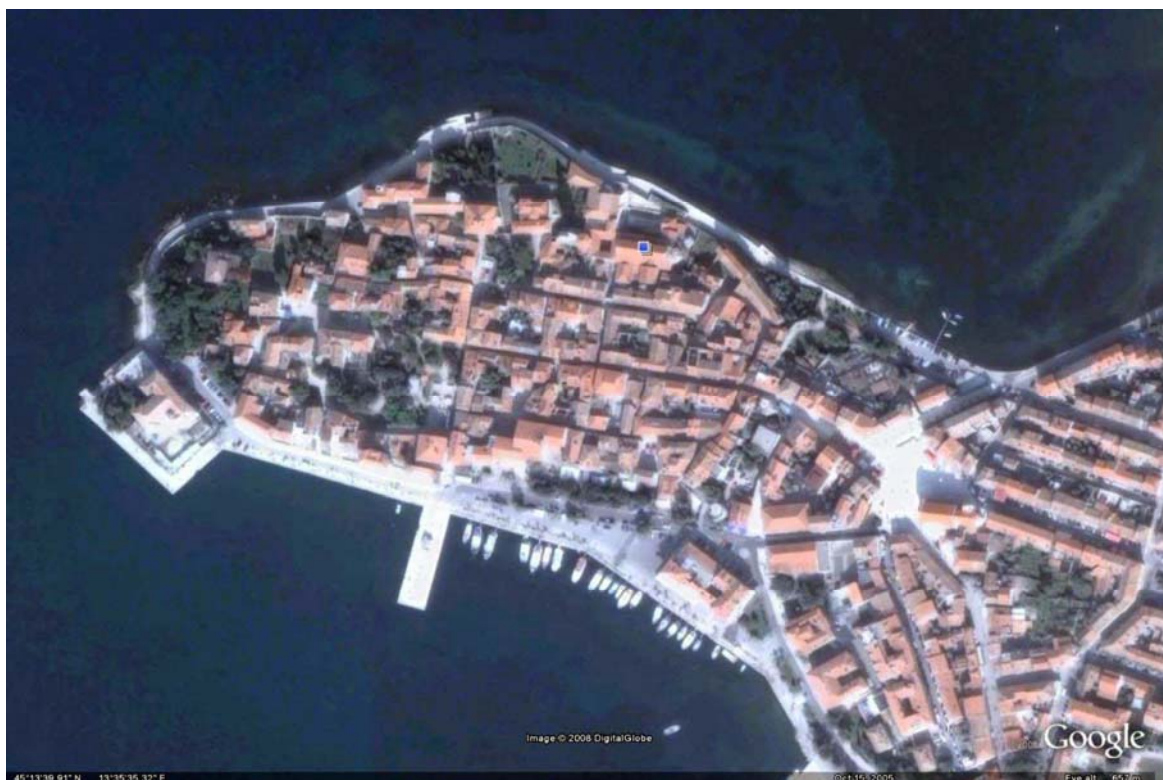
Benetke so drugačne od ostalih otoških mest. Po definiciji sicer so otoško mesto, saj so nastale na otokih in morajo vse dobrine uvoziti s kopnega, vendar se vseeno precej razlikujejo od ostalih. Poleg tega, da so nastale na seriji majhnih lagunskih otokov, so vso svojo strukturo obrnile na glavo. Vse glavne komunikacije potekajo po vodnih kanalih, tako znotraj mesta kot med mestom in okolico. S tem postane voda del mestnega tkiva in v funkcionalnem smislu ni več jasne razmejitve med otokom in morjem.

Benetke so izjema med otoškimi mesti, saj pri njih ni tkivo otoka strogo ločeno od tkiva morja, vendar tvorita nedeljivo celoto. Kot to poetično opiše Brodsky »se kanali ravna po vodi, ta pa se [...] nikoli ne konča« (Brodsky, 1996: 40). Prav tako jih Košir (1993) opiše kot »mesto v objemu morja« (Košir, 1993: 139). V strukturnem smislu sta seveda ločena, toda za golo funkcioniranje mesta sta se spojila mesto in voda. Po ulicah so potovali ljudje, po vodi tovor. Tako mesto ne dojema svojega kopenskega obsega kot neke prostorske omejitve, temveč vanj vključi še vodo. Otoška mesta so zaključila ob obali, Benetke pa ne.

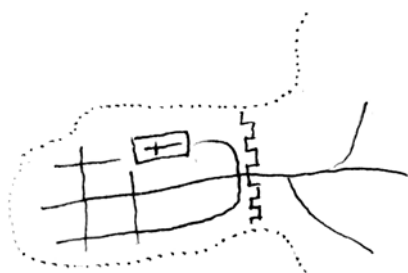
Benetke so povezane z večino otoških mest. Precejšnjemu delu od njih so vladale (Koper, Izola, Rovinj, Zadar, Novigrad,...), z drugimi so bile v vojni (Dubrovnik), s tretjimi so samo sodelovale.

3.4 PRIMERI POLOTOŠKIH MEST

3.4.1 Poreč



Slika 49: Satelitski posnetek mesta Poreč (Google earth, 2008). Z podrobnejšim pregledom se da določi mejo med dvema deloma naselja – tistem na polotoku in tistem na celini. Med njima je bil zid, ki je občutno ožji, kot bi bil morski preliv



Slika 50: Konceptualna risba mesta Poreč. Čeprav je nastalo na polotoku, je imelo nekdane mestno obzidje podobno vlogo kot preliv pri otoških mestih

Poreč je nastal na staroantični naselbini na polotoku. Mesto je nastalo na antični osnovi, kar se še danes vidi v njegovi ulični strukturi. Razvilo se je iz rimskega naselja in od tod je tudi pobralo ortogonalno ulično strukturo (Darovec, 2008).

Kljub temu da je Poreč nastal na polotoku, ima naselje na njem določene poteze otoških

mest. Mesto je imelo le ena kopenska vrata, katerih lokacija je še danes opazna – na osrednji ulici, ki povezuje polotok s celino.

Cerkev je nastala na mestu nekdanje bazilike in ob njej se je razvil mestni trg. Pristanišče je bilo ob celotni južni obali naselja, saj ima mesto ugodno lego in je naravno zavarovano proti morju, zato ni bilo potrebe po utrjenem pristanišču.

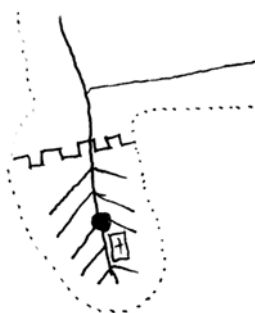
Trikotna silhueta: zaradi lege na polotoku se ni razvila.

Cezura: glede na to, da Poreč ni bil otok, ne moremo cezure obravnavati enako kot pri otoških mestih. Dokler je bilo mesto omejeno z zidom, bi lahko prazen prostor pred njim do določene mere obravnavali kot cezuro. Toda v vsakem primeru je ta bila prisotna le toliko časa, dokler se ni mesto razširilo preko obzidja. Ker se je to zgodilo že zelo zgodaj, mesto danes nima prepoznavnega niti oblikovanega prostora cezure.

3.4.2 Korčula



Slika 51: Korčula (Ivo Pervan, cit. po Zdunič, 1991)



Slika 52: Konceptna risba mesta Korčula. Jasno se vidi smer ulic v obliki ribje kosti z jedrom na sredini Korčula se je, tako kot Poreč, razvila na polotoku. Nastala je že v starogrških časih kot Kokyra in je preživljala zelo burno zgodovino, tekom katere je bila večkrat porušena in obnovljena.

Za razliko od večine srednjeveških mest, ki so rasla organsko, je bila Korčula v srednjem veku dosledno formalno urbanizirana. Ulice so urejene v obliki ribje kosti. Na podlagi

pričevanj domačinov je bil glavni razlog zato čisto utilitaren, saj so se s tem sistemom znebili sončne pripeke poleti in umirili moč hladnih vetrov pozimi.

Pozidava na kopnem je bila prepovedana vse do sredine 19. stoletja, zaradi česar se je lahko mesto razvijalo zelo podobno kot otoško mesto. Prostor pred mestom – 'cezura' – se je urbaniziral šele v zadnjih sto letih, kar se je dogajalo zelo stihijsko.

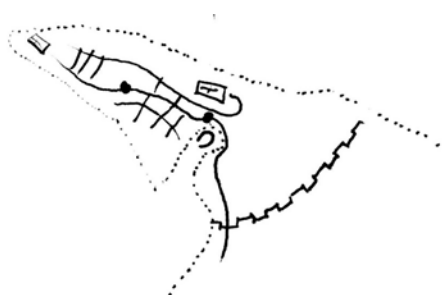
Trikotna silhueta: Dokler še ni bilo gradnje zunaj obzidja, je bila do določene mere prepoznavna. Mesto se je razvilo na manjši vzpetini, na vrhu katere je cerkev, kar je po obliki sorodno marsikateremu otoškemu mestu. Prostor pred obzidjem, ki bi ga lahko do določene mere obravnavali kot 'cezuro', saj je bil primerno nizek, je omogočal do določene mere prepoznavanje trikotne silhuete. Ko se je mesto razširilo preko obzidja, je se je trikotna silhueta pričela brisati.

Cezura: zaradi zgodovinskih razmer je imel prostor pred mestom velik potencial, saj je bil zelo dolgo nepozidan. Do določene mere bi lahko o njem govorili kot o cezuri, saj je šlo zelo dolgo za nizko odprto površino, ki je bila vizualno podobna vodni površini. Kasneje je bil ta prostor, lahko bi rekli, nespametno pozidan. Danes je na njem razpršena gradnja (sicer centralnih dejavnosti – pošta, banka, tržnica, zdravstveni dom, itd.).

3.4.3 Piran



Slika 53: Satelitski posnetek mesta Piran (Google earth, 2008)



Slika 54: Konceptna risba mesta Piran

Zgodovina Pirana je zelo podobna zgodovini Izole in Kopra. Po nekatih podatkih naj bi bil piranski polotok poseljen že v 1. stoletju pr.n.š. s strani Ilirov. Kot naselje se prvič omenja že v 7. stoletju kot Piranon. To je približno isti čas, ko sta nastala tudi Koper in Izola. Naselje se je izoblikovalo na skrajni konici polotoka in se nato postopno širilo proti celini. Najprej je nastala četrt Punta. V 13. stoletju se je mesto razširilo na četrt Porto Campo, kasneje pa še na Marciano (po Zanetti, 2004: 92).

Mesto je bilo obzidano in skupaj z rastjo mesta se je premikalo tudi obzidje. Ostanke posameznih obzidij je še danes možno videti. V 15. stoletju so na vzpetini zunaj mesta

zgradili novo obzidje, ki se še danes slikovito vije nad mestom in riše prepoznavno veduto.

Prostor sedanjega Tartinijevega trga (osrednji mestni trg) je bilo več stoletij mestno пристanišče – mandrač. Zasuli so ga konec 19. stoletja. Ob njem so vse pomembnejše mestne stavbe: županov urad, sodišče, gledališče in več meščanskih palač.

Trikotna silhueta: ni prisotna tako zaradi načina poteka reliefa, kot odsotnosti cezure. Greben se sicer stopničasto, toda stalno dviga. Ne razvije se vzpetina v slogu otoških mest, ko se na sredini dvigne, nato pa proti vodi spusti.

Cezura: o cezuri kot pavzi med mestom in celino pri Piranu ne bi mogli govoriti, saj se mesto organsko razrašča po grebenu že vso svojo zgodovino.

3.5 UGOTOVITVE

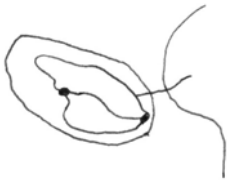
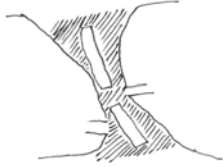
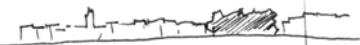
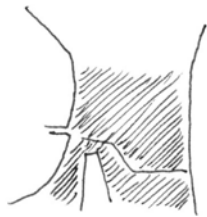
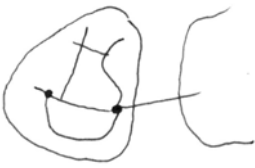
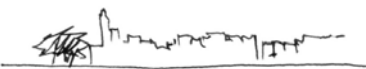
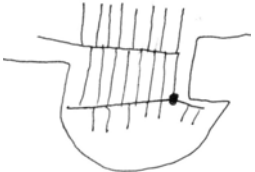
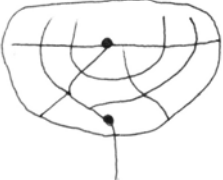
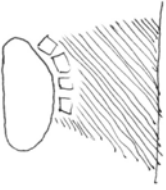
Izkazalo se je, da obravnavana mesta povezujejo določene prvine otoškosti. Obe značilnosti otoških mest (trikotna silhueta, cezura) se ne pojavljata pri vseh mestih v enaki meri. To je razumljivo, saj so v različnih mestih različni pogoji, od naravnih danosti do družbenega ozadja. Na to, da se pojavijo elementi otoškosti, verjetno vpliva mnogo faktorjev, od reliefa do zgodovinskih okoliščin, oddaljenosti od kopnega, itd. Vendar se kljub temu obe lastnosti pojavljata v večini otoških mest.

Trikotna silhueta se je najlepše razvija v Rovinju in (zgodovinskem) Kopru. Pri obeh je jasno prepoznavna zložna rast naselja proti sredini z zvonikom kot prostorskim poudarkom. Slabo pa je razvita na primer v Zadru (prenizek otok) in Dubrovniku (svojevrsten potek obale).

Oblika in velikost cezure se prav tako spreminja od mesta do mesta. V Izoli je bila široka 40 m, v Kopru pa preko 700 m. Pri preoblikovanju cezure si puščajo mesta največ razlik. V Rovinju se oblikuje v trg, v Zadru v mestni park, v Dubrovniku v mestno četrt, v Kopru pa v vse od parkirišča do športnih površin.

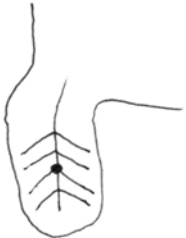
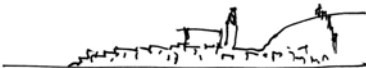
Vsak primer je res zgodba zase, vendar v večini primerov lahko razberemo vsaj nekatere elemente otoškosti. V spodnji tabeli bodo prikazani podatki o pojavnosti določenih otoških lastnosti pri izbranih mestih.

Preglednica 1: Prikaz elementov otoškosti na primeru izbranih mest

Kraj	Trikotna silhueta	Cezura
Rovinj 	Jasno prepoznavna 	Spremenjena v javne površine (tržnica trg, manjši park) 
Zadar 	Ni jasno prepoznavna 	Spremenjena v gozdlič 
Novigrad 	Deloma prepoznavna 	Rob proti morju zariše obzidje, ostanek cezure deloma pozidan 
Dubrovnik 	Ni opazna zaradi specifične razrasti naselja 	Oblikovana na specifičen način. Urbanizirana, drugačen ritem ulic kot na otoku 
Koper 	Lepo izražena 	Zasuta pozno, hitro urbanizira: poslovne stavbe, parkirišča, športne površine 
Benetke	svojevrsten sistem	

Se nadaljuje

Nadaljevanje

Kraj	Trikotna silhueta	Cezura
Poreč 	Se ne pojavlja 	Ni bil otok, zato se ne pojavlja. Viden je le ostanek roba med mestom in celino v obliki nekdanjega obzidja 
Korčula 	Je deloma razvidna. Oblikujeta jo potek reliefa in spremenjen ritem zgradb za obzidjem 	Ni bila otok, zato se ne pojavlja. Viden je le rob med mestom in celino v obliki nekdanjega obzidja 
Piran 	Ni prisotna 	Ni prisotna

4 IZOLA

V nadaljevanju se bomo podrobneje posvetili Izoli kot osrednjemu predmetu obravnave. Najprej bomo pregledali njen zgodovinski razvoj, nato pa jo podrobneje analizirali.

4.1 ZGODOVINA IZOLE

Zgodovino Izole je treba gledati v širšem kontekstu zgodovine Istre. Dogodki, ki so vplivali nanjo, so vplivali tudi na druga istrska mesta, in obratno. V nadaljevanju bodo podrobneje predstavljeni razlogi, ki so privedli do življenja na otokih. Za razumevanje dogajanja v prostoru je zelo pomembna osvetlitev takratnega družbenega dogajanja.

V nadaljevanju bom predstavil zgodovinsko Izole. Pri tem se bom opiral na zgodovinarja Janeza Kramarja in njegovi dve knjigi o zgodovini Izole: *Izola: mesto ribičev in delavcev*, 1987 in *Izola 1945 – 1991: Iz zgodovine občine od osvoboditve izpod fašizma do ustanovitve samostojne republike Slovenije*, 2002. V obeh je zelo natančno obdelal zgodovino mesta. Nadaljnja poglavja o zgodovini bodo povzeta po obeh.

4.1.1 Antika (do 476 n. š.)

Prvi znaki poselitve so se na območju občine Izola pojavili že v prazgodovini. Prvotna plemena na tem področju (Histri, Iliri, Japodi, itd.) so se naseljevala v tako imenovane kaštelirje, z leseno palisado zavarovane vasi na vrhovih vzpetin. Na območju Izole je bil pomemben kaštelir³ Albucan nad vasjo Korte. Sicer pa ni iz tega obdobja nobenih sledi o poselitvi ob obali. Morda ni bilo potrebe po tem, saj je tedanja kultura temeljila na predvsem na poljedelstvu, zato naselbine razen ribolova in občasne trgovine niso bile odvisne od morja. Ljudje so se raje zadrževali na višjih legah, ki so bile lažje branljive, in obdelovali zemljo v nižinah ali na pobočjih. Zanimivo je to, da se je ta struktura poselitve ohranila vse do današnjih dni, saj je večina vasi v slovenski Istri še danes na vrhu gričev s polji v nižinah ali na terasiranih pobočjih.

V letih 178-177 pr.n.š. si je Rim v osvajalskih pohodih priključil Istro. Prišla je pod upravo kolonije Akvileje (*Aquilea colonia Latina*). Albucan je postal vojaška postojanka, ki je zaradi svoje visoke lege omogočal dober nadzor nad okolico. Rimljani so sprožili kolonizacijo Istrske obale. Privlačila sta jih predvsem ugodna klima in rodovitna zemlja, ki sta novo naseljenim Rimljanom omogočala lagodno življenje. Vendar razen na obalnih predelih jim ni uspelo romanizirati starega prebivalstva. Zapisi iz konca obdobja navajajo, da so ti ohranili svojo kulturo vse do zgodnjega srednjega veka. Rimljani so prinesli nove kulture in tehnike obdelovanja poljščin, kar je povzročilo velik napredek v kmetijstvu.

3 Nekateri viri, predvsem Izolani sami (o tem je pisala Nada Morato, 1998) uporabljajo zanj tudi ime *Kašler*.

Razvijali so predvsem oljarstvo, vinogradništvo, sadjarstvo in ribištvo (Kramar, 1987).

Leta 42 pr.n.š. je postala Istra sestavni del Rimskega cesarstva, s čimer se je pričel dvestoletni razcvet tega območja. Od tega trenutka dalje prebivalci niso bili več vezani plačevati davke Rimu, kar je ugodno vplivalo na razvoj regije. Zacvetela je trgovina, predvsem pomorska. Tako je Istra v Italijo na veliko izvažala olje, vino in les. Že Plinij je omenjal, da so v Rimu zelo cenili rdeče vino *Pucinum* (domneva se, da gre za predhodnika refoška) iz okolice Tržaškega zaliva. Že takrat se je kazala velika navezanost na morje in čezmorsko trgovanje, ki je ostala pomemben element razvoja območja tudi v naslednjih obdobjih. Zlata doba je trajala do približno leta 150 n. š., ko so se začeli kazati prvi znaki krhanja rimskega cesarstva.

V tem obdobju nastanejo na območju občine Izola prve naselbine ob sami obali. V obeh zalivih ob otoku so našli ostanke poselitve. V Simonovem zalivu so ostanki podeželske vile (*vila rustica*) s številnimi spremljajočimi objekti in manjšim pristaniščem. Ostanki slednjega so še danes vidni. V vzhodnem zalivu Viližan so našli ostanke opekarne, ki je prav tako imela lastno pristanišče (Kramar, 1987).

Otok v tem obdobju verjetno še ni bil poseljen. Čeprav nekateri viri poročajo drugače, ni nobenih dokazov za to⁴. Za takratne prebivalce je moral biti zelo neprivlačen, saj je bil majhen, posut z apnenčastimi skalami in gosto poraščen z grmičjem. Podoben je bil kateremu od manjših neposeljenih otokov ob Hrvaški obali. Zaradi varnosti, ki jo je nudila *pax romana*, ni bilo nobene potrebe po zapustitvi udobne in plodne ravnice ter se preseliti na majhen neudoben skalnat otok.

4.1.2 Zgodnji srednji vek (476 – 1280)

Od konca Rimskega imperija do leta 932 je o dogodkih v Istrskih krajih bolj malo znanega. Z vpadi germanskih in kasneje še slovanskih plemen je prišlo do ropanja nekoč bogatih rimskih dežel, kar je privedlo do zastoja in razkroja civilizacije v večini Evrope. To so bili zelo burni časi, ki so prebivalce Istre silili v obrambo pred vpadi Germanov, Slovanov in drugih plemen. Pogosti so bili tudi vpadi piratov, tako muslimanskih (Saraceni) kot skandinavskih (Vikingi). Po eni od legend naj bi ravno po enem do vikinških napadov Izola dobila svoj grb – golobico z oljčno vejico v kljunu. V tem obdobju je Istra menjala več vladarjev, od Bizantincev, Langobardov, Frankov do Bavarcev. Vmes so bila tudi obdobja brezvladja, ki so krajem ponudila stopnjo avtonomije in jim omogočila lasten razvoj. Ta je pomembna predvsem proti koncu tega obdobja.

Romansko prebivalstvo v širši regiji (*Norik, Regio X: Venetia et Histria, Dalmatia*,...) se je bilo ob vpadih prisiljeno umakniti na bolj zavarovana območja. Bežali so tako na višje

4 Kramar omenja pisca P. Kandlerja, ki meni, da so prebivalci prevzeli ime Haliaetum (prvotno ime Izole) od prebivalcev, ki so že pred njimi živeli na otoku. Leta 1876 je o tem pisal tudi neki 'P'. (Izola: mesto ribičev in delavcev, 1987: 31)

predele (v Sloveniji jih poznamo kot gradce: Ajdov gradec, Rifnik,...) ali na prej neposeljene otoke. Tako so se v 7. stoletju prebivalci zatekli na otok *Capris* in znak hvaležnosti do Bizantinskega cesarja naselbino poimenovali *Justinopolis* (po Bizantinskem cesarju Justinjanu II., 669 – 771). Kasneje je postala sodobni Koper. Zelo verjetno so se jim ob umiku pridružili prebivalci iz drugih rimskih naselbin v zaledju. Tako kot so prebivalci nekdanje Emone 6. stoletju ustanovili sodobni Novigrad (takrat kot *Neapolis*, kasneje *Civitas nova*), lahko sklepamo, da so nekateri pridružili tudi že obstoječim varovanim naselbinam, kot je bil *Justinopolis*.

Do tega trenutka lahko govorimo o visoki stopnji sorodnosti med naselbinami ob morju in v notranjosti, saj je šlo za isto kulturo. Vendar pride ob vpadih ljudstev do velikih razhajanj med razvojem mest v notranjosti in tistih ob obali. Večje naselbine v notranjosti, kot so bile *Emona*, *Celeia*, *Poetovio*, so ob vpadih ljudstev razpadle. Novi priseljenci, ki so zasedli ta prostor, so potrebovali stoletja, da so znova ustvarili meščansko kulturo in razvili mesta (Ljubljana: prva omemba 1144, mestne pravice 1220; Celje: prva omemba 1122). Morda je ravno ta izpraznitev zalednih naselbin dala zagon obalnim krajem.

Staroselci v obalnih področjih so se za razliko od njih umaknili le nekaj kilometrov stran na bližnje otoke, tako da so ohranili kontinuiteto razvoja tega področja. Na ta način so nastali npr. Koper, Izola, Rovinj, Novigrad in nenazadnje tudi Benetke (Kramar, 1987 in Košir, 1993). V tem pogledu je to zelo pomembno, saj ni prišlo do umika in izpraznitve kot v zaledju, ampak so se ta mesta postopno preobrazila v srednji vek. Tako so lahko ohranila meščansko kulturo.

Verjetno se je v istem obdobju kot Koper (7. stoletje) pojavila naselbina tudi na izolskem otoku, vendar ni o tem nobenih dokazov. Obstajajo zgolj posredni viri, ki omenjajo naselbino z imenom *Haliaetum*, ki je nastala ob preseljevanju ljudstev (Coppo, 1540, Alberti, 1550, Naldini, 1700, cit. po Kramar, 1987). Drugi viri omenjajo, da je naselbina nastala že veliko prej, v antiki; na otoku naj bi živela staroselska plemena, ki so se jim ob preseljevanju ljudstev pridružili Rimljani (neznani pisec P., 1876, cit. po Kramar, 1987). Vzrok za selitev na otok je bila večja ogroženost zaradi vpadov ljudstev s celine, predvsem Slovanov. Zato so se prebivalci umaknili na lažje branljiv, čeprav za bivanje manj ugoden otok.

Prehod v krščansko družbo srednjega veka je bil postopen. Začel se je s prihodom frankovske države leta 788. Franki so pričeli uvajati fevdalizem, hkrati z njim se je pričela kolonizacija Slovanov v Istro (v želji po večjih dobičkih od davkov). Temu so se meščani obalnih mest odločno uprli, saj so hoteli ohraniti stari Rimsko–Bizantinski družbeni red. Dogovor je bil sprejet leta 804 po posredovanju Karla Velikega in Pipina v t. i. Rižanski listini. Kralj je privolil, da obalni kraji ohranijo rimsko-bizantinski način upravljanja in jim priznal visoko stopnjo avtonomije. Hkrati jih je cerkveno vrnil nazaj pod oglejsko nadškofijo. Listina kaže na to, da so morala biti obalna mesta v tistem času že zelo močna in razvita, da so lahko tako oporekala kralju, ki je takrat vladal večini zahodne Evrope. Pomembnejši mesti sta bili v slovenskem delu Istre predvsem Koper in Piran.

Izola je bila prvič omenjena leta 932 kot *Insula* v pogodbi o sodelovanju med Koprom in Benetkami. V naslednjih desetletjih je pogosto menjala gospodarje, saj so si jo podarjali kot posestvo. Najprej jo je Frankovski mejni grof Oton II (936 – 973) podaril bratu beneškega doža (leta 973), nato jo je ta prodal oglejskemu patriarhu (leta 976), ki jo je podaril benediktinskemu samostanu sv. Marije iz Ogleja (leta 1031) (Avguštin, Tomšič, 1998). Glede na to, kako je ozemlje hitro menjalo lastnike, ni imelo pomembnejše vloge, saj je bila obravnavana kot nekakšno predmestje Kopra. Menjalne pogodbe tudi kažejo na tri glavne politične sile, ki so se borile za prevlado v tem prostoru: Nemški mejni grofje, oglejski patriarh in Benetke. Slednje so obvladovale pomorsko trgovino, patriarh je vršil svoj vpliv prek cerkva (takrat je lahko cerkev izvajala tudi močno posvetno oblast), medtem ko so grofje obvladovali kmečko zaledje (Kramar, 1987).

Rivalstvo centrov moči je med prebivalstvo vnašalo nemir. Negotovost in visoke dajatve so povzročali pri takratnih prebivalcih Izole gnev in nezadovoljstvo. Pričeli so se upirati tako posvetni in cerkveni oblasti. Naslonili so se na Benetke. Te so jih podpirale, saj so v tem videle priložnost za uveljavljanje svojih interesov. Tako so dosegle, da je dobila Izola v 11. stoletju lastno cerkev sv. Marije Alietske (Kramar, 1987). Zgrajena je bila ob sedanjem Manziolijevem trgu, ki je bil takrat središče trškega življenja (Izola uradno še ni bila mesto). Cerkev predstavlja prvo znano obliko organizirane javne gradnje v mestu. Na trg ob njej so se stekale poti, ki so mesto povezovale s celino, ob njem pa se je razvilo pristanišče. Prostor tako za cerkev kot za trg je bil z zasutjem odvzet morju. Izola se je tudi obzidala, vendar potek obzidja ni znan. Obstajajo zgolj domneve, da je moral imeti vsaj dve vrati: morska in kopenska (po vzoru sorodnih mest).

Izola je sedaj že vsaj dve stoletji spadala pod Koper. V tem času se je razvila v gospodarsko in upravno središče svojega okraja. Ta je obsegal območje, ki ga izolska občina obvladuje še danes – trikotnik med rtom Ronek, vasjo Korte in rtom Viližan.

Zaradi obzidja, lastne fare in pogodbe z Benečani se je Izola leta 1212 počutila dovolj močna, da se je razglasila za samostojno komuno. To je pomemben mejnik, saj so si začeli meščani vladati sami. Imenovali so mestni svet, podestata (upravitelja), notarje in sodnike, poleg tega so se v mestu začeli tudi prvi urbanistični posegi. Zgradili so mestno hišo (1253), ki še danes stoji zraven cerkve sv. Marije Alietske, cerkev sv. Mavra in Fontik (skladišče za žito). Verjetno je bila v mestu tudi loža. Ob Manziolijevem trgu so si bogati meščani začeli postavljati gosposke hiše, kot je npr. Manziolijeva palača, in tako pričeli oblikovati središče mesta.

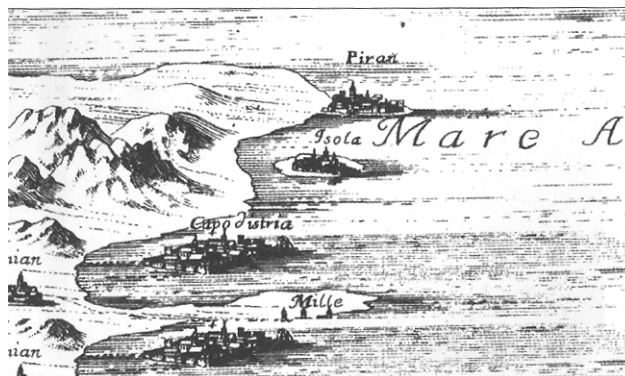
4.1.3 Beneška doba (1280 – 1797)

Obdobje samostojnosti se je končalo leta 1280, ko so si Benetke podredile Izolo. Leto prej so si podredile Koper, leto kasneje pa Piran. Ob tem so porušile obzidje in izropale mesto. Prebivalci niso pozabili obdobja avtonomije, zato so v 14. stoletju sprožili več uporov.

Sicer pa je bilo to obdobje za severni Jadran zelo krvavo. Benetke so širile svojo oblast po vzhodnem Jadranu in si priključevale mesto za mestom. Hkrati so se zapletle v krvavo vojno z Genovo (1378 – 1381), v kateri je bilo izropanih več mest, med njimi tudi Koper in verjetno tudi Izola. Hkrati so si želeli oglejski škofje obnoviti svoj vpliv v regiji, zato so sprožili več uporov v mestih. Na osvajalske in roparske pohode so se odpravili tudi ogrski knezi in avstrijski grofje.

Tudi sama mesta so se spopadala med seboj. Iz tega obdobja je znano rivalstvo med Izolo in Piranom, ki se je kazalo v stoletja trajajoči vojni med mestoma. Benetke so stalno krepile svojo moč in so do konca 15. stoletja zavladle prostor od Furlanske nižine do južnega Jadrana (Kramar, 1987).

Obdobje stalnih vojskovanj je dalo mestu pomemben gradbeni zagon. Obnovilo se je obzidje in številne mestne zgradbe, gradile so se utrdbe, skladišča in utrdilo se je pristanišče. Stanje ogroženosti je zadržalo meščane na otoku. Proti celini so postavili glavna mestna vrata, ki so stala na današnjem Kristanovem trgu. Varovana so bila z barbakanom⁵. Na celinski strani so postavili obrambni nasip in vodni jarek (Avguštin, 1998).



Slika 55: Koper, Izola in Piran (Gombač, 2007)

Obzidje je bilo postavljeno le v smeri proti kopnemu – z ostalih treh smeri je mesto varovalo morje. Imelo je devet stolpov in je bilo po videzu podobno piranskemu. Obramba z morske strani, razen pristanišča, ni bila potrebna, saj so bile Benetke v tistem času nesporna pomorska velesila v Jadranu in nihče ni ogrožal mest z morske strani. Hkrati pa je to nudilo Benetkam nadzor nad mesti, saj so imele možnost hitre in enostavne vojaške intervencije v primeru, če bi se jim mesto uprlo.

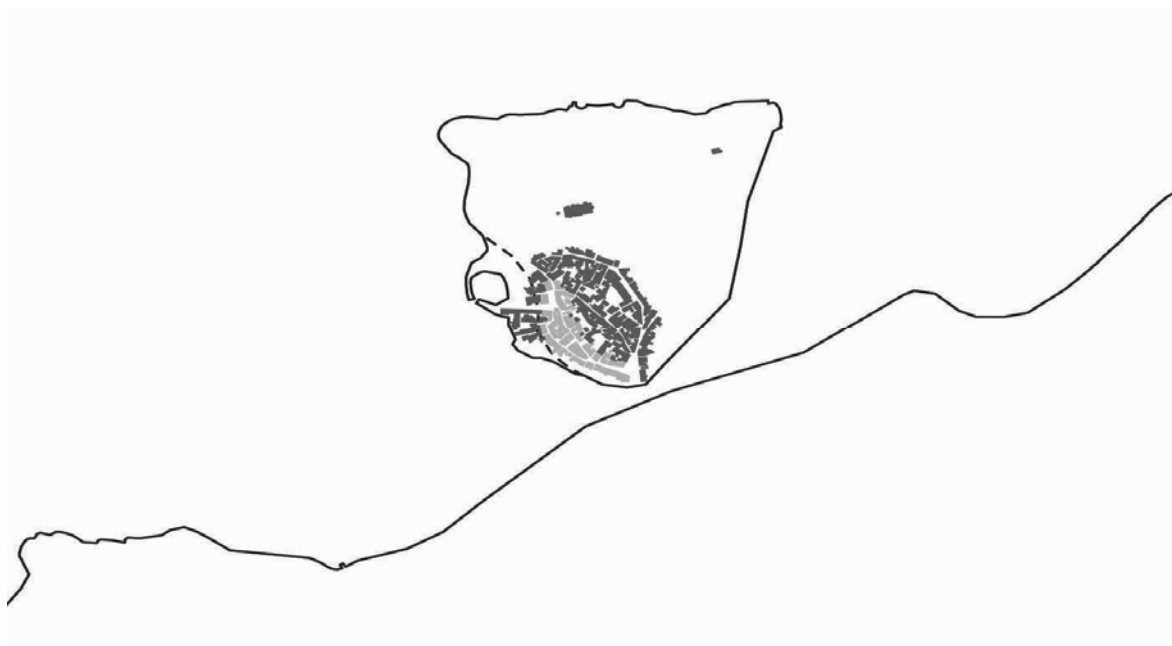
V letih 1320 – 1326 je bilo povečano pristanišče in postavljen zahodni varovalni pomol. Ob tem so z nasutjem uredili tudi Veliki trg. Skupaj z Manziolijevim trgom je tvoril enoten prostor s cerkvijo in upravno zgradbo na sredi. Gre za značilen srednjeveški dvojni trg –

5 Barbakan (tudi barbican) je manjša utrdba, ki se je nahajala izven linije obzidja. Varoval je mestna vrata, ki so bila pogosto pod njim. Z mestom je bil povezan preko krajšega zidu.

Manziolijev je bil upravno, Veliki trg pa gospodarsko središče (Avguštin, 1998). Na drugi stani otoka, proti kopnemu, so usedline iz kopenskih vod začele zasipavati ožino med kopnim in otokom. V plitvinah so v 14. stoletju uredili prve soline. Leta 1431 so postavili most med celino in otokom.

Upravno je bilo mesto razdeljeno na 4 *konkarde* – četrti. Vsaka je imela svojega načelnika, cerkev in trg (Kramar, 1987). V tem obdobju je bilo zgrajenih več cerkva. Pomembnejše med njimi so: sv. Marija Alietska na Manziolijevem trgu v središču mesta, sv. Maver na najvišji točki otoka, Sv. Peter na skrajnem vzhodnem robu otoka in sv. Rok ob mostu.

Leta 1451 je bila odprta tudi prva šola, v istem obdobju pa sta bila postavljena tudi prva bolnišnica in dom za ostarele. To je bilo zlato obdobje za mesto. Izola je bogatela in je razvojno sledila večjim mestom. Janez Kramar omenja Pietra Coppa, geografa iz 16. stoletja, ki opisuje Izolo v svojem delu *Del Sito de Listria* kot »ljubko, zdravo mesto, hiše v njem kot udobne in ljudi kor prijazne, ki skrbijo za skromne, a lepo urejene cerkve« (1987: 165). Mesto je v tem obdobju dobilo sedanji tloris. Takrat je v njem živel približno 2000 ljudi. Zaradi naraščanja prebivalstva je bila povečana cerkev sv. Mavra, ki je postala tudi glavna mestna cerkev. To vlogo je prevzela od sv. Marije Alietske, ki ni več imela možnosti širitve.



Slika 56: Izola okoli leta 1500. S svetlo barvo je označeno prvotno mestno jedro, s temno pa razširitev do leta 1500. Lepo se vidi tvorjenje vretenaste razrasti (risbe narejene po zapisih v Kramar, 1987 in 2002)

V 16. in 17. stoletju so se vojne znova razdivjale. Prej so bili spopadi predvsem lokalnega značaja, sedaj pa so na ta prostor pritisnile velike armade. V Istri je bilo zaporedoma 9 turških vdorov. Turki so ropali in požigali predvsem podeželje. V tem obdobju je nastal tudi tabor v Hrastovljah.

Sledila jim je vojna Cambraiške lige. Proti Benetkam se je zbrala koalicija Avstrije, Španije, Neaplja in papeške države ter sprožila vojno med leti 1508–1516. Avstrijski cesar je večkrat vdrl v Istro in jo opustošil. V naslednjih desetletjih so se izmenjevali vdori Avstrijcev in Turkov, ki so plenili po teh krajih.

Hkrati so bile Benetke angažirane v osvajanjih v vzhodnem Sredozemlju. V vojni s Turčijo 1537–1540 so izgubile Egejske otoke, kasneje tudi Ciper. Turke so kasneje porazile v bitki pri Lepantu (1571), kjer so pokončale turško mornarico. (Kramar, 1987). Benetke so postale edina pomorska sila v Jadranu in kot take so ljubosumno preganjale vse tuje ladje, ki bi si želele vstopiti vanj. To je šlo v nos Avstrijcem in njihovem pristanišču Trst. Zato so sprožili novo, t. i. Gradiščansko vojno. Glavnina spopadov je potekala v Istri, ki je doživela novo opustošenje. Končala se je leta 1617 s podpisom mirovne pogodbe v Madridu.

Stoletje vojn je spremenilo Istro v eno samo pogorišče. Vasi so bile opustošene, polja izropana. Prizaneseno je bilo le obzidanim mestom. Prebivalstvo je bilo zdesetkano in izmučeno od stalnih konfliktov. Poleg služenja vojski so jih prizadeli visoki davki in stalna ropanja. Benetke so tudi blokirale pobude mest po samostojnem trgovanju s tujimi deželami (predvsem Kranjsko) in si prisvojile mnogo proizvodnih monopolov. Vsa trgovina je morala potekati preko glavnega mesta, kjer se je vršila tudi večina proizvodnje. Postopoma so istrska mesta izgubila avtonomijo, postala odvisna od Benetk in se prenehala razvijati. Mesta so zaspala, obrt in kultura sta zamrli. Koprski podestat Andrea Capello je leta 1732 poročal, da je v Istri prenehal vsak promet, tudi tisti, ki je prinašal najmanjše koristi (Kramar, 1987).

V Izoli po 15. stoletju ni bilo večjih urbanističnih posegov. Preuredile so se le fasade in pročelja nekaterih hiš v slogu beneškega baroka. Tako so dobile novo podobo stavbe okoli Manziolijevega trga, ki je v tem času dobil današnjo podobo. V tem času je bila zgrajena tudi Besenghijeva palača.

Leta 1719 je Trst postal svobodno pristanišče. Status mu je dal razvojni zagon, ki je trajal naslednji dve stoletji. Na nasprotni strani meje so mesta propadala. Razbohotilo se je tihotapstvo, predvsem soli (mimogrede, najverjetneje je Fran Levstik imel v mislih v Martinu Krpanu ravno to sol), ki so jo Izolani skrivoma tovorili v Trst. Sicer je bilo 18. stoletje mirno, brez vojn.

To stanje se je pokazalo tudi v prostoru samem, saj se je začelo mesto povezovati s kopnim. S propadanjem Beneške republike je propadalo tudi mestno obzidje, dokler se ni zaradi dotrajanosti zrušilo v ožino med kopnim in otokom (Kramar, 1987). Kljub prepovedi so ljudje vanj že prej metali odpadni material in ga tako postopno zasipavali. Tega zagotovo ne bi počeli, če bi jim grozila nevarnost. Izola je začela izgubljati videz otoka. Vezi med otokom in celino so se vedno bolj krepile. Leta 1797 so porušili mestna vrata in pričeli zasipavati ožino, da bi olajšali dovoz blaga v mesto (Kramar, 1987).

4.1.4 Avstrijska doba (1797 – 1918)

Avstrija je dobila Istro kot nadomestilo za izgubljene dežele v Italiji v času vojne z Napoleonom. Takrat je razpadla tudi Beneška republika. Okupacija je bila le začasna, saj so Istro kmalu osvojile francoske čete. Leta 1809 se jo priključili Ilirskim provincam. Francozi so močno modernizirali upravni sistem. Ukinili so vse avtonomne statute mest in centralizirali oblast. Imenovali so župane (*maire*), ki so vladali mestom. Mesto je izgubilo še zadnje elemente avtonomije.

Francoska doba je bila kratkotrajna, saj so se leta 1813 vrnil Avstrijci. Žal sprva novo obdobje Izoli ni prineslo bistvenih sprememb. Avstrija je favorizirala razvoj Trsta, ostale kraje pa pustila stagnirati. Izolani so se ukvarjali večinoma z ribištvom in kmetijstvom. Posledica vojn iz prejšnjih stoletij je bila, da je stagniralo število prebivalstva. Ob ljudskem štetju leta 1806 je imela Izola 2560 prebivalcev (Kramar, 1987), kar je le malenkost več kot v 15. stoletju. Neznani avtor navaja, da je bila Izola leta 1840 z majhnim nasipom povezana s kopnim (Istrska obala z otoki, povzeto po Kramar, 1987). V strukturnem smislu je še bila otok, le most je zamenjal nasip. Začela se je poselitev celinskega dela, ker se je iz barakarskega naselja postopoma razvila t. i. revna četrt (*contrada dei poveri*).



Slika 57: Širitev mesta do sredine 19. stoletja. S svetlo barvo je označen obseg naselja iz leta 1500. Zelo opazna je počasna rast v tem obdobju (risbe narejene po zapisih v Kramar, 1987 in 2002)

Razvojni preboj se je zgodil šele v drugi polovici 19. stoletja. Sprožila ga je industrializacija. V tem času so bile v Izoli zgrajene tri tovarne za predelavo rib, prva leta 1879 pri cerkvi sv. Petra (kasneje je postala Ampelea), drugi dve pa leta 1882 in 1886. Kmalu sta se združili v tovarno Arrigoni (po letu 1945 se je preimenovala v Argo). Tovarne so izboljšale gmotno stanje prebivalstva in so povlekle za sabo še mnogo drugih pozitivnih

učinkov.

Mesto je oživel, začelo se je obnavljati in širiti. Popravilo se je pristanišče, podaljšal se je pomol, zgrajena je bila javna razsvetljava, kanalizacija (po 1900 tudi vodovod), leta 1860 je Izola dobila pošto, leta 1884 sodobno bolnico, itd (Kramar, 1987). Mesto se je začelo širiti na celinsko stran, zato se je izrazila močna potreba, da se poveže s kopnim.

Pričel se je proces zasipavanja močvirskega kanala med celino in otokom. Prvi ukrepi so bili verjetno sproženi l. 1878 in so se postopoma vršili do 1902. Na najbolj vzhodnem delu so zasuli močvirje šele v 60. letih 20. stoletja. Izola je postala polotok.

Zaradi neurejene zakonodaje je bila gradnja na celini sprva stihijska. Tu so se najprej razvile revne delavske barake. Potreba po delovni sili je vabila v mesto vedno več ljudi. Dva večja urbanistična posega sta bila gradnja ceste po nekdanji obali in selitev pokopališča.



Slika 58: Izola leta 1878. Stik je bil že zasut, vendar je pozidan zgolj na zahodnem robu. Zemlja na vzhodnem delu je še zmeraj močvirnata. (J. Wilfan: Izola 1878, cit. po Gombač, 2007)

Pritožbe zaradi stihijske gradnje, ki ni upoštevala gradbene linije, urbanističnih standardov so segle vse do Dunaja. Ta je sprožil sanacijske ukrepe z izgradnjo v mrežo razporejenih ulic (Kramar, 1987). Te so še danes vidne med nekdanjim mestnim obzidjem in nekdanjo železniško postajo.

V tem času je Izola dobila železnico (1902), ki je imela postajo v novonastajajoči četrti južno od nasipa. Parenzana, kot se je imenovala, je povezovala Trst s Porečem. Mesto se je širilo. Od leta 1800 se je prebivalstvo več kot podvojilo. Leta 1900 je imela Izola 5527 prebivalcev.

4.1.5 Italijanska doba (1918 – 1945)

Po prvi svetovni vojni je Izola kot vojni plen pripadla Kraljevini Italiji. Mestni obseg se ni bistveno spremenil. Iz sanitarnih razlogov je bilo poglobljeno pristanišče. Zgrajena je bila cesta Korte – Dragonja. Asfaltirale so se glavne ceste. Izola je tudi dobila elektrarno in leta 1935 se je priključila na rižanski vodovod. Obseg mesta se ni bistveno spremenil.



Slika 59: Obseg naselja leta 1945. Mesto se je hitro razširilo kot posledica industrializacije. Na vzhodu otoka in zahodu mesta sta se oblikovali dve veliki industrijski središči (Ampelea in Arrigoni) (risbe narejene po zapisih v Kramar, 1987 in 2002)

4.1.6 Jugoslavija (1945 – 1991)

V tem obdobju se je najbolj posegalo v mestno tkivo. Izola se je povečala za več kot dvajsetkrat. Ožji obseg mesta se je iz 11 ha leta 1945 razširil na 120 ha leta 1974 (Kramar, 2002). Nastale so tri nove četrti: Jagodje, industrijska cona Dobrava in Livade. Razvoj mesta so narekovale nove politične razmere, ki so spodbujale razvoj industrije, ribištva in kasneje tudi turizma. Tako so se pojavile tovarne, ki niso bile neposredno povezane z morjem – tovarna igrač, tovarna hladilnih naprav, hale gradbenih podjetij, itd. Ribja industrija še vedno ohranja primat, vendar že začnejo kazati znaki prihajajoče panožne krize. Zaradi pretiranega ribolova je začelo v Jadranu primanjkovati rib.

Na nekdanjem otoku je prišlo do velikih sprememb. Na vzhodu so ob tovarni rib Ampelea postavili ladjedelnico. Ta je močno posegla v mestno veduto in močno je spremenila potek obalne linije. Zasuli so še zadnje sledi nekdanjega preliva. Uredila so se še vsa preostala

neizkoriščena zemljišča na nekdanjem otoku. Na severovzhodnem delu je zraslo naselje individualnih hiš, na severozahodu ob svetilniku pa parkovna ureditev.

V tem času se tudi prvič na celino preselijo centralne dejavnosti. Medtem ko župan in mestni svet ostaneta v starem jedru, se izobraževalne ustanove preselijo na celino. Ukrep je bil izveden iz utilitarnih razlogov, saj se šolska stavba v starem jedru ni mogla več širiti. Na celino so se prav tako zaradi prostorske stiske preselile športne dejavnosti. Postavljeni so bili novi objekti: nogometni stadion, roketna dvorana, jadralni in veslaški klub, itd.

Do konca obdobja se je na celino preselila glavnina gospodarskih, kulturnih, izobraževalnih in športnih dejavnosti. Poleg tega pa je prvič (po rimskem obdobju) na celini živela glavnina prebivalstva.

4.1.7 Slovenija (1991 –)

Mesto se je pričelo preusmerjati v turizem. Zametki so bili postavljeni že v 60. in 70. letih, ko so se zgradile prve počitniške hiše, največji zagon pa je turizem doživel deset let kasneje. Po osamosvojitvi se je začelo sistematičen pristop k razvoju turizma, saj je mesto v tem videlo svojo prihodnost. Prišlo je do programske obogatitve, pri čemer je v strukturnem smislu najpomembnejša izgradnja nove marine leta 1995. Ta močno poseže v veduto mesta.

Nadaljevala se je tudi selitev dejavnosti na celino. Tako so se iz otoka preselile vse državne ustanove, šole, športni in kulturni objekti. Nenazadnje se je začel na celino seliti tudi trgovski program, kar je sovpadalo s trendom gradnje velikih trgovskih centrov po vsej Sloveniji.

V izpraznjene trgovine so se nato naselili umetniki in tako deloma povrnili utrip staremu mestnemu jedru. Danes so na nekdanjem otoku poleg njih le še občinske in verske ustanove, turistični objekti, stanovanja, mestna tržnica in nekaj specializiranih prodajaln.



Slika 60: Izola leta 2005. Mesto je pričelo po letu 1945 doživljati razvojni preboj in povečalo svoj obseg za več kot dvajsetkrat. Na kopnem so zrasla nova stanovanjska, turistična in industrijska območja (risbe narejene po zapisih v Kramar, 1987 in 2002)

4.1.8 Povzetek zgodovine po obdobjih

Poselitev se je v Izoli sprva začela na kopnem, ne na otoku. V rimski dobi so bila prva naselja zgrajena vzhodno in zahodno od sedanjega otoka. Ta je moral biti takrat nezanimiv za poselitev, saj je bil strm, prepreden s skalami in grmičevjem.

V 6. stoletju, ko so se začeli vpadi barbarov in je bilo širše območje sodobne Slovenije močno izropano, so se morali prebivalci umakniti na bolj varne dele. Nekateri so zbežali v gore, drugi pa na otoke. Ti so bili lažje branljivi, pa še v bližini je bilo veliko plodne

zemlje. V tem času so se razvila obalna in otoška mesta v Istri, vključno z Izolo.

Kot glavni razlog za odhod na otok se je izkazala potreba po varnosti. Ta je ljudem tudi dolgo časa preprečevala, da bi se vrnili na kopno. Tako so na otoku izoblikovali edinstveno mestno tvorbo – otoško mesto.

Istra je bila vse od 6. do 18. stoletja v obdobju stalnih vojskovanj. Najprej so bila to ropanja migrirajočih ljudstev, kasneje so bili to lokalni spori med velesilami, ki so jih dopolnjevale lokalne vojne med mesti. Po 16. stoletju so se vojne še okrepile in ustavile razvoj mesta za tri stoletja. To obdobje stalne ogroženosti je zadrževalo meščanstvo na otoku.

Mir je prišel šele z Avstrijo v 19. stoletju. Takrat se je začela tudi industrializacija, kar je povzročilo potrebo po širitvi prebivalstva in mesta. Začela se je poselitev celinskega dela. Ker se je mesto širilo na celinsko stran, se je izrazila močna potreba, da se otok poveže s kopnim. Kar se je v začetku 20. stoletja tudi zgodilo.

Po letu 1945 je mesto doživelo zelo hitro rast in se razširilo za dvajsetkrat glede na stanje z začetka stoletja. Otok se je spojil s kopnim, naselje na njem se je razraslo na kopno in nanj so se tudi že prenesle določene dejavnosti.

4.2 ELEMENTI OTOŠKOSTI V IZOLI

4.2.1 Trikotna silhueta

Trikotna silhueta je v Izoli prisotna, vendar ni tako izrazita kot v Rovinju. To se je oblikovalo kot posledica nižjega poteka reliefa otoka.

Silhueta Izole ima dve posebnosti. Prva je ta, da je bila dolgo časa Izola „dvogrba“. Silhueta je imela dve izboklini – prva je bila cerkev sv. Mavra, druga pa Besenghijeva palača ob njej. Palača je bila postavljena v 18. stoletju. Danes je sicer zelo lepo ohranjena, vendar zaradi novogradenj v silhueti ni več prepoznavna.

Druga posebnost pa je bila lega mesta na otoku. To se je razvilo na jugozahodnem robu otoka in je bilo dolgo časa omejeno na samo ta delček otoka, medtem ko je bil preostanek neposeljen. Ta del je bil prepreden s skalami in poraščen z drevesi. Tako je obiskovalec z morja sprva opazil majhen zelen otok, nad katerim dominira zvonik. Ta veduta je še danes v veliki meri prepoznavna. Šele potem, ko se mu je obiskovalec dovolj približal, je opazil naselje.

Danes je mestna silhueta dobro ohranjena. Potrebno bi jo bilo le varovati, še posebno na vzhodni strani otoka, ki se bo reurbaniziral.



Slika 61: Izola. Jasno se razpozna zvonik kot najvišjo točko

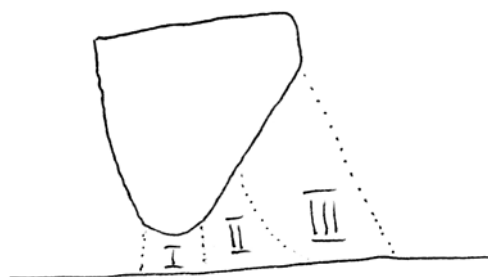
4.2.2 Cezura med kopenskim in morskim delom

Izola je ostala otok vse do konca 19. stoletja. Čeprav je bil otok zelo blizu kopnemu, je bila med njima vedno razvidna meja. Meja se še danes opazi, če gledamo na mesto z okoliških gričev. Preliv je bil na najožjem delu širok približno 40 m.

Na mestu cezure je bil sprva morski preliv, ki pa so ga tekom stoletij zasipavali s smetmi in odpadnim materialom. Tako se je preliv postopoma krčil, morsko dno pa se je dvigalo. S tem ko se je preliv krčil, se je oslabil morski tok in voda je pričela zastajati. Vse od srednjega veka je otok s kopnim povezoval most. Morsko dno se je dvigovalo, dokler se ni preliv postopoma spremenil v močvirje. Z njega se je širil neprijeten vonj, zato so verjetno na njem uredili soline, kasneje pa so ga dokončno zasuli. V istem času, kot so to delali (sredina 19.stoletja), so tudi most zamenjali z nasipom.

Zasipavanje je potekalo postopno. Sprva so to naredili le na vstopu v mestu (območje I na Sliki 47), nato pa postopno vedno več (območji II – začetek 20 stoletja in III – konec 20. stoletja na Sliki 47) do današnjega obsega. Skupaj so zasuli za 8 ha površin. Ker je bilo zasipavanje dolgotrajen proces, se ne da določiti točnega datuma, ko se je Izola iz otoka preoblikovala v polotok.

Prva gradnja na cezuri je na njenem zahodnem delu (območje I na sliki 47). Ta del se je prvi zasul, zato se je posledično tudi tu začela gradnja. Še danes se da razbrati mesto vhoda na otok. Vzhodni del (območje III na Sliki 47), ki je bil nazadnje nasut, je še brez stalne namenske rabe. Trenutno se uporablja kot začasno parkirišče. Zato ponuja kopico priložnosti za ureditev.



Slika 62: Cezura med kopnim in morjem. Preliv se je zasipavalo od zahoda proti vzhodu. Najbolj zahodni rob sreda 19. stoletja (I), nato začetek 20. stoletja (II), nato okoli 1960 (III)

4.3 PRIHODNJA POT: OHRANITI ZNAČAJ MESTA NA OTOKU ALI SE IZOBLIKOVATI KOT POLOTOŠKO MESTO?

Vsa mesta rastejo, se razvijajo in preoblikujejo. S časom se spreminja družbeni kontekst, ki preoblikuje urbano tkivo glede na trenutne potrebe. Hkrati pa vpliva prostorski kontekst na programske prilagoditve, tako da gre za vzajemen proces. Tako se mestno tkivo stalno spreminja. Te spremembe zelo poetično opiše Matvejevič v Mediteranskem brevirju, ko pravi: »tudi polotoki spreminjajo ime ali naravo, zlasti tisti, ki so nastali iz otokov, z ožino spojenih z kopnim« (2000: 182). Širitev na kopno je bila za Izolo neizbežna, saj je otok fizično omejen in dopušča širitev naselja le do svojega roba. Če se je mesto želelo razvijati naprej, se je moralo razširiti na kopno. Na to lepo opozori Brodski, ko pravi: »to [je] preprosta resnica, da otoki ne rastejo« (1996: 91). Ker je postal otok za Izolo pretesen, se je tako razširila na kopno in pričela preobrazbo v polotoško/celinsko mesto.

S to razširitvijo je prišlo do določenih sprememb v mestnem tkivu. Prejšnjo logiko funkcioniranja otoškega mesta je pričela nadomeščati logika polotoškega mesta. Spremembe so bile v ulični mreži, ki je prej temeljila na eni kopenski povezavi, sedaj pa jo je zamenjala logika več vstopov v mesto. Prav tako se je novozgrajeno tkivo na otoku usmerilo neposredno proti kopnemu in ne več proti nekdanjemu mostu. Cezura se je pričela urbanizirati in tako povezovati kopenski del z nekdanjim otokom.

Toda s tem razvojem iz otoškega v polotoško mesto so se pojavili tudi določeni problemi. Mesto je do spoja s kopnim razvilo določeno urbano strukturo, ki je dobro funkcionirala v okviru otoka. S spojitvijo pa so se zato pojavile določene prostorske težave, saj se je nanjo pripojilo novo urbano tkivo, ki pa deluje na podlagi druge logike – logike polotoškega mesta. Iz tega je nastalo več prostorskih problemov. Poleg tega se je zmanjšal pomen pristanišča kot vstopa v mesto, saj se je zdaj večina komunikacije pričela vršiti preko več vstopov v mesto. Cezura se je pričela krčiti in zginjati.

Izola je tako pričela izgubljati značaj mesta na otoku. Nov urbanistični razvoj je pričel izrinjati prepoznavne značilnosti otoškega mesta. Pričele so se brisati lastnosti otoških mest. Vendar pa se po drugi strani Izola še ni popolnoma uveljavila kot polotoško mesto. Meščani se še vedno ozirajo na nekdanji otok kot na središče mestnega življenja in prav

tako je znotraj starega mesta še zmerom locirana večina centralnih dejavnosti.

Na tem mestu se postavlja vprašanje, ali je smotrno, da gre razvoj Izole v smer razvoja v dokončno preoblikovanje v polotoško mesto? Konec koncev je bila otoško mesto skorajda 1000 let in je to pomemben del njene dediščine. To je nenazadnje zapisano tudi v njenem imenu (Izola – iz *isola*, ital.: otok). Ali ne bi bilo zato morda bolje, da se Izola ne spremeni popolnoma v polotoško/celinsko mesto, temveč da ohrani svoje značilnosti kot otoško mesto? Ali ne bi bilo smotrno obdržati njen značaj otoškega mesta?

Mesto je tako v razvojnem precepu. Spreminja se v polotoško mesto, vendar ni še izgubilo vseh lastnosti otoškega mesta. Če bi to pogledali v okviru nadaljnjega razvoja kraja, bi lahko tako oblikovali dva možna scenarija razvoja. Po prvem bi se mesto dokončno preoblikovalo v polotoško mesto in zanemarilo značaj mesta na otoku. Po drugem bi pa ohranilo in poudarilo značilnosti značilnosti otoških mest. V nadaljevanju si bomo oba scenarija podrobneje ogledali:

- scenarij I; mesto se dokončno preoblikuje v celinsko, kopensko mesto
- scenarij II: mesto ohrani, poudari in razvije elemente otoškosti

4.3.1 Scenarij I: transformacija v klasično polotoško, celinsko mesto



Slika 63: Scenarij razvoja I. Staro mestno jedro postane ena od četrti, mesto se spremeni v klasično priobalno mesto

Staro mestno jedro, ki je nastalo na otoku, se zreducira na zgolj eno od mestnih četrti. Vzpostavi se novo jedro, ki je izven otoka. Pri tem se zanemari pogoje, v katerih je mesto na otoku nastalo, in njegov značaj. Izboljša se povezave med otokom in kopnim, tako da tvorijo skupno celoto.

Ta scenarij se je že začel udejanjati. Mesto se postopoma spreminja v klasično celinsko obmorsko mesto. Po združitvi s kopnim so se začele nanj seliti nekatere centralne dejavnosti: šole (1948), javne ustanove (2006), gledališče. Prav tako se je preselila industrija. S prebivalstvom se je začel na kopno širiti tudi mestni utrip. Središče aktivnosti se postopoma seli v notranjost.

Mesto se bo razširilo preko nekdanjega preлива in zanemarilo njegovo nekdanjo lokacijo. Staro mestno jedro se bo sicer ohranilo, vendar se bo postopoma umirilo. Njegovo vlogo bo prevzelo novo središče (ali središča).

Prav tako se bodo še zmeraj ohranile določene otoške strukturne značilnosti, vendar le v fragmentih. Pojavljale se bodo samo še v starem mestnem jedru, medtem ko bo preostanek nekdanjega otoka urejen v duhu polotoških/celinskih mest. Ohranjanje fragmentov je premalo za celovito dožemanje in ohranjanje značaja Izole kot mesta na otoku.

4.3.2 Scenarij II: ohranitev značaja otoškega mesta



Slika 64: Scenarij II. Mestno jedro se razširi čez celotno območje otoka in tako ohranja svoje prvobitne lastnosti

Drugi scenarij predvideva ohranitev prvobitnih lastnosti mesta – to je nastanek in razvoj na otoku. Ne zanemarija, ampak razvija njegov značaj kot mesta na otoku, ki je nenazadnje zapisan tudi v imenu mesta.

To bi se lahko doseglo tako, da se preostanek otoka reurbanizira na takšen način, da se ob tem poudari lastnosti otoških mest. Prostorsko se ga z ustrezno oblikovano cezuro loči od celinskega dela. Zariše se jasna meja med nekdanjim otokom in celino tako v strukturnem kot v programskem smislu. Pri tem se vse razširitve na otoku naveže na obstoječo gradnjo, tako da se lahko mestno strukturo na nekdanjem otoku bere kot enovito. Podobno kot je to razvidno z drugih otoških mest oziroma mest z značajem otoškega mesta.

Dodaten argument za razvoj v tej smeri je tudi sam značaj mesta kot mediteranskega mesta. Navezal se bom na Predraga Matvejevića (2000: 22), ki trdi: »Sredozemska mesta živijo od spominov bolj kakor druga. V njih je preteklost pogosto pomembnejša od sedanjosti. Njihova prihodnost se prej opira na čase, ki so že minili, kakor na zdajšnjost«. Tako opozarja na močno vez, ki jo gojijo prebivalci mediteranskih mest do svoje preteklosti in preteklosti svojega kraja, ki se kaže na več načinov, od organizacije festivalov, do skrbi za vzdrževanje starih jeder itd.

5 IZHODIŠČA NADALJNJEGA RAZVOJA

5.1 KONCEPT RAZVOJA PO SCENARIJU II

Če hoče Izola ohranjati značaj mesta na otoku, je smiselno, da sledi scenariju II. Ta predvideva reurbanizacijo nekdanjega otoka tako, da to tvori enotno jedro, ki se jasno loči od kopnega. Ob tem se vzpostavitvi jasno ločnico med nekdanjim otokom in kopnim – cezuro. Ta naj ima lasten program in obliko. Smernice bodo podane v nadaljevanju.

5.2 PROSTORSKE SMERNICE – ELEMENTI OTOŠKOSTI

Če se hoče poudarjati otoškost tega območja, je treba upoštevati elemente otoškosti. Zato bi morala vsakršna nova ureditev na njem varovati in poudarjati oba elementa otoškosti. To sta: cezura in trikotna silhueta.

Prav tako mora paziti, da se prostor nekdanjega otoka dojema kot celoto. Zato je smiselno, da vsakršen nov urbanizem na otoku nasloni na že obstoječe prostorske vzorce. V Izoli se je oblikovala vretenasta ulična razrast (Kostof, 1999), po načelu katere je do sedaj mesto raslo in se razvijalo. V nadaljevanju se bo prejšnjima dvema lastnostima dodala še tretja – tvorjenje homogenega jedra nekdanjega otoka.

V nadaljevanju bodo podane smernice, kako naj se te lastnosti ohranjajo.

5.2.1 Trikotna silhueta

Za ohranjanje trikotne silhete so pomembni višinski gabariti stavb na (nekdanjem) otoku. Do 20. stoletja je bila gradnja na otoku omejena zaradi različnih razlogov na največ 3 nadstropja, zato je mesto razvilo zelo kompaktno in prepoznavno veduto. Slemena streh se složno dvigajo z reliefom, na najvišji točki je cerkev sv. Mavra z zvonikom. Njen zvonik je vrh jasno prepoznavne trikotne silhete.



Slika 65: Novogradnje na otoku se morajo prilagoditi obstoječi gradnji tako, da skupaj tvorijo trikotno silhueto

Ker je mesto zelo kompaktno in homogeno z le enim vertikalnim poudarkom – zvonikom, naj ne bi uvajali novih poudarkov. Tudi nove stavbe bi se, sledeč nagibu terena, lahko složno dvigale proti vrhu otoka. V nasprotnem primeru se lahko ponovi scenarij Kopra, kjer je se trikotna silhueta v 20. stoletju močno spremenila.



Slika 66: Silhueta Kopra. Primer spremenjene silhuete zaradi neustreznih gabaritov novogradenj

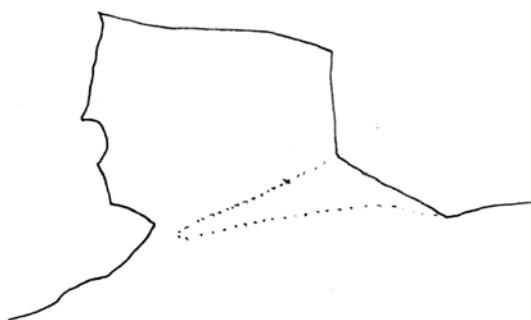


Slika 67: Silhueta Rovinja. Z jasno prepoznavno trikotno silhueto bi lahko dober vzorčen primer za Izolo glede zasledovanja cilja trikotne silhuete. (Wikimedia commons, 2008)

5.2.2 Cezura

Prva težava, ki se pojavi, je vprašanje dejanskega poteka nekdanje obale, saj ta ni več znan. O približnem poteku nekdanje obale lahko zgolj sklepamo na podlagi različnih indicij (razni zgodovinski viri, stare fotografije, topografija, itd.). Približen potek nekdanje obale je označen na Sliki 50.

Ni nujno, da cezura obnavlja nekdanje stanje. Dovolj je, da mu sledi v čim večji meri, pri tem pa opravlja svojo osnovno funkcijo poudarjanja meje med kopnim in otokom. Rob otoka se zato lahko približuje ali oddaljuje od kopnega (prav tako kopno otoku), vendar le toliko, da se bo cezura še razumelo in bralo kot nekdanjo morsko ožino med njima.



Slika 68: Prostor cezure

Druga pomembna stvar cezure je njena pojavna oblika. Pomembno je, da se lahko skozi njo jasno razbere rob nekdanjega otoka oz. kopnega. Cezura je prekinitev (ali sprememba) v mestnem tkivu, ki jasno nakazuje, da vstopamo iz enega dela mesta v drugega, s celine na otok. Je ločnica, ovira, ki si jo moral nekoč premagati, da si lahko prišel v mesto. Če želimo ohranjati spomin nanjo, naj skuša morebitna nova ureditev ujeti duh te spremembe.

V strukturnem smislu je to najlažje doseči s kontrastom, tako da je rob otoka visok, cezura pa nizka. Možno je tudi, da je porasla z drevesi, vendar ne pregosto, tako da se da med debli dreves razbrati rob otoka. Možne so tudi druge oblike ureditve, na primer s pozidavo. Pomembno je le, da se cezuro jasno bere kot ločnico med kopenskim in morskim delom otoka.

Ureditev cezure bi v tem primeru zasledovala naslednje cilje:

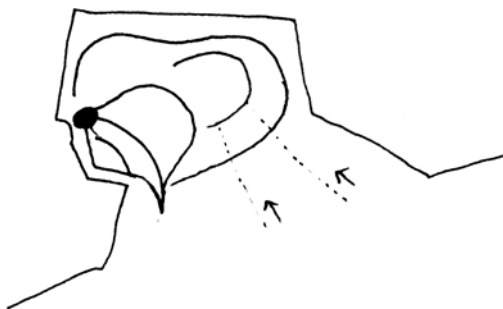
- Poudarjanje preliva; nahaja se na mestu nekdanjega preliva, zato naj ne pozabi na svojo dediščino. Naj se navezuje na morje, ne na otok ali kopno. Naj deluje kot podaljšek morja, ki se zaje v kopno.
- Urejena naj bo tako, da se skozi njo jasno razbere rob nekdanjega otoka. To pomeni, da morebitne vertikale ne zakrijejo pogleda nanj oz. to počnejo v čim manjši meri. Še bolje pa je, če se cezuro obravnava kot enovito ploskev, kot parter.



Slika 69: Rovinj – vzhodni del stika med kopnim in nekdanjim otokom. Cezura je deloma urejena kot parkovna površina. Čeprav je po obsegu zelo majhna, jasno nakazuje mejo med kopnim in otokom

5.2.3 Oblikovanje homogenega jedra nekdanjega otoka

Za ohranjanje otoškosti je pomembno, da mesto ohrani pretekle ulične vzorce. Mesto je tako raslo že stoletja in smiselno je ohraniti kontinuiteto in vzorec razvoja. Mesto je oblikovali vretenast vzorcev ulične razrasti. V primeru reurbanizacije mestnega jedra je smiselno vse nove ureditve oblikovati tako, da se navezujejo na staro mestno jedro, tako da se skupaj povežejo v celoto. Na obravnavanem območju je smiselno podaljšati dosedanje slepe ulice, tako da sledijo osnovni ideji in nadaljujejo vretenast vzorec. Te postanejo nosilne ceste za gibanje po nekdanjem otoku in za vstop v staro mestno jedro.



Slika 70: Shema možnosti razširitve obstoječih ulic tako, da sledijo principu ulične razrasti

Glede na to, da mesto ni več otok in da v imamo v sodobnosti nove oblike transporta, ki jih v časih nastajanja starega jedra še ni bilo (avtomobili, kolesa, javni transport, itd.), bo treba vstaviti nove vpadnice na nekdanji otok.

5.3 PROGRAMSKE SMERNICE

Za ohranjanje in poudarjanje otoškosti je zelo pomembno, da se na nekdanji otok namesti take programe, ki bodo poudarjali središčno vlogo otoškega mesta tudi v novem urbanem kontekstu. Programe, ki se že pojavljajo na nekdanjem otoku, je smiselno ohraniti, vendar

le, če so v skladu s konceptom. Smiselno bi bilo razvijati naslednje programe: turizem, trgovina in storitve, kultura, centralne dejavnosti, stanovanja. Prav tako bi bilo smotno, da bi nazaj na otok predstavili vsaj nekatere kulturne in upravne ustanove. Ob tem je še potrebna prenova prometnega režima.

6 PREDLOG NADALJNJEGA RAZVOJA

6.1 OBMOČJE OBDELAVE

Če prekrijemo karto mesta s shemo scenarija II, se izrišejo že konkretni prostori, ki sledijo opisom iz prejšnjega poglavja. Izriše se rob nekdanje kopenske obale in otoka ter cezure med njima. Izkaže se, da določeni deli naselja (in prostora) niso v sozvočju s tremi elementi otoškosti. Tak je predvsem vzhodni del mesta. Najbolj izstopata industrijska cona, območje ladjedelnice in objekti na cezuri. Če želi mesto poudariti svoje otoške lastnosti, se mora posvetiti predvsem urejanju tega prostora.

Koncept po scenariju II predvideva, da se v tkivu mesta oblikujeta dva ločena dela: 'otok' in celinski del. Med njima se vzpostavi cezura.



Slika 71: Tloris mesta, prekrit s shemo scenarija II

Če si podrobno pogledamo zgornjo karto, so jasno vidni deli mesta, ki odstopajo od strukture otoškega mesta. To so deli prostora, ki še niso pozidani ali pa so potrebni reurbanizacije. Smiselno jih je podrobneje obdelati, saj so nosilci potenciala za drugačen razvoj mesta. To je industrijsko območje na vzhodu otoka, ki zdaj ne vzpostavlja stikov in povezav s preostalim delom mesta (več o tem v nadaljevanju). Prav tako določeni objekti, ki so nastali na cezuri, ne nosijo kontinuitete otoškosti. Spodnja karta prikazuje območje obdelave, kjer so označeni vsi objekti, ki odstopajo od strukture otoškega mesta, čeprav se nahajajo na otoku ali na nasutju nekdanje morske ožine.



Slika 72: Območje obdelave. Vključena so vsa območja, ki so potrebna podrobnejše obdelave, da bi mesto sledilo principom otoškega mesta

Če se vrnemo na koncept II, vidimo, da določeni deli obravnavanega območja segajo na območje otoka, določeni pa na območje cezure. Zato bo območje razdeljeno v dve coni, cono A in cono B. Cona A bo poimenovana 'urbaniziran otok', saj gre za reurbanizacijo vzhodnega dela otoka. Cona B pa bo imenovana 'cezura'. Gre se za ureditev prostora nekdanje morske ožine med kopnim in otokom.



Slika 73: Sestavljeno je iz dveh delov: cone A – urbaniziran otok in cone B - cezura

6.1.1 Cona A: 'reurbaniziran otok'

Urbaniziran otok je najbolj logično nadaljevanje že obstoječe gradnje za ta del otoka. V prostorskem smislu naj sledi naslednjim ciljem:

- izražanje/oblikovanje jasne meje do morja in tudi do cezure. Če se le da, naj bo meja tudi programska (torej da se programski sklopi na otoku zaključijo na meji s cezuro), saj bo s tem otoškost le še bolj poudarjena
- strukturno in funkcionalno navezanost na staro mestno jedro, saj gre za logično nadaljevanje dosedanjega mestnega razvoja. Tako bi otok deloval kot enotna struktura
- po višinskih in volumskih gabaritih naj se navezuje na staro mestno jedro. Naj soustvarja silhueto. Tako bi otok ostal koherenten in bi se ga lahko dojemalo kot enotno, homogeno strukturo

V programskem smislu je lahko marsikaj: stanovanjska gradnja (Dubrovnik), turistična infrastruktura (Novigrad), podjetniška cona (Koper), itd.). Smiselno je, da se tudi programsko navezuje na staro jedro.

6.1.2 Cona B: 'cezura'

Cezura naj bi delovala kot prekinitev v grajenem tkivu med otokom in kopnim. V prostorskem smislu naj sledi naslednjim ciljem:

- poudarjanje prostorskega spomina na nekdanji preliv. Nahaja se na mestu nekdanjega preliva, zato naj bo nosilka prostorskega spomina. Smiselno je, da se navezuje na morje, vsaj na vzhodu, kjer se z njim tudi stika
- v strukturnem smislu poudarjena smer V–Z, ne S–J. Namreč, če sledimo slednji, bo cezura zgolj most (povezava) med dvema mestnima deloma. Če pa poudarimo smer V–Z, bo cezura bolj izražena kot samostojna struktura
- urejena naj bo tako, da se skozi jo jasno vidi rob otoka. Njena naloga je ustvarjanje pavze v prehodu med kopnim in otokom.

Cezura je lahko v programskem smislu, ki bi odgovarjal strukturnim smernicam, marsikaj: lahko bila park (kot npr. Zadar, Poreč), trg (Rovinj), tržnica, пристanišče (Trogir), parkirišče (Mont st. Michel), itd.

6.2 PROGRAM

6.2.1 Programska izhodišča

Programska izhodišča izhajajo iz družbenih potreb, ki se razvijejo v prostoru. Naloga bo programska izhodišča povzela po občinskih prostorsko ureditvenih planih za to območje, jih ustrezno ovrednotila in v skladu s tem pripravila nove programske smernice.



Slika 74: Raba tal

Danes se na območju obdelave nahajajo naslednje rabe tal: industrija, stanovanja, parkirne površine, izobraževanje (srednja šola z italijanskim učnim jezikom). Njihova prostorska razmestitev je prikazana na zgornji karti.

Kot najbolj problematična dejavnost v tem prostoru se je izkazala industrijska raba. Poleg onesnaževanja, povzročanja hrupa in prahu je njen problem tudi v dejstvu, da gre za javnost zaprto dejavnost, ki ne omogoča vstopa vsakomur in ne razvija programov za vsakogar. Industrijski obrati so z ograjo zamejene zaprte cone. Za mesto je na konkretni lokaciji to slabo, saj se ne more izkoristiti vsega potenciala, ki ga ponuja ta lokacija.

Te industrijske objekte je kot problematične prepoznala tudi občina in predlagala zamenjavo z drugimi programi. Občina Izola je v dolgoročnem družbenem planu⁶ predvidela na območju vzhodnega dela nekdanjega otoka (območji TC 2/5 in TC 2/6, kar obsega naše območje obdelave) naslednje programe:

- prometne površine in objekti
- oskrbne in storitvene dejavnosti
- turistični objekti
- spremljajoče javne dejavnosti
- širitev srednje šole z italijanskim učnim jezikom
- pristaniški objekti
- servisna marina
- stanovanja
- garažna hiša
- urejene zelene površine

⁶ Odlok o spremembah in dopolnitvah dolgoročnega in družbenega plana občine Izola za obdobje 1986-1990-2000, uradne objave občine Izola št. 352-2/95, 2000

- urejena obala

Nekateri programi so smiselni, vendar menim, da niso vsi primerni za ta prostor. Nekateri programi namreč niso združljivi med seboj. Če na eni strani želimo razvijati turistične programe, ne moremo ob njih postaviti servisne marine, saj gre za zelo hrupno in do okolja obremenjujočo dejavnost. Ker gre za vprašanje koncepta razvoja, bi bilo smiselno se usmeriti v razvoj turizma. Iz občinskega razvojnega plana se da razbrati, da je to tudi želja občine.

Tako se servisna marina izkaže za neustrezen program, saj je v marsičem podoben industriji, programu, ki ga občina seli stran. Spet gre za zaprto cono, ki ne omogoča javnega vstopa vanj. Problematična je z vidika onesnaževanja, saj servisiranje čolnov in jaht ustvarja precej prahu, hrupa in uporablja se nevarne barve ter topila (na prostem!). Gre za hrupno dejavnost, pri tem pa vsa dela potekajo na prostem. Ker gre za marino v polnem pomenu besede, bi bilo zaradi vremenskih razmer (močna burja) potrebno izvesti dodatne prostorske posege v akvatorij v smislu valobranov in pomolov. S tem bi lahko prizadeli potencialne vizualne in percepcijske kvalitete prostora. Servisno marino se lahko mirno uredi znotraj obstoječe marine, saj je na voljo še dovolj prostora.

6.2.2 Novi programi

Če povzamemo preostale programe, dobimo spodnji seznam. Dodan jim bo še en programski sklop, in sicer kultura. Obstoječi mestni kulturni dom, ki se nahaja na celinskem delu mesta stran iz mestnega središča, je v zelo slabem stanju. Zato je občina že razmišljala o obnovi, vendar bi ga bilo bolj smiselno prestaviti nazaj na nekdanji otok. Tu bi pomagal soustvarjati in ohranjati mestno življenje.

Na območju obdelave se bodo izvajali preostali programi. To so:

- prometne površine in objekti
- oskrbne in storitvene dejavnosti
- turistični objekti
- spremljajoče javne dejavnosti
- širitev srednje šole z italijanskim učnim jezikom
- pristaniški objekti
- stanovanja
- garažna hiša
- urejene zelene površine
- urejena obala
- kulturni dom

Prometne površine in objekti: vezane so na ostale objekte, zato bodo obravnavane v sklopu njih.

Oskrbne in storitvene dejavnosti: ne bodo obravnavane samostojno, ampak v sklopu garažne hiše, pristanišča in hotela. Odvisne so namreč od velike frekvence ljudi, ki pa jih generirajo ravno ti trije programi.

Turistični objekti: predviden je hotelski kompleks s spremljevalnimi dejavnostmi. Njegova velikost je 100 ležišč, kar je nekje zgornja meja, ki bi jo ta prostor še prenesel. Po velikosti je to primerljivo s hotelom Marina v mestnem središču ali s polovico hotela Delfin ob marini Izola. Hotel naj se, logično, neposredno navezuje na morje. Tako mu pripadajo tudi urejene površine ob obali – plaža.

Kulturni objekti: smiselna je predstavitev kulturnega doma, saj je sedanja stavba dotrajana in bi bila v vsakem primeru potrebna zamenjave. Gre za večnamensko kulturno dvorano s 300 sedeži, ki bi nadomestila sedanjo.

Spremljajoče javne dejavnosti: se bodo tako kot oskrbne dejavnosti navezovala na nosilne dejavnosti.

Pristaniški objekti: Izola potrebuje novo pristanišče za potniški promet. Zmogljivosti na obstoječem pristanišču ob mandraču so premajhne in brez možnosti širjenja. Novo pristanišče prinaša na vzhodni del otoka programsko oživitev, kar je dobro za ta del mesta. Zaradi narave svoje dejavnosti naj bo ob morju. Kot dopolnilna dejavnost se omogočijo trgovska in storitvena dejavnost.

Stanovanja: Glede na to, da je pritisk na poselitev v Izoli zelo velik, je smiselna postavitev novih stanovanj. Treba je paziti le, da ne pride do špekulativne gradnje. Z novogradnjami se mora kultivirati bivanjsko kulturo, tako je treba poleg stanovanj premisliti tudi funkcioniranje soseske kot celote. Stanovanja morajo biti blizu garažne hiše, ni pa nujno, da so tudi blizu morja. Morje je javna dobrina, zato je smiselno, da imajo ob njem prednost javni programi.

Garažna hiša: gre za ukrep, ki bo reševal prometne težave celotnega območja nekdanjega otoka. Trenutno na njem ni urejenih dovolj parkirnih mest, kar je razumljivo, saj je mesto nastalo v času daleč pred avtomobili. Predvidena je garažna hiša⁷ z zmogljivostjo 450 parkirnih mest, kar pa je po mojem mnenju premalo. Vsem potrebam mesta (prebivalci na nekdanjem otoku + obiskovalci + potrebe pristanišča + hotelski gostje + turisti) potrebujejo veliko več parkirnih mest. Zadostilo bi 1400 parkirnih mest (Koper ima osrednje parkirišče za tržnico z zmogljivostjo 1000 mest, Piran na Fornačah pa 700). S tem bi se lahko zaprlo obstoječa parkirišča v starem mestnem jedru ob mandraču, kar bi sprostilo tamkajšnje pomembne javne površine za druge namene.

Urejene zelene površine: jedro odprtih zelenih površin naj bi bilo na mestu stika zaradi prostorskih potreb ureditve samega stika. Podrobnejši opisi programov niso bili podani, vendar se da sklepati, da so avtorji mislili na parkovno ureditev v smislu mestnega parka, morda dopolnjeno z rekreacijskimi površinami.

Urejena obala: Občina ni podala podrobnejše razlage, kaj naj bi to bilo. Verjetno je bila

7 Garažna hiša je sicer načrtovana na področju za sedanjo pošto, na JZ robu območja obravnave, vendar je ves projekt še v idejni fazi

mišljena v kontekstu ureditve obalne linije kot 'lungomare', 'riviere' oziroma obalne promenade. To je širše utrjene sprehajalne poti, ki sega vse do stika z morjem. V nalogi se bo še dopolnila s funkcijo pristanišča in plaže.

Vse te programe lahko razvrstimo v dve skupini: nosilne in dopolnilne programe. Nosilne programe odlikujeta dve lastnosti: imajo izražene specifične prostorske zahteve, hkrati se pa nanje vežejo drugi programi.

Nanje še vežejo dopolnilni programi. To so programi, ki nimajo izraženih prostorskih potreb.

Nosilni programi so:

- hotelski kompleks,
- stanovanja,
- pristanišče,
- kulturni dom,
- srednja šola z italijanskim učnim jezikom,
- garažna hiša,
- odprte zelene površine,

Dopolnjevali se bodo z naslednjimi programi

- prometne površine in objekti,
- oskrbne in storitvene dejavnosti,
- spremljajoče javne dejavnosti,
- urejena obala,

6.2.3 Prostorske zahteve novih programov

Na podlagi programov lahko preverimo njihovo prostorsko razmestitev. Spodaj so podane prostorske zahteve in merila za umeščanje posameznih programov v prostor:

Stanovanja: ni potrebno, da so ob vodi, morajo pa biti odmaknjena od glavnih vpadnic (zaradi hrupa) in biti blizu parkirišč

Pristanišče: mora biti ob morski obali, sestavljeno je iz zavarovanega pomola in upravnega objekta. Do njega mora biti speljana cesta za transport potnikov. Kot dopolnilni programi se pojavljajo trgovina in storitve.

Kulturni dom: mora biti blizu dostopov v mesto. Glede na to, da gre za kulturno ustanovo, potrebuje prestižno lokacijo

Srednja šola z italijanskim učnim jezikom: podobno kot pri kulturnem domu gre tudi pri njej za program, ki si zasluži prestižno lokacijo. Ob tem ne smemo pozabiti na dostopnost. Predvsem je treba pomisliti na starše, ki zjutraj pripeljejo otroke v šolo, in varnost zaradi bližine cest.

Hotel: potrebuje stik z obalo zaradi svoje ponudbe. Naj ima omogočen cestni dostop zaradi logistiki in dostopa gostov.

Garažna hiša: smiselno je, da je čim bližje vstopu v mesto, tako da skrajša tranzitne poti. Zaradi svoje narave ne potrebuje izpostavljene lege, temveč je bolje, če jo umaknemo na manj opazne lokacije.

Urejene odprte površine: ali parkovne površine – zaradi svoje strukturne narave je smiselno, da zasedejo prostor cezure.

6.3 CONING

Preveril sem več različic razmestitve zgornjih programov. Od vseh možnih kombinacij programov sta se kot najbolj smiselni izkazali spodnji dve. Razlikujeta se v razmestitvi pristanišča in hotelov, saj so drugi programi lokacijsko precej bolj določeni.

Kot bolj ustrezna se je izkazala desna različica. Ta omogoča navezavo hotela na preostale plaže na severni obali otoka in umika pristaniški promet na skrajni vzhod. S tem ne pride do prepletanja programov turizma (plaža) in transporta (pristanišče).



Slika 75: Karti coninga. Gre za dve različici možne razmestitve programov v prostoru. Kot bolj smiselna se je izkazala desna, saj se lahko hotel naveže na plaže na severni obali, medtem ko se pristaniški promet umakne na skrajni vzhod

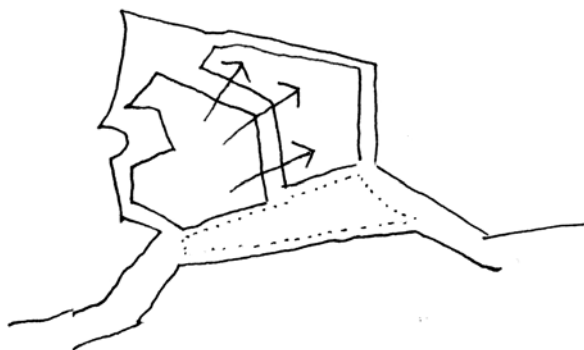
6.4 KONCEPT

Če želi Izola poudarjati svojo otoškost, se mora njen nadaljnji razvoj nasloniti na svojo dediščino. Na prostorske vzorce, ki so se razvili v dolgi zgodovini mesta. Ureditev je na območju obdelave obravnavana v dveh delih. Prvi del je 'urbaniziran otok', pri čemer gre

za razširitev urbanega mestnega tkiva na celotno območje nekdanjega otoka. Drugi del pa je cezura, ki se bo uredila kot parkovna površina.

Ureditev vzhodnega dela nekdanjega otoka sloni na predpostavki, da gre lahko za podaljšek starega mestnega središča. Novo naselje se nima namena vzpostavljati kot novo središče, temveč se naveže na staro središče, ki ga funkcionalno dopolnjuje. Poskuša se izogibati podvajanju funkcij med novim in starim delom, čeprav se v določenih elementih mora ponoviti (npr. pristanišče).

Parkovna površina je zamišljena kot 'zareza' v urbanem tkivu, ki členi mesto na dva dela: kopenski in otoški. V prostorskem smislu je njen namen poudarjati prostor cezure, ki se nahaja na tem mestu. V programskem smislu pa bo oblikovala osrednjo mestno parkovno površino.



Slika 76: Koncept ureditve obravnavanega območja. Naselje se razširi tako, da je logičen podaljšek obstoječe gradnje. Na cezuri se uredi parkovno površino

6.5 REURBANIZACIJA NEKDANJEGA OTOKA

Novo mestno tkivo na nekdanjem otoku se lahko uredi na več načinov. Preverjenih je bilo več različic z različnimi gostotami pozidave in različnimi tipi stavbnega tkiva. Preveril sem vse od možnosti postavljanja enodružinskih hiš do megablokov. Kot najbolj ustrezni so se izkazali karejevski bloki in vila bloki, saj ustvarjajo gostoto tako poselitve, kot že prevladuje na otoku.



Slika 77: predstavljene so različne možne gostote pozidave

Predstavljeni bosta dve različici možne ureditve 'urbaniziranega otoka'. Prva različica obravnava nekdanji otok kot zaokroženo kompaktno tkivo, ki ga objamejo sprehajalne poti. S tem poti zarišejo in objamejo prostor nekdanjega otoka. Pri drugi različici pa je stavbni rob pomaknjen vse do morja, tako da je obiskovalec prisiljen vstopiti skozi mestne vhode, če želi priti na otok. Tako kot nekoč.

6.5.1 Različica 1

Prva različica oblikuje stavbno tkivo na otoku kot zaokroženo enovito kompaktno telo. Grajeno tkivo je odmaknjeno od obale in tako dopušča, da se ob njej razvije programski pas, ki se razteza po celotnem obodu nekdanjega otoka – ustvari se lungomare. S tem ga ovije in še trdneje nakazujejo na nekdanje otoško jedro.

Novo naselje se kot logičen podaljšek vije iz starega jedra, ga objame in se spet izteče vanj. Oblikovano je tako, da je na jugu, ker je obstoječa gradnja bolj gosta, tudi novo naselje bolj gosto, in se nato postopno redči proti severu.



Slika 78: Različka 1

6.5.2 Različica 2

Za razliko od prejšnje ta različica riše strogo mejo med nekdanjim otokom in kopnim. Mestno tkivo se razprostira od morja na zahodnem robu cezure do morja na vzhodnem robu. Tako s stavbnim tkivom zariše strog rob otoka in v metaforičnem smislu 'odreže' otok od kopnega. Obodna pot okoli otoka je prekinjena. Prav tako so vsi vstopi na otok le skozi mestno tkivo. Tako kot so bili tudi nekoč urejeni vstopi.

Organizacija mestnega tkiva je tako kot v prejšnjem primeru zamišljena tako, da gre za



logično nadaljevanje že obstoječega mestnega tkiva.

Slika 79: Različica 2

Varianta I je za ta prostor bolj ustrezna kot varianta II, saj ustvarja tako kompaktno jedro, kot tudi dopušča obalni liniji, da se razvije kot samostojen program. S tem dobi mesto obod, ki poudarja nekdanji otok.

6.5.3 Opis ureditve

Predstavljena rešitev sistemsko sledi smernicam in je sestavljena iz dveh delov: urbaniziran otok in cezura. V čim večji meri upošteva načela otoških mest in uvaja trikotno silhueto in cezuro med kopnim in morjem. Prav tako obravnava otok kot celoto in nadaljuje prostorske vzorce, ki so se že oblikovali na njem.

Novi del naselja je oblikovan tako, da izhaja iz starega jedra, ga objame in se izteče nazaj vanj. Tako so postavljene tako stavbe kot tudi ulice. Programsko je sestavljen tako, da so stanovanjski objekti pomaknjeni v notranjost, medtem ko so ostali programi ob obodu. S tem se spodbuja aktivnosti na obodu otoka, bivanje pa pomakne v zaledje.

Objekti so grajeni po principu karejev. Njihova lepota je v tem, da so stavbe s fasadami del uličnega prostora, hkrati pa se za njimi ustvarjajo zasebni ali poljavni atrijski vrtovi. Tako kot je običajno v sredozemskem prostoru. Kot ustrezno sta to obliko gradnje prepoznali že dve drugi delavnici – dileme in strategije I (1996) ter Izola: Predlogi za prenovo območij Ladjedelnica, Delamaris, Argo in Lonka (2008)).

Prepletata se dva tipa stanovanj: karejsko oblikovani bloki P+3 z zasebnimi atriji in vila bloki s prav tako P+3. Bruto površina stanovanjskih površin je 36.885 m², kar je dovolj za 460 stanovanjskih enot.

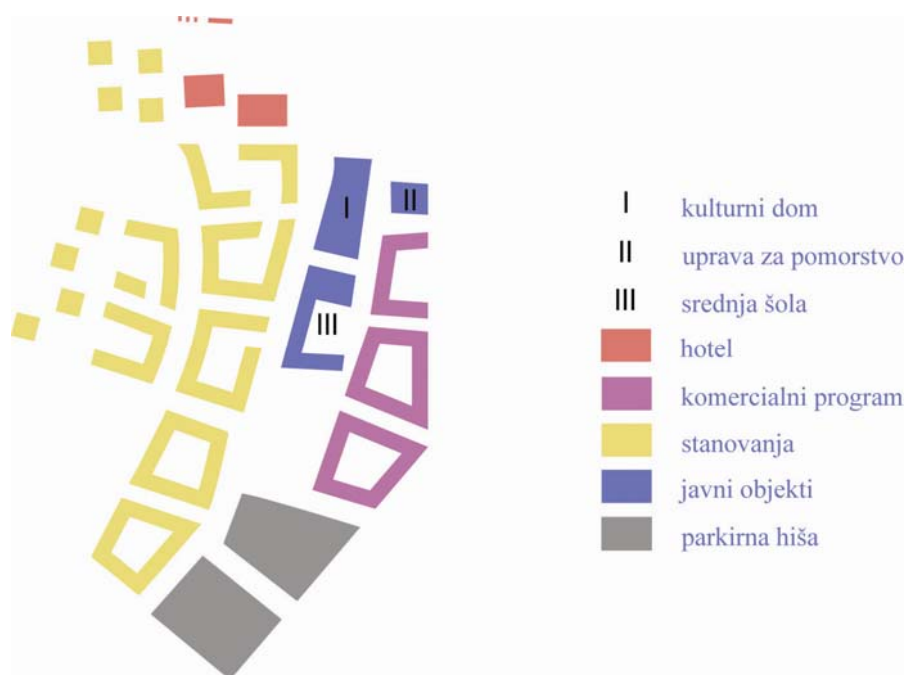
Na skrajnem jugu sta postavljeni dve garažni hiši. Skupaj merita 19.491 m², kar zneso 1554 parkirnih mest. Garažni hiši sta sestavljeni iz podzemne etaže, pritličja in treh nadstropij (K+P+3). Pri tem je pritličje deloma namenjeno storitvenim programom (trgovine, gostišča).

Sledi ji grozd stavb, namenjenih komercialni rabi. Tako kot stanovanjska gradnja so tudi ti oblikovani kot karejevski bloki. Skupna površina meri 14.202 m². To je dovolj za 70 poslovnih prostorov s povprečno izmero 200 m².

Komercialni program se prepleta s kulturno-izobraževalnim. Srednja šola je postavljena s čelno fasado proti trgu, na zadnji stranici pa ima telovadnico. Šola je ovita okoli šolskega dvorišča in se razteza na 2.776 m² površin.

Za šolo je kulturni dom, ki je obrnjen proti trgu ob pristanišču. Kot markantna stavba naj stoji na markantni lokaciji – na trgu ob morskemu vstopu v mesto. Njegova velikost je 2.456 m².

Ob njem stoji stavba uprave za pomorstvo. V sami stavbi bi bile združene različne službe, od pristaniške uprave, kapitanije in pomorske policije. Dopusti se tudi možnost namestitve komercialnega programa. Novo pristanišče bi bilo namenjeno tudi večjim ladjam (nad 10 m dolžine) in 'državnim' plovilom (gre za plovila kapitanije, pomorske policije, reševalne službe, itd.).



Slika 80: Programska shema objektov

Zunanji prostor hoče ujeti duh mediteranskega mesta – majhne, temne ulice, ki se mestoma odprejo v svetle trge. Po vstopu v mesto pride obiskovalec na trg (ali park), in to ne glede na to, katero pot si izbere. Prometno je zasnovano tako, da so prevozne poti pomaknjene v središče, obalo pa se prepušča pešcem.

Ob vzhodni obali uvaja med cezuro in pristaniščem rivo, ki je oblikovana po zgledu rive v Splitu.

Tej sledi pristanišče. To mora imeti drugačen značaj od starega mandrača, saj mu ne sme konkurirati v nobenem pogledu. Nastala sta v različnih zgodovinskih obdobjih z različnim znanjem za različne tipe plovil ob različnih pogojih. Novo pristanišče je namenjeno večjim ladjam (od turističnih, trajektov, plovil pomorske uprave, itd.).

Pristanišča za večje ladje potrebujejo širše in daljše pomole. Ti so, logično, ravni in dovolj široki, da omogočajo nemoteno vkrcanje in izkrcanje. Ker se bo ponujal tudi privez za turistične ladje in se omogoči možnost za mednarodni promet, mora imeti pomol možnosti ograditve in tako omejevanja zadrževanja na njem. Glavni pomol je dolg 83 m in širok 8 m, kar omogoča na notranji strani pristajanje ladij do dolžine 70 m.

Za njim je plaža ob hotelu. Ta se navezuje na sosednji plaži proti zahodu (plaža slepih in slabovidnih doma Dva topola in mestna plaža ob svetilniku). Plaža je prodnata. Sestavljena je iz dveh delov – spusta v vodo in površin za sončenje. Dopusti se možnost ograditve, čeprav ta ne bi bila zaželeno. Ob južnem robu so postavljeni plažni objekti (skladišča za ležalnike in dežnike, stranišča ter bife).

Znotraj mesta se vzpostavi manjši park. Postavljen je na mestu vhoda v podzemno jamo, ki se nahaja na tem delu. To da parku poseben značaj. Ta je mišljen kot gosto zasajena, površina, da lahko poleti ustvarja prijetno senco. Je pribežališče pred pripeko in počivališče, po zgledu parka Zvezda v Ljubljani.



Slika 81: Programska shema odprtega prostora

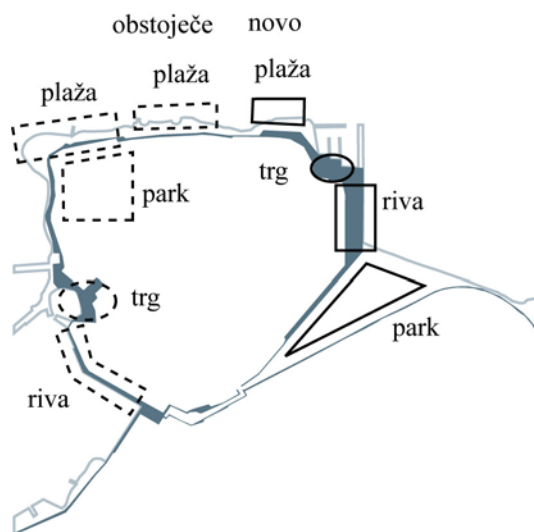
Nekdanji otok obrobja obodna pot, na katero se pripenjajo različni programi (plaža, gozdiči, trgi, promenade...). S tem ko povezuje te programe med sabo po obodu mesta, ga pravzaprav 'ujame'. S tem ga še dodatno poudarja kot 'otok'.

Druga pot prav tako obrobja rob kopnega in se na enem koncu steče v Koper, na drugem v Simonov zaliv. S tem najbolj jasno nakazujeta meje med obema 'obalama' in na ravni pešca govorita zgodbo o nekdanjem otoku. Med njima se vzpostavi cezura.



Slika 82: Shema obodne poti

Na obodni poti okoli otoka so že vzpostavljeni različni programi: riva, trg, park, plaža. Ti se nahajajo na zahodnem robu otoka. Ob vzhodnem delu pa bi se vzpostavili novi programi, ki bi nadomestili obstoječe. Gre za ponovitev že obstoječih programov na zahodnem robu mesta le da so drugače razporejeni. Tako so se razvili skozi proces načrtovanja, saj se je izkazala potreba po dodatni plaži, dodatnem parku, novem trgu ob pristanišču in nenazadnje po rivi.



Slika 83: Sekvence programov ob obali. V novem delu gre za rekombinacijo programov, ki so že v starem delu naselja

Vstopi na nekdanji otok so oblikovani tako, da se po prehodu cezure vselej zaključijo s trgom ali parkom. Tako vsi trije kopenski kot tudi morski. Nato se smer ulic obrne za 90°.



Slika 84: Vstopi v mesto. Ob vsakem vstopu je trg ali park, ob katerem se spremeni smer gibanja prometa

6.6 UREDITEV 'CEZURE'

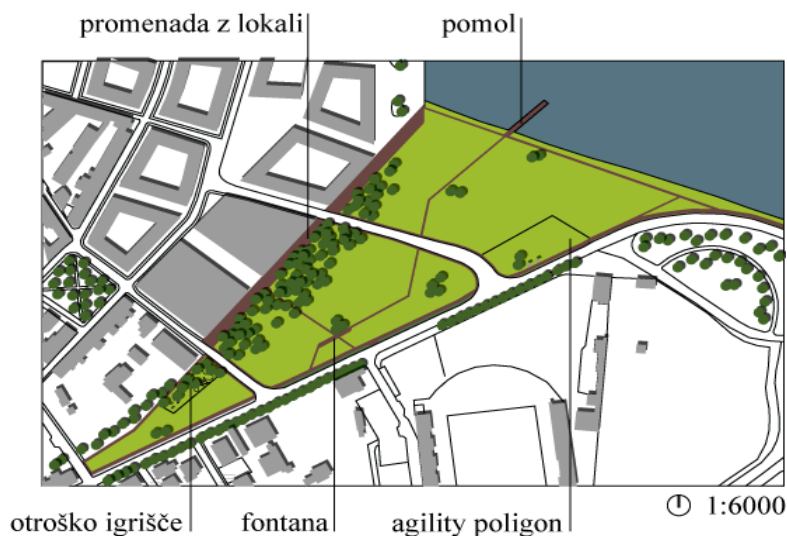
Smernice za cezuro so bile podane že v prejšnjih poglavjih. V strukturnem smislu je potrebno poudarjati naslednje lastnosti: poudarjanje preliva, poudarjena smer V–Z, dojemanje kot ploskev, ki in naj bo nizka, oziroma urejena tako, da se skozi njo vidi rob otoka.

V programskem smislu so možnosti izbire veliko širše. Lahko se jo uredi kot trg, parkirišče, tržnico, park, itd. Toda niso vse rešitve smiselne. Prostor je tako s svojimi 40.000 m² prevelik, da bi bil lahko trg. Parkirišče je sicer po velikosti ustrezno, a je programsko zelo revno in premalo ambiciozno. Sprememba cezure nazaj v vodno telo pa ni smiselna, saj bi se s tem obnovili vsi problemi, zaradi katerih je bila v prvi vrsti zasuta (težave s pretočnostjo, globino, itd.).

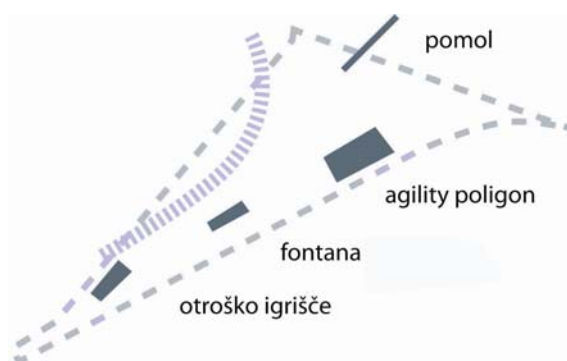
Tako se je po premisleku izkazalo, da je najbolj smiselno, da se jo uredi kot parkovno površino. Kot parkovna površina je mišljena urejena odprta površina, grajena pretežno iz naravnega gradiva (rastlin). Kot taka dopušča mnogo možnih variacij, predvsem v programskem smislu. Ali naj gre za bolj antropomorfno ureditev ali za posnemanje naravnih procesov, ali pa je namenjena mirnim ali aktivnim dejavnostim, itd.

Programsko gledano poznamo več tipov parkovnih površin. Lahko gre za 'klasične' mestne parke, sodobne zelene ureditve ob večjih kompleksih, lahko gre za urejene rekreacijske površine, adrenalinske parke, botanične vrtove, otroška igrišča, itd. V nadaljevanju bom preveril tri različne možnosti ureditve: kot mestni park, botanični vrt in kot rekreacijski park.

6.6.1 Mestni park



Slika 85: Varianta 1 mestni park



Slika 86: Shema parka

Cilj ureditve je preveritev možnosti spremembe cezure v mestni park. Park je zamišljen kot travnati parter, ki je z obeh strani zarobljen s širokimi promenadami in drevesi. S tem se zariše rob med nekdanjega otoka in kopnega. Parter členijo različni programski sklopi: na zahodnem robu je otroško igrišče, sledi mu fontana, agility poligon in sprehajalni pomol.

Oblikovan je po zgledu parka Tivoli v Ljubljani (še posebno vzhodni rob ob bazenu) in parka Riem (Riem Landschaftspark) v Münchnu. Oba namreč odlikuje oblikovanje prostora kot odprte površine, ki je ob straneh zamejena z gozdom. Torej za kontrast med odprtim prostorom in volumnom gozda, ter prepletanju poti in programov med njima.

Park je prvenstveno namenjen naslednjim dejavnostim: sprehod, počitek, igra v parku (frizbi, badminton, žongliranje, nogomet...), prireditve na prostem (šola na prostem, koncerti...). Gre za zelo miren, spokojen program, kakršnega tudi sicer srečujemo v mestnih parkih. Dodana vrednost tega parka je stik z morjem, kjer se spodbuja sprostitev, refleksijo in razgled na horizont.

Oblika dopušča izrabo osrednjega prostora za različne začasne rabe – od organizacije različnih tekmovanj (tek, jadrnanje, rokomet...), koncertov, festivalov, šolskih športnih dnevor, piknikov, in drugih družabnih prireditev.

Uporabniki parka so v prvi vrsti družine, matere z vozički, upokojenci, gibalno omejeni (v bližini sta tako dom za ostarele kot rehabilitacijski center za invalide) in mlajši ljudje.

Ta ureditev ima določene prednosti in slabosti. Prednost tega parka je uvajanje enovitega odprtega prostora, ki ponuja mnogo potencialov za uporabo. Njena slabost pa je, da bi lahko bila programsko bolj ambiciozna.

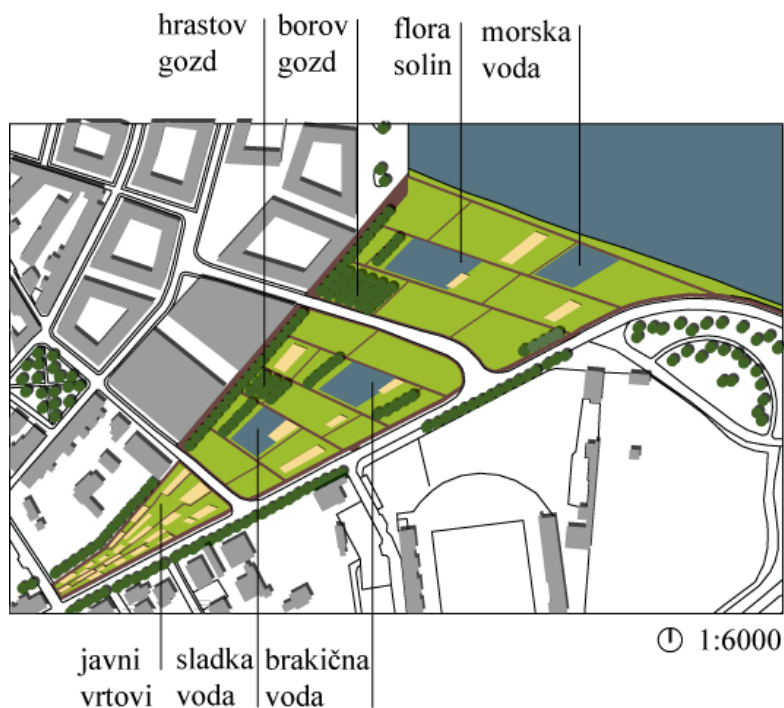


Slika 87: Ureditev stika z morjem. Prostor je urejen tako, da spodbuja premišljevanje, mir, sprostitvev. Brez dramatičnih poudarkov omogoča pogled na morski horizont

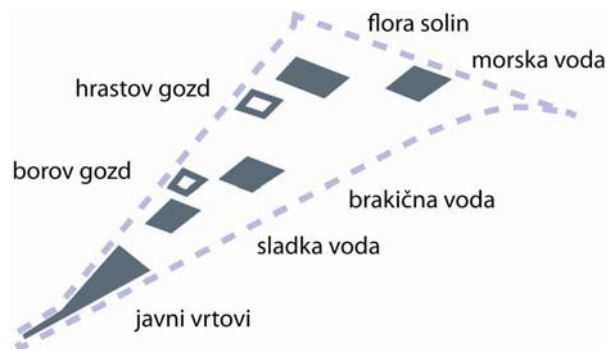


Slika 88: Park kot parter je z obeh strani zarobljen s širokimi promenadami. Ob robu so drevesne gruče, skozi katere se odpirajo pogledi na park. Spodbujanje programov na trati

6.6.2 Botanični vrt



Slika 89: Varianta 2 botanični vrt



Slika 90: Koncept ureditve vrta

Prostor cezure se spremeni v botanični vrt po zgledu botaničnih vrtov v Bordeauxu in Barceloni, ki sta po obsegu zelo podobna obravnavanemu območju. Oba združujeta rastline v habitatne tipe, ki jih nato oblikujeta z izvirnim antropogenim oblikovalskim jezikom. Torej ne gre za poustvarjanje 'naravnih habitatov'.

Glavna naloga botaničnega vrta je predstavitev različnih habitatnih tipov, značilnih za določen kraj. V primeru Izole je smiselno, da se posveti rastju iz jadranskega ali širšega mediteranskega bazena.

Prostor je mrežno členjen. Pri tem pa je pomembno, da so posamezni elementi del parterja. Oblikovno gre za členitev parterja, tako kot pri mestnem parku, ne pa za vstavljanje novih elementov nanj.

Vrt je sestavljen iz treh sklopov: vodni habitati, gozdni habitati in travišča. Vodni habitati so predstavljeni v štirih velikih bazenih. Predstavljeni so različni vodni biotopi: bazeni s slano, brakično in sladko vodo ter habitati solin. Znotraj bazenov bi se naselile avtohtone vrste, npr. pozejdanka v morskem bazenu. Ob njih sta dva drevesna habitata, hrastov in borov gozdič. Tretji sklop pa je predstavitev različnih travišč in bi se raztezala čez celotno površino parka.

Vrt bi bil primerno namenjen sprehodom in izobraževanju. Vmesni odprti prostori so pa namenjeni različnim spontanim rabam (poležavanje v travi, frizbi, sončenje itd.).

Glavna prednost te rešitve je njena izobraževalna, ekološka in estetska vrednost. Njena glavna pomanjkljivost pa je njen preveč usmerjen program.



Slika 91: Prostor sestavlja polja različnih rastlin. V vsakem polju je predstavljen določen habitatni tip. Med njimi se lahko obiskovalci prosto sprehajajo in opazujejo različne biotope



Slika 92: Poleg njih so postavljeni bazeni, v katerih so prikazani različni vodni biotopi. Obiskovalci lahko opazujejo različne ekosisteme, ki se pojavljajo v tem prostoru: morski, brakični, solinski in sladkovodni

6.6.3 Rekreatijski park



Slika 93: Varianta 3 športni park



Slika 94: Shema parka

Rekreacijski park je zamišljen kot urejena odprta površina, sestavljena iz različnih športnih programov. Zgleduje se po športnem parku Bonifika v Kopru in športnem parku Kodeljevo v Ljubljani.

Zasnova temelji na vstavljanju različnih športnih igrišč v parter cezure. Obodna pot ostaja, le da je tokrat spremenjena v tekaško progo. Zamišljen je tako, da so na zahodnem delu programi za najstarejše in najmlajše. Tu so balinišče (prostor za najstarejše), otroško igrišče (najmlajši) in dve igrišči za odbojko na mivki. V srednjem delu so igrišča na betonski podlagi: košarka (3 igrišča), rokomet (2 igrišči) in tenis (3 igrišča, s tem da so igrišča na pesku). Na vzhodnem delu pa sta igrišči na travnati podlagi: za nogomet in baseball.

Po obodu okoli vseh teh programov poteka tekaška proga v dolžini 1 km. Razdeljena je na tri kroge, tako da si lahko tekmovalec po potrebi izbere tudi krajši krog. Najkrajši je dolg 300 m, srednji je 400 m in najdaljši 500 m.

Glavna prednost zasnove je bogastvo in uporabne možnosti programa. Prostor omogoča široko izbiro športnih programov, med katerimi pa je odprta travnata površina, namenjena bodisi gledalcem bodisi poležavanju oz. izrabi kot parkovna površina. Slaba lastnost zasnove je, da so ti programi precej zaprti in 'drobijo' prostor na zaprte podenote,



Slika 95: Športna igrišča so postavljena v travnati parter in obdana z drevesi



Slika 96: Po obodu teče tekaška proga, s katere so slikoviti pogledi na morje

Po preverbi se je izkazalo, da imajo vse tri različice določene prednosti, vendar seveda tudi slabosti. Nobena ni prepričljivo boljša od ostalih. Glavna težava vseh je programska podhranjenost, zato bi bilo najbolj smiselno, da se jih poveže v eno rešitev, ki bo povzela najboljše lastnosti posameznih rešitev. Tako bi dobili ureditev, ki bi bila kompleksna, programsko bogata in bi se dotaknila različnih možnih rab prostora. Zato se bo uredil mestni park, ki bo dopolnjen z rekreacijskimi površinami, del pa se bo namenil za prikaz botaničnih vrst.

6.6.4 Variante stika z morjem

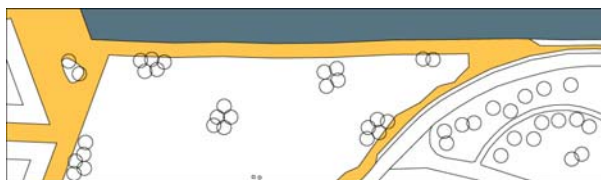
V nadaljevanju je treba preveriti še stik parka z morjem. Na vzhodnem robu se namreč park, in to ne glede na to kakšen bo, izteče v morje. Tako je zelo pomembno vprašanje, sploh v odnosu do ostale rešitve, kakšen naj bo ta stik.

Izkaže se, da obstaja več možnosti stika. Najbolj smiselne so tri, in sicer: ureditev kot promenada, skalomet in še možnost, da se obala prepusti naravnim procesom. Te si bomo

tudi podrobneje ogledali.

Obala kot promenada: s tem se ustvari neprekinjena sprehajalna pot ob morju (lungomare), ki se vleče iz Simonovega zaliva zahodno od Izole, okoli mestnega središča, vse do starega jedra Kopra. Pešpot se postavi tik ob vodno telo. Promenada naj bo primerno široka (na sliki je 7 m), tako da omogoča nemoteno gibanje več različnim skupinam uporabnikom (sprehajalci, mame z vozički, rolerji, kolesarji, itd.).

Glavna težava te rešitve je predvsem v tem, da ne prepoznava razlike, ki jo v mestno tkivo pripelje cezura kot ločen element. Promenada se vije že iz starega mesta do začetka cezure in prav tako se nato na drugem koncu nadaljuje proti Kopru. S tem se ustvari neprekinjena poteza, ki pa ne izpostavi prostora cezure. V svoji strukturi ne opozarja nanjo kot na mesto nekdanjega preliva. Prav tako prekinja stik med parkom in vodno površino ter raje poudari smer gibanja ob obali (pa čeprav je ta nastala na različnih koncih na različne načine).



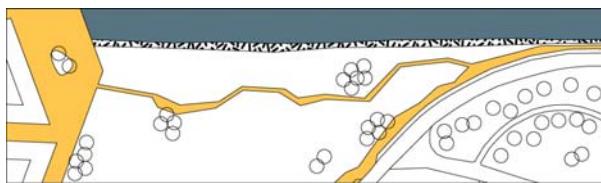
Slika 97: Obala kot promenada



Slika 98: Shematski prerez skozi obalo

Obala, zarobljena s skalometom: skalomet je v slovenskem Primorju zelo pogost način urejanja obalne linije. V osnovi je to varovalni ukrep proti silam morja, da ne bi spodkopavale obale, vendar lahko zaradi svoje oblike nudi veliko širše možnosti uporabe. Ljudje se skalnih polic pogosto poslužujejo kot ležalnikov za sončenje, po skalah dostopajo do vode, da lahko zaplavajo, ribičem nudijo oporo za sedenje, itd. Prav tako nudijo zavetje za ribe in se ob njih ustvarjajo bogati morski ekosistemi. Čeprav gre še vedno za antropogeno strukturo, pa že ustvarja bolj mehak, 'naravni' rob.

Glavne pomisleke imam predvsem dejstva, da se skalomet kot motiv na tem območju že pojavlja. Vsa obala od Kopra do začetka cezure je že urejena na ta način in če jo povlečemo še naprej do roba otoka, lahko tvegamo, da bomo s tem spet razvrednotili drugačnost cezure.



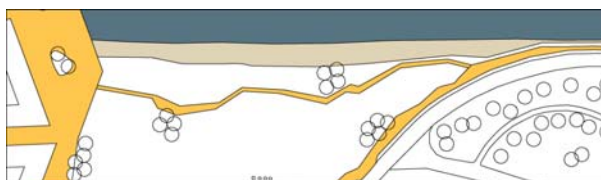
Slika 99: Obala, zarobljena s skalometom



Slika 100: Shematski prerez skozi obalo

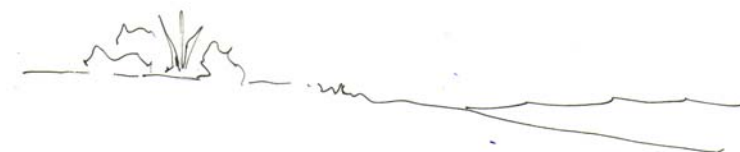
Obala se prepusti naravnim procesom: to je še tretja možnost ureditve. Glede na to, da je severna obala urejena kot promenada (lungomare), južna pa kot skalomet, bi ta prinesla nov tip obale v ta prostor. S tem bi se tako jasneje podarila drugačnost cezure, hkrati pa bi se omogočil neposreden stik parka z morjem. Obala nima (in tudi ne sme imeti) nobenih ambicij koketirati z obnavljanjem nekdanjega stanja (za katerega tudi zares ne vemo več kakšno je bilo). V prostor med obe obali bi uvedla položno plažo iz peska ali gramoza, ki bi se zložno dvigala in prelila v park. Tako se ustvari širok bibavični pas. Ta bi se prepustil procesom sukcesije, tako da se vzpostavijo novi priobalni biotopi.

Glavna kritika gre predvsem na izgubo nadzora nad razvojem prostora. Če se obalo prepusti naravnim procesom, se pojavi tveganje, da se bo prostor razvijal drugače kot bi pričakovali. Obstaja na primer nevarnost, da morski tokovi preoblikujejo obalo v večji meri, kot bi si želeli. Lahko bi pričeli odnašati ali nalagati material, ki močno posegel v potek morske linije. Prav tako so možne nenadzorovane spremembe v ekosistemi ob



obali.

Slika 101: Obala je prepuščena naravnim procesom



Slika 102: Shematski prerez skozi obalo

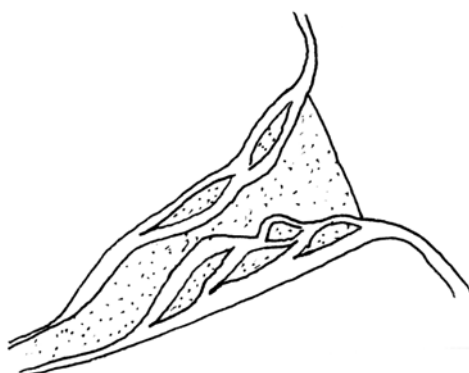
Prvi dve možnosti sta antropomorfni, medtem ko tretja dovoljuje naravnim procesom, da sooblikujejo podobo obale. Glede na to, da je večina slovenske obale že pozidana, bi bil proces v drugo smer zelo dobrodošel. Kot najbolj ustrezna se je izkazala tretja, tudi z vidika poudarjanja otoškosti mesta. S tem ko omogoča cezuri, da se prelije v morje, hkrati še dodatno poudarja nastanek mesta na otoku.

6.6.5 Opis ureditve

Predlagane tri različice posamično niso dovolj dobre, da bi se jih splačalo posamično razvijati naprej. Glavna kritika leti na to, da so vse po vrsti programske podhranjene, saj ne omogočajo širokega izbora uporabe. Zato se bo program dopolnil tako, da bom vzel najboljše elemente posamičnih rešitev in jih združil v novo ureditev. Tako dobimo mestni park z botaničnim vrtom in rekreacijskimi površinami.

Osnovna ideja parka je, da je ob stiku z mestnim središčem na skrajnem zahodu najbolj 'mestni', urbani in se nato postopno spreminja v zmerom bolj 'naravnega'. Da se začne z mestnim, urejenim tkivom, ki postopno prehaja v naravno, bolj svobodno, in se zaključi z morjem.

Park je sestavljen iz treh elementov: roba 'otoka', roba 'celine' in parterja med njima. Oba robova sta sestavljena iz več elementov (promenada, gozd, itd.), ki so prosto členjeni glede na prostorske potrebe. Vendar sta strogo ločena med seboj. Med njima je parter kot enotna, homogena ploskev. Le tako bo nakazoval prostor nekdanjega preliva.



Slika 103: Koncept oblikovanja parka. Gre za dve potezi, ki obrobljata park. Tekom parka se 'drobita' na več programskih krakov, ki se nato znova združijo v promenado. Med njima je travnat parter

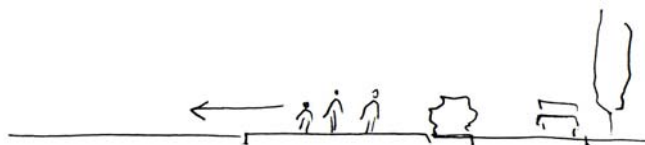
Programski sklopi se vpenjajo na eno ali drugo promenado, sledijo pa si po načelu, da so bolj 'urbani' na zahodnem delu, bolj 'naravni' pa na vzhodnem.

V nadaljevanju bodo podrobneje opisani posamezni programski sklopi.

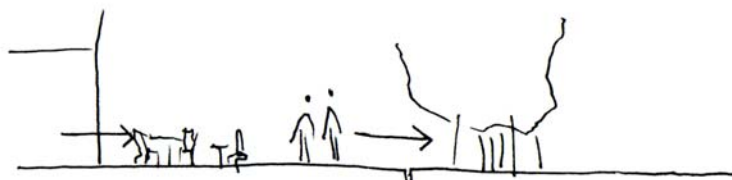
Promenada

Na obeh robovih parka sta široki promenadi, ki ga zarobita. Stečeta se bodisi po obodu mesta bodisi po obalni cesti v Koper. Urejeni sta tako, da sta proti zunanemu robu zamejeni bodisi s stavbami bodisi s cesto, tako da sprehajalce usmerjata proti parku med njima. Severna promenada (širina 11 m) je širša od južne (širina 6 m), tako da se na njej lahko postavijo gostilniški vrtovi. Promenadi omogočata gibanje različnim vrstam uporabnikov,

od sprehajalcev, mater z vozički, rolerjev, kolesarjev, itd.



Slika 104: Južni rob parka



Slika 105: Severni rob parka

Fontana

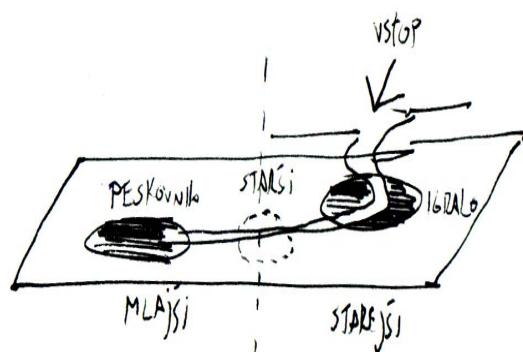
Ob zahodnem vstopu v park je postavljena fontana – vodno telo, ki markira začetek parka. Zamišljena je kot jezerce ovalne oblike, v katerega so nameščene šobe za brizganje vode v zrak. Ob njej je manjši trg – plaza, ki ga poleg fontane členi še zasaditev različnih dišavnic. To je vstopna točka v park.



Slika 106: Vstop v park z ureditvijo fontane in otokov grmovnic

Otroško igrišče

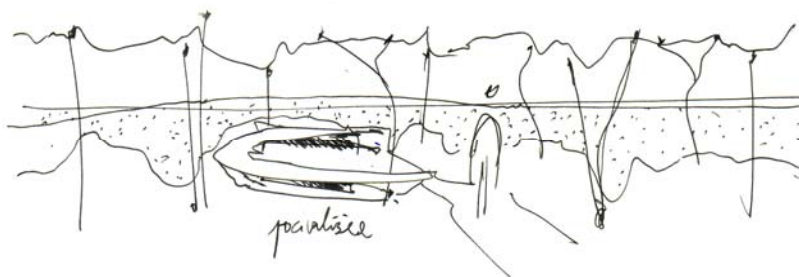
Po severni poti naprej je urejeno otroško igrišče. Postavljeno je v gozdič, tako da otrokom omogoča senco. Sestavljeno je iz treh delov: osrednjega s kompleksnim igralom, peskovnika in prostora za starše med njima. Okoli njih so nameščena različna gugala in druga igrala. Igrišče je ograjeno zaradi varnosti, vendar hoče še vedno delovati kot del parka. Namenjeno je vsem otrokom do 7 leta starosti.



Slika 107: Otroško igrišče. Sestavljeno je iz štirih delov: kompleksnega igrala, prostora za starše, peskovnika in parterja

Gozdič

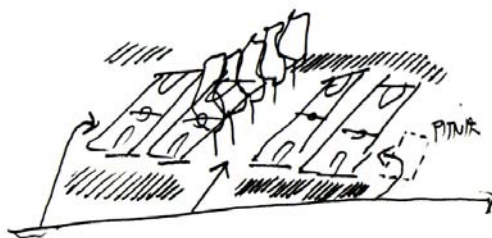
Gozdič je zamišljen kot zelen kotichek, kamor se lahko poleti obiskovalci umaknejo pred vročino. Skozenj se odpirajo pogledi na park in na morje v ozadju. Zamišljen je kot prostor miru in počitka. Znotraj so postavljeni koticčki – počivališča s klopmi, ki so med seboj povezani. Odmaknjeni so od promenade, tako da mimoidoči ne motijo obiskovalcev v parku.



Slika 108: Gozdič je urejen kot kotichek, zavetišče, kamor se umakneš v poletni vročini. V njem so urejeni otoki s klopmi

Športna igrišča

Ob južni promenadi so nameščena štiri večnamenska športna igrišča. V osnovi so to igrišča za košarko, ki pa se lahko enostavno spremenijo v igrišča za rokomet ali nogomet. Deljena so v dva sklopa, ki ju ločuje pas dreves za senco. Na vzhodnem vstopu so klopi za počitek in pitnik. Od promenade jih ločuje pas grmovnic, tako da ne pride do neljubih neposrednih stikov med igralci in mimoidočimi.



Slika 109: Športna igrišča. Proti robovom so zamejeni z grmovnim pasom, med njimi je pas drevnine. Vstopi so z juga, na vzhodnem robu je zbirališče/počivališče s pitnikom

Botanični vrt

Botanični vrt je zamišljen kot niz trakov, v katerih so predstavljeni različni habitatni tipi. V vsakem traku se poustvari določen habitat (gre za travišča in grmišča; podrobneje na tej stopnji ni potrebno iti), vendar se ga jasno loči od preostalega prostora z ostrim robom. Tako jih najbolj izpostavimo in jasno predstavimo. Med posameznimi trakovi se pušča dovolj širok prostor za prehod, kar obiskovalce spodbuja k prostemu gibanju po botaničnem parku, tudi izven poti. Tako se tudi zabriše meja med njim in preostalim parkom.

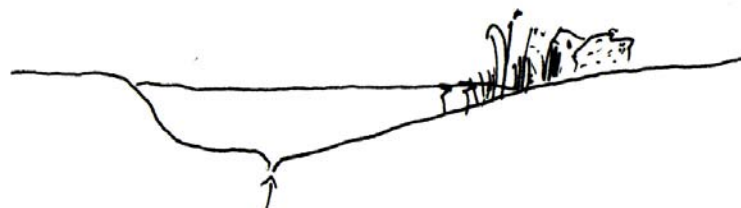


Slika 110: Botanični vrt je zamišljen kot serija trakov, kjer so predstavljeni različni habitat

Sladkovodno jezero

Ob botaničnem vrtu je sladkovodno jezero. Del botaničnega vrta se razširi tudi nanj na skrajnem južnem robu. Na vzhodnem robu je razgledišče s klopmi, na severnem in zahodnem robu pa se spodbuja dostop do vode neposredno iz parka. Južni del pa se obraste z obvodnim rastjem. Ta je tudi nižji, z globino do 50 cm, medtem ko je severni del globlji, do 3 m. Jezero ima površino 1244 m².

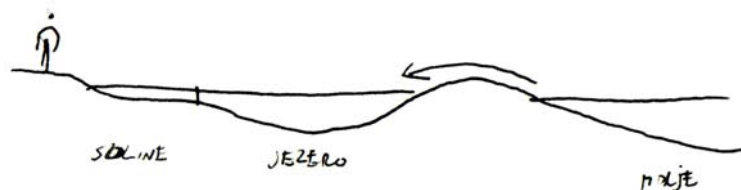
Namen jezera je prikaz sladkovodnih izvirov, ki se pojavljajo na nekdanjem otoku. Malo znano dejstvo je, da je Izola preprejena z izviri sladke vode, kar je za apnenčast otok (in tudi sicer za otoke) zelo nenavadno. Jezero bi se napajalo iz morebitnih izvirov te vode (v primeru, da bi jih odkrili v bližini) in bi bilo tako opomnik na ta naravni vir, ki bi se ga dalo smotrno izrabiti (na primer za zalivanje javnih zelenih površin).



Slika 111: Shema delovanja sladkovodnega jezera. Napajalo bi se iz morebitnih podzemnih virov

Slano jezero

Severno od sladkovodnega jezera je še slano jezero. Ključen namen obeh jezer je poudarjanje razlik med njima. Tako je na primer sladkovodno obraslo z rastlinami vse do vodne gladine, medtem ko se rastline slanemu zaradi soli lahko približajo le do določene točke. Jezero je blizu vode in narejeno tako, da se polni z bibavico. Ob plimi priteče sveža voda. Njegova globina je do 2m, površina pa 619m². Ob zahodnem robu je počivališče, ob njem pa trije modeli solin za izobraževalne namene. To so kanali z zapornicami, ki jih lahko obiskovalci odpirajo in zapirajo ter tako omogočajo pretakanje vode v zbirna polja.



Slika 112: Shema delovanja morskega jezera

Obala

Obala se prepusti naravnim procesom, sukcesiji. To ne z namenom obnove nekdanjega stanja, temveč iz premise, da se park zaključi z naravnim robom, ki se previje v morje. V Sloveniji skorajda ni več stika med kopnim in morjem, ki bi bil prepuščen naravnim procesom (razen klifov). Večina ravninskega dela obale je bila pozidana).

Zaključek obale se uredi tako, da se nivo kopnega zložno spelje v morje. Tako se dovoli morju ustvariti bibavični pas. Ker gre za zelo zaprt del zaliva, ne pričakujemo močnih erozijskih vplivov na potek obale. Tokov skorajda ni ali pa so zelo šibki. Tudi burja, ki najbolj ogroža park, piha pravokotno na obalo, kar pomeni, da bo material odnašalo le v notranjost parka in še ta se bo kasneje z delovanjem bibavice spet spral nazaj v morje.



Slika 113: Tloris parkovne ureditve

7 RAZPRAVA

7.1 DOSEGANJE CILJEV OTOŠKOSTI

Pomemben del naloge je bilo prepoznavanje lastnosti otoških mest. Izkazalo se je, da imajo otoška mesta lastnosti, ki so lastne samo njim. To sta trikotna silhueta in cezura med kopnim in otokom. V nadaljevanju sta podrobneje analizirani in tudi preverjeni na izbranih primerih.

Izkazalo se je, da se ti lastnosti ne pojavljata vedno. Tako se ponekod ni razvila trikotna silhueta (Dubrovnik) ali pa je danes cezura že zabrisana (Novigrad). Razlogov za to je bilo več in so bili tudi predstavljeni. Najpogostejši razlog je potek reliefa. Obe značilnosti sta se najlepše izrazile le v tistih mestih, kjer so bili pogoji za nastanek optimalni (Izola, Rovinj,...).

Pregledal se tudi, ali se ti dve značilnosti pojavljata tudi v Izoli. Ugotovil sem, da se. Prisotna je tako trikotna silhueta kot cezura med kopenskim in morskim delom. Danes sta pričeli obe izginjati zaradi spremenjenega prostorskega razvoja. Pričela se je gradnja na mestu cezure in nepozidanem ostanku otoka, ki je pričela posegati v oba elementa otoškosti. Nova urbanizacija je spremenila organizacijo prometnic, razširila naselje, razvila nove vstopne točke, itd.

Na tej točki se je naloga lotila raziskovanja ali bi se dalo te dve lastnosti znova poudariti (in kako naj se to naredi), kljub novi stvarnosti Izole kot mesta na polotoku. S tem bi mesto znova poudarilo svoj otoški značaj. Tako so se na podlagi analiz pripravile smernice nadaljnjega razvoja. Podane smernice skušajo biti obče, univerzalne, pri čemer le nakazujejo v katero smer naj gre bodoči prostorski razvoj in katere cilje naj dosega.

Na njihovi podlagi sem sestavil predlog nadaljnjega razvoja naselja na nekdanjem otoku. Predlog skuša v čim večji meri upoštevati smernice in poudariti značilnosti otoških mest. Izkazalo se je, da se jih zaradi nove prostorske stvarnosti ne da upoštevati v vsem obsegu. Na določenih mestih mora tako od smernic odstopati.

Prvo tako odstopanje je že samo vstop v mesto. Namesto prejšnjih dveh (enega kopenskega in enega morskega) je sedaj v mesto speljanih več vstopov. Štirje so kopenski in dva morska. Novi vstopi so morali biti vpeljani preprosto zaradi organizacije prometa na nekdanjem otoku. S tem, ko se je nasip na cezuri razširil, se je pojavila logična potreba po vzpostavitvi novih prometnih povezav med otokom in celino. S tem se je prometno razbremenil prej edini dostop (nekdanji most).

Vendar je tako pričela slabeti vretenasta ulična mreža, saj temelji na dveh vstopih. Menim pa, da se da vključiti nove vstope v ulično mrežo in jo tako ohraniti kot nosilno ogrodje urbanizma na nekdanjem otoku. Predlog nadaljnjega razvoja skuša doseči prav to. Sistem je sestavljen tako, da se nove vpadnice vpnejo na 'vretenast skelet' in da se gibanje čim prej premakne iz vpadnic nanjo. Dodali sta se dve novi prometnici, ki povezujeta do sedaj slepe ulice vretenaste ulične mreže med seboj. Nove vpadnice so speljane tako, da se skuša promet iz njih čim prej preusmeriti na krake vretenaste mreže. Pri tem se nove vpadnice pravokotno križajo s kraki in nikakor ne povezujejo 'kopenskih vrat' z 'morskimi'. Tako jasno nakažejo, da so samo zveznice med kopenskim in otoškim delom mesta. Dostopnost se s tem ne zmanjša in prometne poti niso ovirane. Morda se pretočnost prometa celo izboljša, saj nove prometnice omogočajo izvedbo krožnega prometa skozi naselje.

Druga sprememba je uvedba novega pristanišča. To je potrebno zaradi prostorske stiske in nezmožnosti širitve obstoječega. Ob tem se postavi vprašanje, kakšen naj bo odnos med obema. Do sedaj je bilo staro pristanišče (morski vstop) edino in je predstavljalo zaključek večine mestnih ulic, ki so se začele ob kopenskem vstopu. Na oba vstopa lahko gledamo tudi kot na enega *glavnega* morskega in *glavnega* kopenskega. Ni nujno, da sta edina, dovolj je, da sta hierarhično najpomembnejša. Tako se lahko uvede novo pristanišče, le strukturno in simbolno mora biti podrejeno prvotnemu. Predlog ureditve postavi novo pristanišče tako, da se ulice ob njem ne zaključijo, temveč se nadaljujejo vse do starega pristana. Za poudarjanje razlik je novo pristanišče tudi oblikovano v drugačnem jeziku kot prvotno.

Prav tako se uvaja več novih trgov. Otoška Izola je imela le dva večja trga – enega ob morskem in enega ob kopenskem vhodu. Predlog ureditve uvaja tri nove trge, ki jih locira na križiščih med vpadnicami in kraki vretenaste ulične mreže. S tem ponovi motiv, ki se že pojavlja pri obeh prvotnih trgih: vstop v mesto, prihod na trg, razdelitev poti na krake. Toda sedaj se za razliko od prej pot ne razdeli na krake, temveč se pripne nanje. S tem se znova sledi osnovni misli ob uvedbi novih vpadnic, da te naj bodo, vsaj simbolno podrejene vretenasti ulični mreži.

To so ključne spremembe glede na zastavljene smernice. Čeprav predlog odstopa od osnovnega modela otoškega mesta, se ga da še zmerom identificirati kot takega. Vsi novi ukrepi (vstopi v mesto, dodatno pristanišče, novi trgi...) so zamišljeni tako, da se podrejajo obstoječim prostorskim vzorcem.

7.2 UPORABA REZULTATOV NA SORODNIH PRIMERIH

Izola ni edino mesto, ki je nastalo na otoku in se nato spojilo s kopnim. Po tej poti je šlo več mest in nekatera izmed njih so bila tudi predstavljena v nalogi. Začela so kot otoki, se nato spojila s kopnim, se razširila nanj in tako kot Izola pričela izgubljati značaj otoškega mesta. Naloga je na primeru Izole ugotovila, da se lahko s poudarjanjem določen strukturnih lastnosti ohrani in poudari značaj otoškega mesta. Pridobljene ugotovitve izhajajo iz premis, ki so značilne za vsa otoška mesta in se tako lahko uporabijo tudi na

sorodnih primerih.

Nekatera od teh mest se srečujejo s podobnimi težavami kot Izola. Po spojitvi s kopnim se je pričela urbanizacija prostora cezure in ponekod tudi reurbanizacija samega otoka. V splošnem je to povzročilo določene prostorske težave, saj imajo otoška mesta značilno strukturo, prilagojeno življenju na otoku. Zato je prišlo ob spojitvi s kopnim do določenih prostorskih zadreg. Veliko mest je tako kot Izola pričelo izgubljati značaj otoških mest. Tej problematiki so se, vsaj pregledana mesta, premalo posvetila.

Reševanja te problematike sem se na primeru Izole lotil z reurbanizacijo mestnega tkiva v smeri poudarjanja značilnosti otoških mest. Ta temelji na premisi, da se lahko s premišljenim prostorskim ukrepom poudari značaj otoškega mesta kljub novi prostorski stvarnosti (polotok). Tako se je poudaril prostor cezure s parkovno ureditvijo in preuredilo urbano tkivo na vzhodu otoka na tak način, da skupaj s starim jedrom tvorita zaokroženo jedro.

Na primeru Izole se je izkazalo, da je upoštevanje in poudarjanje obeh lastnosti otoških mest (cezura med kopnim in otokom ter trikotna silhueta) pripomoglo k povrnitvi značaja otoškega mesta. Morda bi lahko smernice, ki veljajo zanjo, v določeni meri prenesli tudi na druga mesta. Seveda bi jih bilo treba prilagoditi razmeram v vsakem mestu posebej. Morda bi lahko izkušnje iz Izole lahko uporabili že pri njenem prvem sosedu Kopru. Čeprav se je ta zelo pozno povezal s kopnim (globoko v 20. stoletju), je danes pod velikimi gradbenimi pritiski. Ti se vršijo predvsem na prostor cezure – Bonifiko. V zadnjih desetletjih prihaja do intenzivne, do določene mere tudi nepremišljene pozidave, zaradi katere mestu grozi izguba značaja mesta na otoku.

7.3 ZAKLJUČEK

Cilj diplomske naloge je bila preveritev teženj po ponovni vzpostavitvi Izole kot mesta na otoku. Posvetila se je raziskovanju problematike mesta, ki je nastalo na otoku in ki se je nato spojilo s kopnim ter pričelo spreminjati svojo strukturo. Pri tem je morala odgovoriti na dve ključni vprašanji, ki se ju da razbrati že iz naslova naloge. Prvo je, ali se sploh pojavljajo težnje, želje po tem? Ali si mesto želi v prostoru opozoriti na nekdanje stanje? Drugo vprašanje pa je: če se, kako naj se to vzpostavi?

Izkazalo se je, da v mestu sicer obstajajo težnje po tem, da bi se nakazalo na otoško preteklost, vendar niso tako izrazite, kot je bilo pričakovati. Kažejo se na primer na ravni občinske uprave, saj je nenazadnje načelnica za urbanizem predlagala to problematiko za diplomsko delo, kot tudi na ravni meščanov in mestnega utripa. Pred nekaj leti je bil tako ustanovljen nov festival Kino otok – Isola cinema, ki v imenu zelo pomenljivo nakazuje na otoško preteklost kraja. Zavedanje, da je Izola nastala na otoku, je med prebivalstvom prisotno. Na to tudi opozarja Robert Turk, ko pravi: »[...] Meje med posameznimi mesti in zaselki so še komajda čitljive, Koper in Izola le s težavo ohranjata spomin na svoje otoško

poreklo [...]» (Zanetti, 2004: 88).

Čeprav želja po ponovni vzpostavitvi otoškega značaja ni tako močno prisotna (vsaj ne javno in v prostorskem smislu), je otoška preteklost tako pomembna značilnost kraja, da je ne bi smeli zabrisati in pozabiti. V Izoli je prisotna močna identifikacija s svojo otoško preteklostjo, ki se kaže že na primer v imenu kraja (Izola – iz *isola*, ital.: otok). To se je ohranilo še iz časov Beneške nadvlade (do 1809), preživelo je več kot 5 držav in se je ohranilo vse do sedanjosti. V preteklosti je bilo mnogo priložnosti, ko bi ime lahko zamenjali, vendar se to ni zgodilo.

Matvejević prav tako lepo izpostavi navezanost sredozemskih obmorskih mest na preteklost, ko pravi: »Sredozemska mesta živijo od spominov bolj kakor druga. V njih je preteklost pogosto pomembnejša od sedanjosti. Njihova prihodnost se prej opira na čase, ki so že minili, kakor na zdajšnjost« (2000: 22). Izola je bila na otoku več kot 1000 let, s kopnim pa je spojena šele zadnjih 100 let. Nastanek in razvoj na otoku predstavljata levji delež njene dediščine, ki jo je smiselno poudariti. Pri tem ni nujno, da se obnovi nekdanje stanje, ampak da se le poudari idejo in ključne značilnosti, ki se jih ustrezno vključi v sodobni kontekst.

Naslednje vprašanje je morda celo bolj kompleksno. Če želimo odgovoriti na vprašanje, kako naj se vzpostavi značaj mesta na otoku, je treba prej podrobneje raziskati, kaj je to in kaj to pomeni za prostor. Kaj so značilnosti otoških mest? V čem se razlikujejo od ostalih mest? Da bi lahko to ugotovili, je bilo potrebno raziskati in podrobno analizirati otoška mesta. Ugotovil sem, da imajo dve ključni lastnosti: trikotno silhueto in cezuro med kopnim in otokom. Izola je danes v fazi razvoja, ko je pričela izgubljati te lastnosti. Zato se je naloga usmerila predvsem v iskanje možnosti, da bi se jih znova poudarilo. Pri tem se je v čim večji meri opirala na izkušnje obravnavanih mest. Izkazalo se je, da jih je možno poudariti. Tako je zapisala smernice za nadaljnji razvoj kraja, ki v čim večji meri vzpostavljajo, obnavljajo in poudarjajo 'otoškost' Izole. Na podlagi smernic se je nato izdelal še predlog nadaljnjega razvoja kraja.

To počne predvsem v strukturnem smislu in na dveh ravneh: po eni strani vriva parkovno ureditev v prostor med nekdanjim otokom in kopnim (ter tako metaforično 'odreže' otok od kopnega) na drugi strani pa urbanistično preureja vzhodni rob otoka. Verjetno je najpomembnejše pri doseganju otoškosti ravno to dvojje – 'odrezati' otok in ga notranje preurediti tako, da tvori zaokroženo jedro. Otok je v svojem bistvu ravno to – odmaknjen kos kopnega, ki doživlja, ločen, samostojen razvoj. Izola si tega ne more več privoščiti v polni meri, saj se je že močno razširila na kopno. Toda v svojem jedru lahko obnovi to zgodbo.

Skozi nalogo se je izkazalo, da ukrepi za doseganje otoškosti niso samo teoretični, ampak da jih je možno prenesti tudi v prakso in konkretno uporabiti na danem primeru.

8 POVZETEK

Naloga obravnava na primeru Izole problematiko razvoja otoških mest. Ključni problem Izole (in sorodnih mest) je, da so s povezovanjem s kopnim priče izgubljati svoj otoški značaj. Skozi nalogo se je obravnavalo ta problem in poiskalo tudi smernice in možne rešitve za povrnitev mestu značaj mesta na otoku.

V prvem delu se je opredelilo predmet obravnave in raziskalo zgodovinsko ozadje. Tako sta se opredelila pojma mesto na otoku in otoško mesto ter pregledalo razvoj evropskih naselij v srednjem veku. Naloga se je tako omejila zgolj na evropska mesta, ki so nastala v srednjem veku na manjših otokih blizu obale.

V drugem delu se je poiskalo in analiziralo ta otoška mesta. Iskal sem jih s pomočjo zgodovinskih virov, saj je danes veliko otoških mest povezanih s kopnim. Uspel sem najti 21 mest, ki ustrezajo postavljenim kriterijem. Izbrana mesta sem nato še dodatno analiziral. Pri tem se je izkazalo, da imajo otoška mesta dve skupni lastnosti: cezuro med kopnim in otokom ter trikotno silhueto. Mesta sem nato še primerjal z izbranimi polotoškimi mesti.

Sledilo je podrobnejše analiziranje Izole kot osrednjega predmeta obravnave. Pregledal sem njen zgodovinski razvoj in analiziral obe značilni lastnosti otoških mest. V Izoli sta še zmerom razpoznavni tako trikotna silhueta kot cezura med kopnim in otokom. Vendar sta vedno bolj zabrisani. Odkar se je Izola spojila s kopnim se je pričela urbanizacija tudi na mestu nekdanje cezure. Tako so priče izgubljati značilnosti otoških mest. Pri tem gre za organsko rast mesta na kopno in postopno spreminjanje v polotoško mesto. Na tej točki sledi vprašanje, kakšen naj bo nadaljnji razvoj kraja. Ali naj nadaljuje pot v polotoško mesto ali naj mesto ohrani svoj otoški značaj, kljub novi stvarnosti kot polotoško mesto. Ker je bila Izola otoško mesto več kot tisoč let, je smiselno, da ohrani svoj otoški značaj.

V naslednjem poglavju sem poiskal smernice, ki bi jim mesto moralo slediti, če želi ohraniti svoj otoški značaj. Nato sem na podlagi smernic sestavil še primer prostorske ureditve. Definirano je bilo območje obdelave, izdelan je bil coning in več različic prostorske ureditve. Ureditev je razdeljena na dva dela: reurbanizacijo nekdanjega otoka in ureditev parka na mestu cezure. Predlog skuša čimbolj vestno slediti prostorskim smernicam.

Izkazalo se je, da je z ustrezno prostorsko in programsko ureditvijo možno znova vzpostaviti otoške značilnosti in s tem mestu vrniti značaj mesta na otoku.

9 VIRI

- Barnow F. 2003. The city of the merchant: Urban systems and urban architecture in post-antique and pre-industrial Europe. 1. izdaja. København, Royal Danish Academy of Fine Arts, School of Architecture: 192 str.
- Bellin J. 1771. Carte hydrographique du Golphe du Venise: 85x85 cm
- Bernik S. 1968. Organizem slovenskih obmorskih mest: Koper – Izola – Piran. 1. izdaja. Ljubljana, Mladinska knjiga: 228 str.
- Beritić D. 1985. Dubrovnik. 1. izdaja. Zagreb, Spektar: 79 str.
- Blaeu J. 2004. Novus atlas. 1. knjiga (Faksimile prvotne izdaje). Goy huntent, Hess & De Graaf publishers: 787 str.
- Blaeu J. 2004. Novus atlas. 2. knjiga (Faksimile prvotne izdaje). Goy huntent, Hess & De Graaf publishers: 690 str.
- Blaeu J. 2004. Novus atlas. 3. knjiga (Faksimile prvotne izdaje). Goy huntent, Hess & De Graaf publishers: 733 str.
- Braun G., Hogenberg F. 1990. Civitates urbis terrarum: Europe, Africa, Asia (Faksimile prve izdaje (1570)). Leicester, Magna book: 30 str.
- Braun G., Hogenberg F. 1990. Civitates urbis terrarum: Europe, America. Faksimile prve izdaje (1570). Leicester, Magna book: 30 str.
- Brodsky J. 1996. Vodno znamenje. 1. izdaja. Ljubljana, Cankarjeva založba: 106 str.
- Coppo P. 1986. Le tabulae (Faskimile prve izdaje (1524 – 1526)). Trieste, Casa editrice Lint: 560 str.
- Darovec D. 2008. Kratka zgodovina Istre. Koper, Annales, Univerza na Primorskem in Znanstveno raziskovalno središče Koper: 306 str.
- Delise F. 2008. Il Porto di Isola. Izola, Il Mandracchio – Isola: 327 str.
- Enciklopedija Jugoslavije. 1965. Zagreb, Jugoslavenski leksikografski zavod: 652 str.
- Enciklopedija Slovenije (Nos – Pli). 1994. 1. izdaja. Ljubljana, Mladinska knjiga: 416 str.
- Fieldwork: Landschaftsarchitektur Europa. 2006. Dietrich L. (ur). Basel, Birkhsäuser: 253 str.
- Franko S. 2005. Zelenje v zgodovini mesta Koper: možnosti njegove rekonstrukcije in uporabe za sodobni zeleni sistem. Diplomsko delo. Ljubljana, Biotehniška fakulteta: 106 str.
- Franković B. 2004. Portolano per piccole imbarcazioni. Split, Istituto idrografico croato: 275 str.
- Galeb, Primošten. 2009.
- <http://www.inet.hr/galeb/slike/primosten.jpg> (14.7.2009)
- Gombač B. 2007. Atlante storico dell' Adriatico orientale. 1. izdaja. Pontedera,

- Bandecchi&Vivaldi editori: 467 str.
- Google Earth. DigitalGlobe. 2008.
- <http://earth.google.com/> (29.7.2008)
- Hawken S. 2007. Sydney: city of landscapes. Topos: City strategies, 58: 14–23
- Heikell R. 2006. Italian waters pilot. 7. Izdaja. Wych House St Ives, Cambridgeshire England, Imray Laurie Norie & Wilson Ltd: 453 str.
- Historic cities. Hebrejska univerza Jeruzalem, Židovska narodna in univerzitetna knjižnica Jeruzalem. http://historic-cities.huji.ac.il/historic_cities.html (12.7.2009)
- Istarska enciklopedija. 2005. 1. izdaja. Zagreb, Leksikografski zavod Miroslav Krleža: 944 str.
- Kontić D. 2004. Krajinsko oblikovalska izhodišča umetnega otoka pri Izoli. Diplomsko delo. Ljubljana, Biotehniška fakulteta: 96 str.
- Košir, F. 1993. Zamisel mesta. Ljubljana, Slovenska matica: 398 str.
- Kramar J. 1987. Izola: mesto ribičev in delavcev. Koper, založba Lipa: 629 str.
- Kramar J. 2002. Izola 1945 – 1991. Iz zgodovine občine od osvoboditve izpod fašizma do ustanovitve samostojne republike Slovenije. Knjižnica Annales 31. Koper, ZRS Koper: 407 str.
- Kostof S. 1999. The city shaped. 2. izdaja. London, Thames and Hudson Ltd: 352 str.
- Kozličić M. 2006. Istoični Jadran u djelu Beaupréa – Beaupréa. 1. izdaja. Split, Hrvatski hidrografski institut: 496 str.
- Leksikon Sova. 2006. 4. posodobljena in dopolnjena izdaja. Ljubljana, Cankarjeva založba: 1261 str.
- Matvejević P. 2000. Mediteranski brežvič. Ljubljana, Cankarjeva založba: 246 str.
- Matthaeus M. 1969. Topographica. Hamburg, Hoffman und Kampe: 14 str.
- Media photobucket image hosting, Novigrad. 2008
- http://media.photobucket.com/image/novigrad%20povijest/swirl_photo/novigrad/resized_novigrad17st.jpg (28.10.2008)
- Mednarodna krajinsko arhitekturna delavnica – Rovinj: razvoj kraja in njegov krajobraz. 2001. Ogrin D. (ur). Grad Rovinj, Univerza v Ljubljani, Univerza v Zagrebu
- Mednarodna planerska delavnica – Priporočila za usmerjanje prostorskega razvoja in urejanja prostora obalnega območja. 1993. Kos M. (ur). Ministrstvo za okolje in prostor – zavod RS za prostorsko planiranje
- Mednarodna urbanistična delavnica – Flows 98. Izola – Rovinj – Venice. 1998. Ažman Momirski L., Gojanovič Purger, J. (ur). Fakulteta za arhitekturo Univerze v Ljubljani, Fakulteta za Arhitekturo Univerze v Zagrebu, Academy of architecture and urban planning RAG Rotterdam, Istituto Universitario di Architettura di Venezia
- Mednarodna urbanistična delavnica – Dileme in strategije v Izoli II. 1997. Ažman

- Momirski L. (ur.). Izola, Ljubljana, MOP, urad RS za prostorsko planiranje
Mednarodna urbanistična delavnica – Izola realizacije: mesto, obala, podeželje. 1999.
Ažman Momirski L. (ur.). Izola, Ljubljana, MOP, urad RS za prostorsko planiranje
Mednarodna urbanistična delavnica – Dileme in strategije v Izoli I. 1996. Ažman
Momirski L. (ur.). Izola, Ljubljana, MOP, urad RS za prostorsko planiranje
- Milić B. 1995. Razvoj grada kroz stoljeća. 2, srednji vek. 1. izdaja. Zagreb, Školska knjiga:
423 str.
- Milić B. 2002. Razvoj grada kroz stoljeća. 3, novo doba. 1. izdaja. Zagreb, Školska knjiga:
505 str.
- Morato N. 1998. Popotovanje po izolskem podeželju. 1. izdaja. Izola, kulturno društvo
Korte: 31 str.
- Morris A. E. J. 1994. History of urban form. 2. izdaja. Harlow, Essex, England, Addison
Wesley Longman Ltd: 444 str.
- Mumford L. 1969. Mesto v zgodovini. 1. izdaja. Ljubljana, DZS: 439 str.
- Munoz F. 2002. Ljubeznivo nasmejana: suburbije mediteranskih mest. AB, 155–156: 66–69
- Naldini P. 2001 Cerkevni krajepis ali Opis mesta in škofije Justinopolis. Koper,
Zgodovinsko društvo za južno primorsko in Znanstveno raziskovalno središče
Koper. 410 str.
- National Taiwan university, department of civil engineering, New York. 2008.
[http://www.ce.ntu.edu.tw/photo/building/bld9bThe %20World%20Trade
%20Center,%20New%20York.jpg](http://www.ce.ntu.edu.tw/photo/building/bld9bThe%20World%20Trade%20Center,%20New%20York.jpg) (28.10.2008)
- Pet stoljeća geografskih i pomorskih karata Hrvatske. 2005. 1. izdaja. Novak D.(ur.).
Zagreb, Školska knjiga: 467 str.
- Pilotlist.org, Mont st. Michel. 2008.
<http://www.pilotlist.org/balades/ouessant/images/mtstmichel.jpg> (28.10.2008)
- Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin Dolgoročnega in Družbenega
plana Občine Izola za obdobje 1986 – 1990 – 2000 za vzhodno območje mesta
Izola. št. 352-2/95, leto 2000. Uradne objave občine Izola št 15/99
- Okmaca. D. 1987. Študija novega centra Rovinja: diplomsko delo. Ljubljana, Fakulteta za
arhitekturo: 62 str.
- Pirenne H. 1956. Srednjeveška mesta. Ljubljana, DZS: 364 str.
- Presciutini P. 2000. Coste del mondo. 1. izdaja. Ivrea, Priulli & Verlucca: 178 str.
- Rakovac M. 1987. Hrvatska. 1. izdaja. Motovun, IRO Motovun: 207 str.
- Righetti G. 1997. Prazgodovina in rečne kulture. 1. izdaja. Ljubljana, Mladinska knjiga: ,
224 str.
- Santa Barbara county education office, Tenochtitlan. 2008 (28.10.2008)
<http://www.sbceo.k12.ca.us/~vms/carlton/Renaissance/Aztecs/tenochtitlan2.gif>

Schilder G. 1996. Monumenta cartographica Neerlandica. 1. izdaja. Alphen an den Rijn, Uitgevermaatschappij Canaletto: 8 knjig.

Urbanistična delavnica – Ovrednotenje predlogov in priporočila za usmerjanje prostorskega razvoja in urejanja prostora obalnega območja. 1993. Kos, M. (ur). Ministrstvo za okolje in prostor – zavod RS za prostorsko planiranje

Urbanistična delavnica – Izola: Predlogi za prenovu območij Ladjedelnica, Delamaris, Argo in Lonka. 2008. Fakulteta za arhitekturo univerze v Ljubljani.

Tadić B. 1982. Rovinj: razvoj naselja. 1. izdaja. Zagreb, Centar za povijesne znanosti: 157 str.

Tome Marinac B. 1993. Občina Izola: Zbirka Etnološka topografija slovenskega etničnega ozemlja – 20. stoletje. 1. izdaja. Ljubljana, Znanstveni inštitut Filozofske fakultete: 244 str.

Tomšič D. 1998. Izola: Insula, Isola. V: Srednjeveška mesta. Avguštin C. (ur.). Koper, Uprava RS za kulturno dediščino: 31-36

Trbižan, G. 2004. Predlog novih prostorskih ureditev obalnega pasu od vzhodnega dela izolskega polotoka do rta Viližan. Diplomsko delo. Ljubljana, Biotehniška fakulteta 104 str.

Valena T. 1990. Stadt und Topographie. 1. izdaja. Berlin, Ernst&Sohn verlag für Architectur und Technische Wissenschaften: 188 str.

Vodopivec J. 2002. Coppelov piranski kodeks: besedilo in stanje. Knjižnica, 46, 1/2: 7-21

Zanetto G. 2004. Portolano adriatico: itinerari, ambienti e aree monumentali della costa Veneta e Slovena. Siena, Logo libri: 141 str.

Zdunić B. 1991. Ljepa naša Hrvatska. 1. izdaja. Zagreb, TIP Martin Držić: 370 str.

Zdunić D. 1964. Dalmatinski gradovi. 1. izdaja. Zagreb, Grafički zavod Hrvatske: 205 str.

Zdunić K. 1993. Istra: Terra magica. 1. izdaja. Zagreb, Laurana: 170 str.

Wikimedia commons old town of Rovinj

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Old_town_of_Rovinj_Croatia_2005-09-15.jpg (4.11.2008)

1000x landscape architecture. 1. izdaja. 2009. van Uffelen C. (ur). Berlin, Verlagshaus Braun: 1024 str.

ZAHVALA

Rad bi se zahvalil vsem, ki so pomagali pri nastajanju tega diplomskega dela, in teh je veliko. V prvi vrsti se moram zahvaliti mentorici za vso potrpljenje in skrbnost ter natančnost pri korigiranju naloge in dajanju smernic. Nato sem moram zahvaliti Luki, Tanji, Tomažu, Meti, Viti in Samu za dolge pogovore ob kavi in za vse spodbudne besede ter namige in ideje, dedku Aleksandru in babici Dagmar za skrbno zbiranje gradiva, ki bi ga sam težko našel, in staršem za spodbudo. Še posebej bi se pa rad zahvalil Domnu za pomoč pri izdelavi 3d predstavitev, Evi za pomoč pri izdelavi risb, Adi za pomoč pri lektoriranju in Meti za pomoč pri prevodih v angleščino. Iskrena hvala.



pristanišče

plaža

riva

trg

park

trg

park

stadion

pokopališče

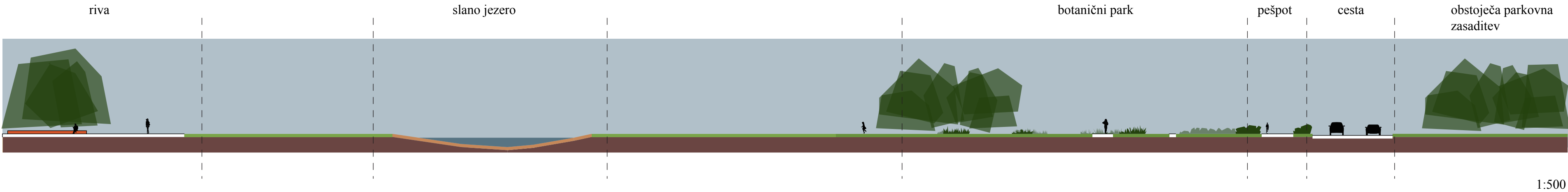
območje
obdelave

- 1 kulturni dom
- 2 uprava za pomorstvo
- 3 srednja šola
- 4 parkirna hiša
- 5 hotel

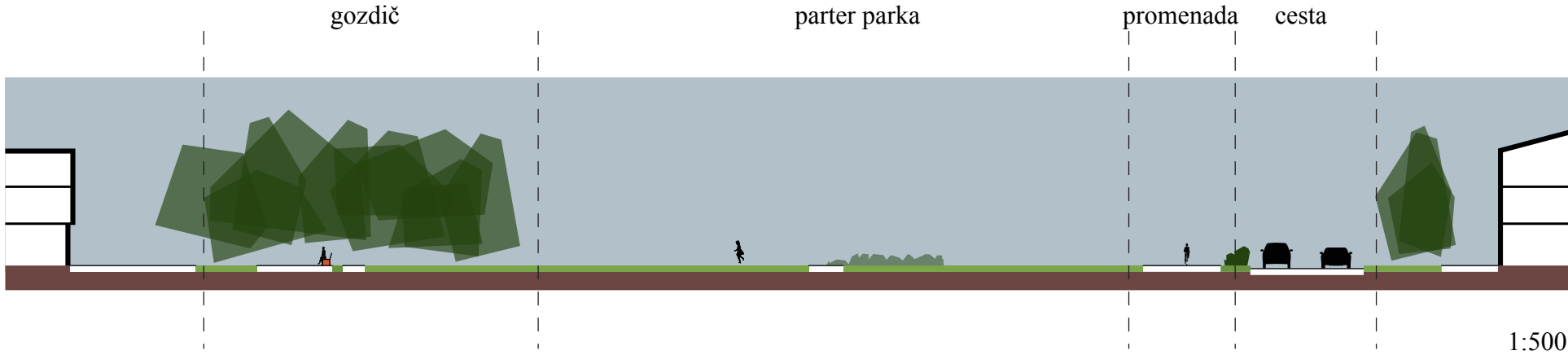
© 1:2000
Priloga A:
MESTO
UREDITVENA SITUACIJA



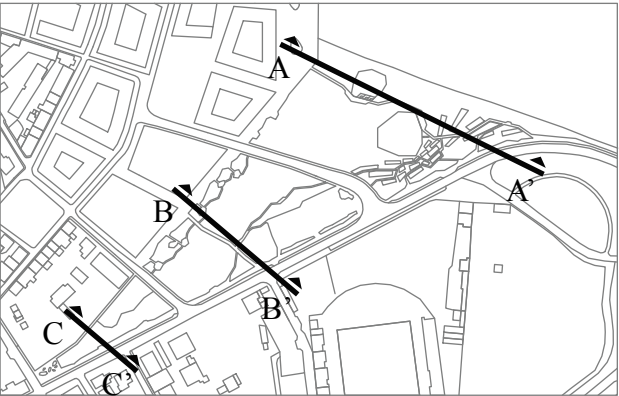
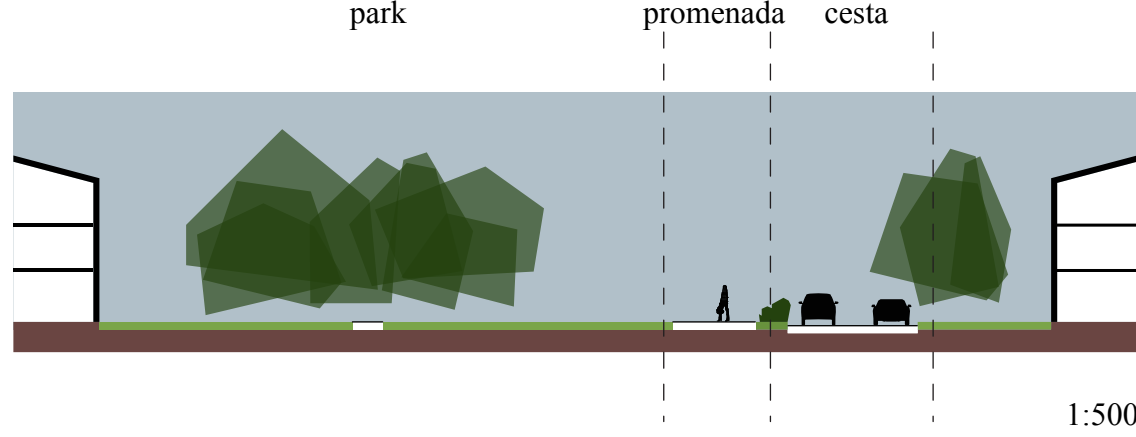
Priloga C: PREREZI SKOZI PARK
prerez AA'



prerez BB'



prerez CC'



Priloga D: PROSTORSKI PRIKAZI
Pogled na mesto pred in po posegu



Severni rob nekdanjega otoka pred in po posegu. Nova ureditev nadaljuje obstoječe poti v prostoru in jih zveže v obroč okoli nekdanjega otoka.

Plažama, ki se že nahajata na severu otoka (možakar na sliki stoji ob zaključki plaže slepih in slabovidnih), se doda še nova (pod drevesi se vidi plažni objekt).



Mestno središče pred posegom. Objekt tovarne Delamaris zaključí ulični prostor. Ulica, ki je krak čebulne ulične mreže, se tako zaključí v objekt.



Mestno središče po posegu. Ulica se steče naprej in se na drugi strani spoji s pristaniščem.



Pogled na mestni park. Na levi je gozdna poteza, namenjene počitku v poletni vročini. Ostal park je zamišljen kot travnat parter. V ozadju se vidi morje.



Pogled na fontano na začetku parka. Od tu se odcepita obe promenadi, ki zaro-
bljata park kot prostor cezure. V ospredju je fontana z grmovnicami za njo



Vstop na nekdanji otok skozi mestni park. Ta predstavlja prostor cezure, ki ločuje prostor kopnega od nekdanjega otoka. v ozadju je viden vstop v otoško mesto.



Mestna riva na vzhodni obali nekdanjega otoka. Ob objektih je predviden prostor za lokale, ki jih proti morju zamejuje drevesna poteza. Med njo in morjem je sprehajališče

