

Lučka AŽMAN MOMIRSKI

Mobilne kulture: razvojne možnosti turizma v občini Piran

Prostorske predloge mednarodne urbanistične delavnice Mobilne kulture: razvojne možnosti turizma v občini Piran lahko razvrstimo na treh ravneh: konceptualni, strateški in projektni. Opredelitve problemov območij in njihove rešitve v delavnici se v velikem obsegu prekrivajo s slednjimi v projektu Portorož 2005/2025: projekt vizije in strateškega razvoja vodilnega slovenskega turističnega središča, ki ga je izdelal Mednarodni inštitut za turizem v letu 2000. Skupna splošna ugotovitev je lahko, da strateške javne naložbe kljub prizadevanjem mest in države še naprej zaostajajo v razvoju in izvedbi. Projekti in njihov uspeh pri ciljnem načrtnem razvoju turizma v občini Piran so predvsem odvisni od dobro utemeljenih in pravočasno izvedenih strateških javnih naložb.

The planning proposals of the international urbanistic workshop Mobile cultures: development possibilities for tourism in the Piran municipality, can be grouped on three levels: conceptual, strategic and project oriented. Definitions of issues of particular workshop areas and pertaining solutions largely overlap with those in the project Portorož 220/2025: project of visions and strategic development of the leading Slovenian tourism centre, carried out in year 2000 by the International institute for tourism. The common general finding is that strategic public investments, despite initiatives by cities and the state, are still lagging behind in development and execution. The projects and their success in goal oriented planned development of tourism in the Piran municipality are above all dependent on grounded and timely strategic public investments.

Arhitektura
Portorož
Piran
Turizem
Urbanizem

Architecture
Portorož
Piran
Tourism
Urbanism

1. Uvod

Današnji čas in družbo zaznamuje gibanje. Mednarodna potovanja zavzemajo eno dvanajstino prometa celotne svetovne trgovine. Mednarodni in domači turizem na vsej zemeljski obli zagotavlja 10 odstotkov vseh zaposlitev in 10 odstotkov bruto svetovnega družbenega dohodka. Za sodobnega turista je svet postal velika blagovnica krajin in mest.

Hkrati je čedalje težje opredeliti, kdo je turist. Življenjski slogi se spreminjajo, ljudje pa so vedno bolj dvo- ali celo trodomicilni. Družbeni trendi kažejo v smer, ko ljudi ne bomo več mogli preprosto opredeljevati za turiste. Smo in bomo čedalje mobilnejši ali drugače vsi bomo kmalu nenehno turisti. Z internacionalizacijo življenjskega stila pridobivajo na vrednosti

lokalne posebnosti, lokalni atraktorji, ki sestavljajo identiteto kraja.

V Sloveniji se pojavljajo potrebe in želje, da bi v Portorožu in Piranu razvili osrednje turistično mediteransko središče za prebivalce srednje Evrope. V skladu s slednjimi je Mednarodni inštitut za turizem v septembru 2000 končal projekt z naslovom Portorož 2005/2025: projekt vizije in strateškega razvoja vodilnega slovenskega turističnega centra. Projekt je temeljil na programu, ki ga je podprlo šest vplivnih lastniških družb: Nacionalna finančna družba, d. o. o., LB Maksima, d. o. o., Triglav, d. o. o., KBM Infond, d. o. o., Kapitalski sklad, d. d. in Slovenski odškodninski sklad, d. d. Prostorsko je bil projekt omejen na območje Portoroža, Pirana, Lucije in Seče in ni vključeval Fiese, Strunjana in zaledja.

2. Metoda

Turizem je za Portorož in Piran najpomembnejša razvojna alternativa. Leta 1998 je bilo na tem območju 1.066.000 nočitev ali kar 23,8 odstotkov vseh nočitev v hotelih v Sloveniji, kar je predstavlja polovico vseh dohodkov v občini. Ob največjem dnevnem obisku turistov se število prebivalcev, ki jih je bilo v občini Piran leta 1998 17.462, podvoji.

Projekt Portorož 2005/2025 natančneje obravnava tri razvojne alternative turizma:

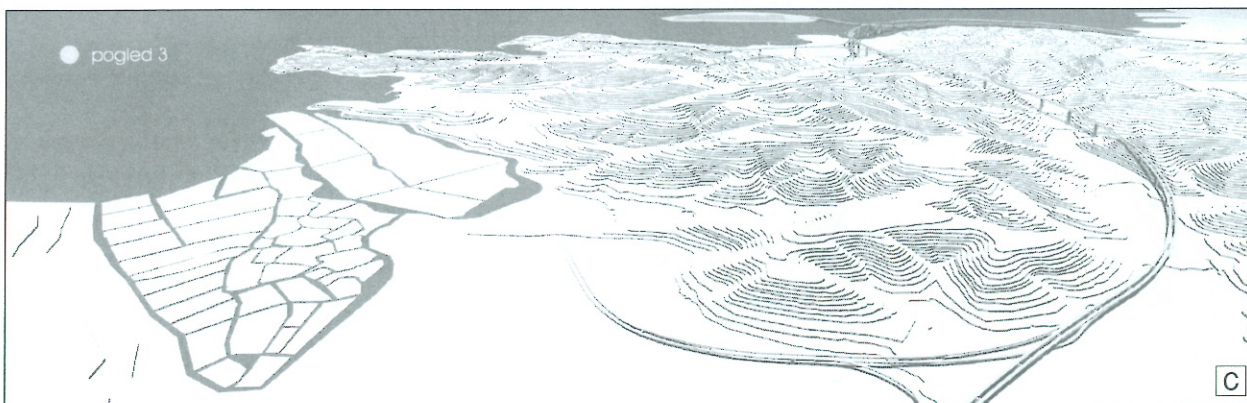
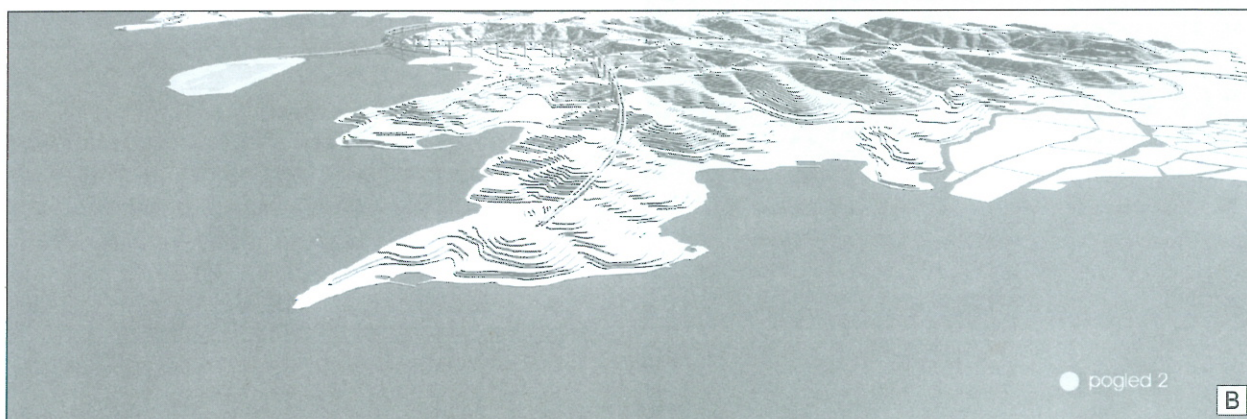
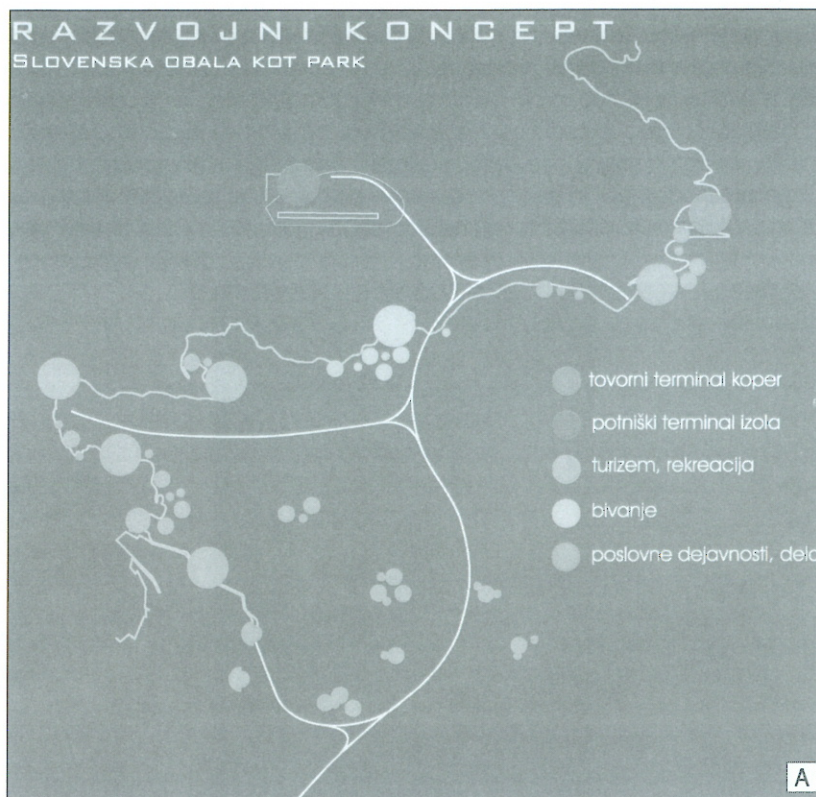
- spontan razvoj turizma;
- samozadostni razvoj turizma;
- ciljni načrtni razvoj turizma.

Vizija in elementi strategije razvoja turizma zaobjemajo izhodiščno leto 1998, vmesno leto 2005 in ciljno leto 2025.

Razmišljanje o Portorožu/Piranu se ne sme omejiti zgolj na lokalno raven, ampak je treba obe turistični mesti in njun pomen opazovati tako z regionalne, nacionalne in mednarodne ravni kot z ravni mesta, stavbe, človeškega telesa.

Slovensko obalo lahko po prevladujočih aktivnostih razdelimo na tri glavna območja, v katerih koncentrirano prevladujejo posamezne dejavnosti: Koper z okolico/delo; Izola z okolico/bivanje; Piran in Portorož z zaledjem/rekreacija.

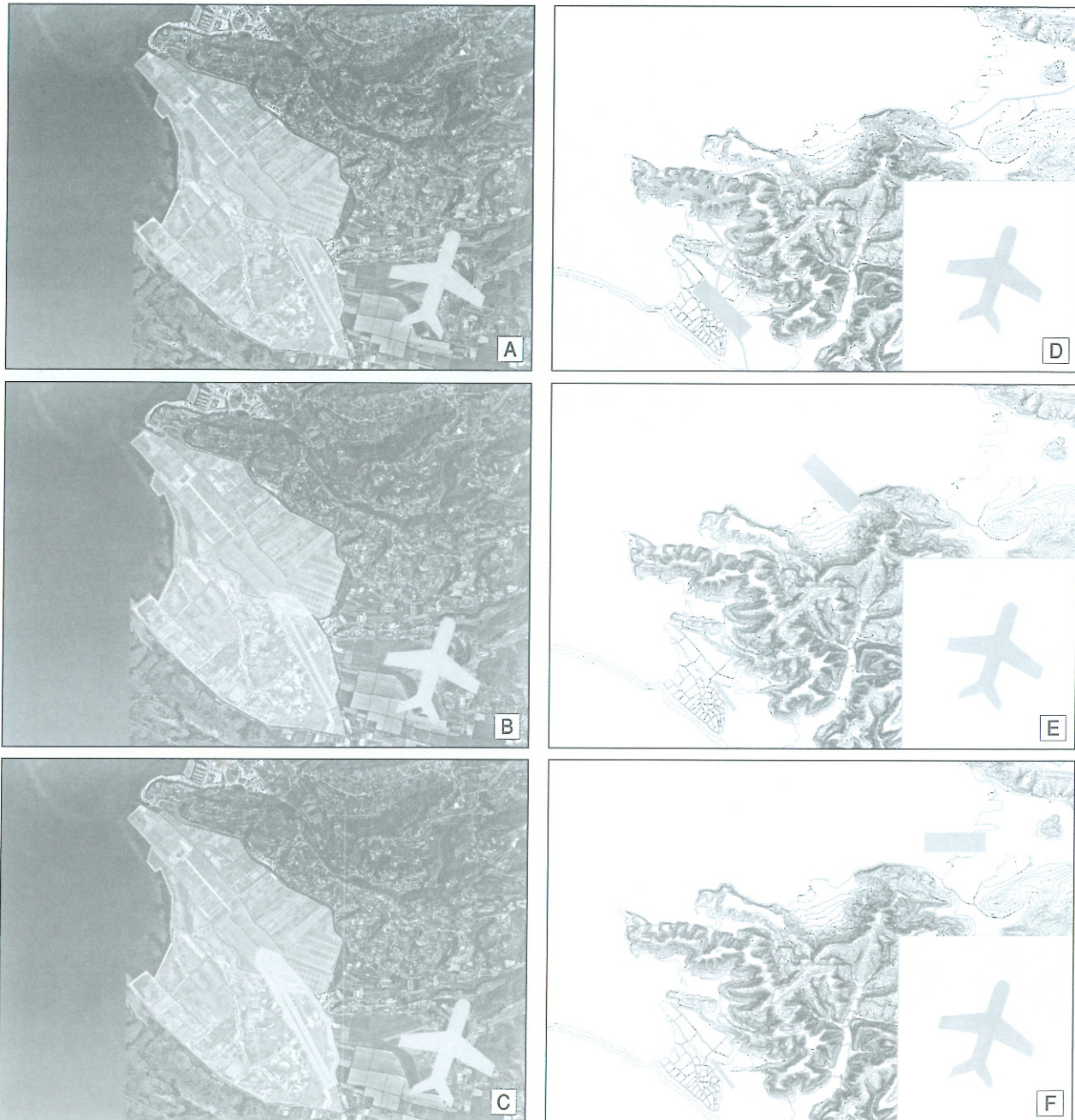
Vsa območja so del PARKA, skozi katerega po panoramski cesti poteka tok turističnega prometa. Do turističnih naselij na lokalni ravni vodijo le trije izvozi s panoramske ceste: Izola, Piran/Portorož in območje solin. Terminal v Izoli je prehodni terminal za ljudi, ki prihajajo na slovensko obalo z avtomobili, vlaki, ladjami in letali.



Slika 1: Panoramska cesta

- A. Potek panoramske ceste ob slovenski obali in v njenem zaledju
- B. Pogled na panoramsko cesto s piranskega polotoka
- C. Pogled na panoramsko cesto s sečovljskih solin

Športno letališče, urejeno leta 1962 v Seči, je preraslo v eno izmed treh mednarodnih letališč v Sloveniji. 17.000 ljudi in 10.000 opravljenih poletov potrjuje njegovo pomembnost. Denarnih težav naj bi se rešilo s podaljšanjem letališke steze za 200 m ali bolje 500 m proti krajinskemu parku Sečovlje, kar bi omogočilo pristajanje večjih in bolj zasedenih letal. Zaradi zahtevnega terena (sedanje letališče je zgrajeno na pilotih in pravzaprav plava na nekakšnem otoku) bo to precejšen izvajalski poseg in investicijski vložek. Poleg tega lahko podaljšanje letališke steze usodno poseže v soline, prepreči proizvodnjo soli in uniči prvovreden pomen, ki ga soline kot umetno ustvarjena krajina imajo v slovenskem prostoru. Ureditev letališča za turistične in poslovne potrebe na Obali je zato mogoče bolje načrtovati v Izoli ali Kopru.



Slika 2: Letališče na obali

- A. Lega in velikost letališča v Seči
- B. Podaljšanje letališke steze za 200m
- C. Podaljšanje letališke steze za 500 m
- D. Mednarodno letališče za letala do 70 sedežev v Seči
- E. Mednarodno letališče za letala do 70 sedežev v Izoli
- F. Mednarodno letališče za letala do 70 sedežev v Kopru

Resnično razvojno perspektivo ponuja le ciljni načrtni razvoj turizma.

Ocene razmer za ciljni načrtni razvoj turizma v Portorožu se delijo na dva pola:

- v projektu so pozitivno ocenjene danosti razpoložljivega prostora in naravni dejavniki/okolje skupaj s kulturno-zgodovinsko ponudbo ter dejstvom, da turizem spodbuja veliko interesov predvsem v turizmu zaposlenega lokalnega prebivalstva;
- negativno so ovrednoteni slabo stanje infrastrukture (prometne, komunalne, itd.), premajhna podpora države in občine za kakovostnejši razvoj turizma, majhno število drugih dejavnosti ter odklonilen odnos prebivalcev, ki še dodatno obremenjuje neurejeno infrastrukturno in drugo.

Za realizacijo razvojnih ciljev načrtnega razvoja projekt predvideva naslednje večje investicije:

- izboljšanje splošnega prometnega omrežja: realizacijo državne ceste do Belega Križa in Lucije;
- zasnovano garažnih hiš: mesto Piran, Fornace, središče Portoroža, Lucija;
- modernizacijo letališča v Seči;
- gradnjo potniškega terminala na lokaciji Piran – Fornace;

Terminali so vozliščne točke in glavni vhodi na območje. Hkrati je terminal skrajna točka, do katere prispe avtomobilist; tu se konča omrežje državnega in regionalnega prometa ter začenja omrežje lokalnega javnega prevoza. V občini Piran sta predvideni dve terminalski lokaciji: v Fornacah in v Luciji. Predvsem prva je kontrolna točka turizma, območje zapore dostopa do obale ob množičnem navalu turistov (tudi dnevnih kopalcev, ki jih bo z dograditvijo avtocestnega križa več) in vsebinske ter prostorske razpršitve turistov. Parkirna hiša terminala je zasnovana z uvozom in izvozom do/s parkirišč s križišča nad kompleksom Bernardin.

- gradnjo novih hotelov: projekt predvideva povečanje nastanitvenih možnosti do leta 2025 kar za dvakrat.

Našteto je bilo skupaj s podrobno analizo prostorskih pogojev in problemov v celotni občini Piran primerjalno izhodišče za izdelavo prostorskih predlogov. Na podlagi projektov so bile izdelane različne strokovne rešitve. Slednje so strokovne podlage za pripravo potrebnih sprememb prostorskih planskih aktov občine Piran skladno z novimi pobudami.

3. Rezultati

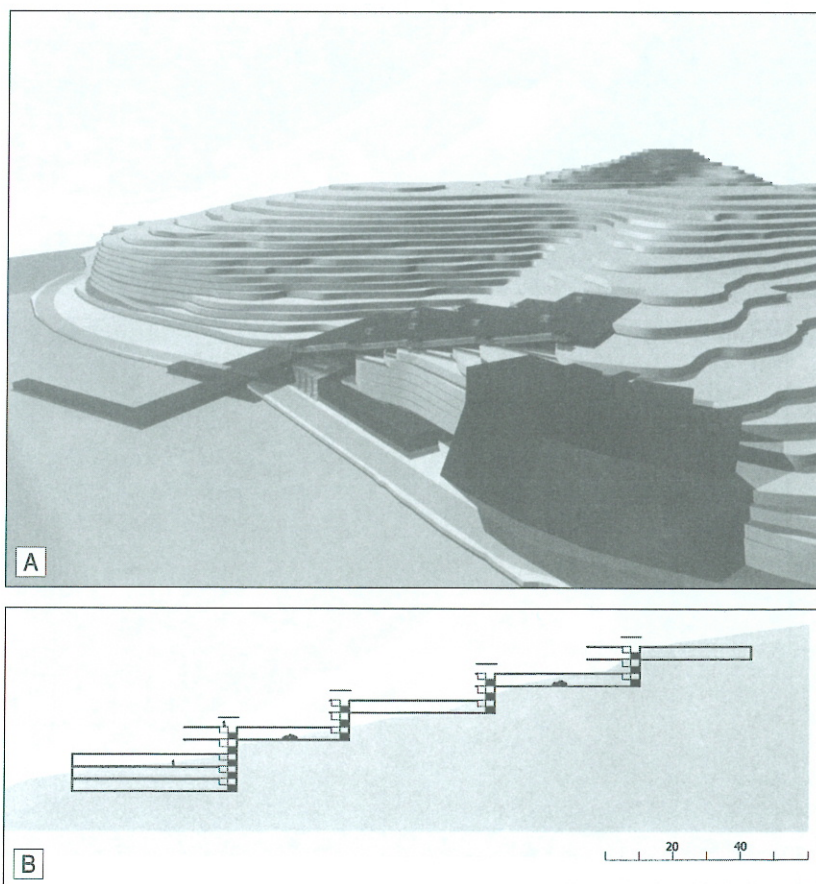
Rezultate delavnice lahko povzamemo v naslednji razvrstitvi na treh izdelanih ravneh: konceptualni, strateški in projektni.

3.1 Konceptualna raven

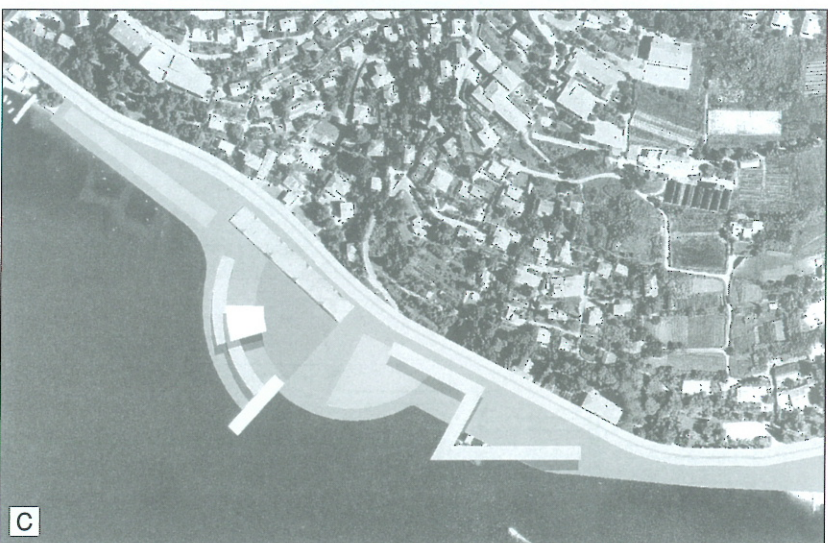
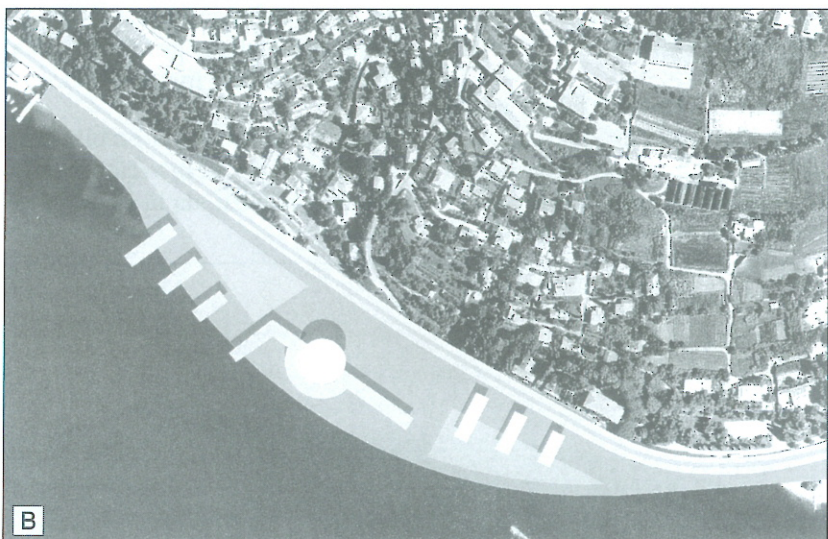
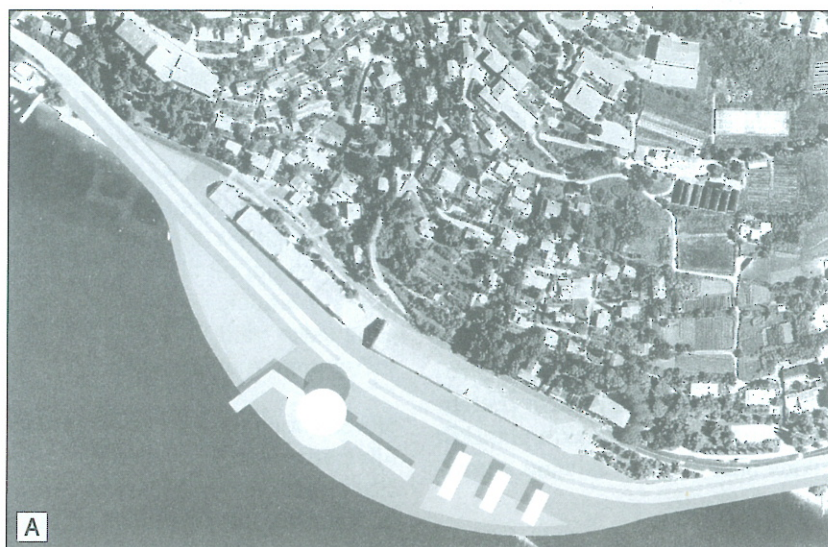
Programska izhodišča za planiranje in urejanje območja morajo vključevati identiteto kraja. Portorož je nima izoblikovane, saj nje-gova blagovna znamka, ki bi bila lahko blagovna znamka vse slovenske obale, ne obstaja. Portorož je t. i. območje »noname«, zato ga je težko tržiti in je njegova turistična prepoznavnost slaba.

Slovenska obala nima spektakularnih zanimivosti, ki bi privabile množice turistov in turiste z veliko denarja. Vse tisto, kar se na lokalni ravni zdi izjemno, pogosto ni nič posebnega za povprečnega turista. V območju nekaj sto kilometrov je kar nekaj mest kot Portorož in celo Piran.

Portorož in Piran sta prebivalcem srednje Evrope, ki ju večinoma obiskujejo, preblizu, da bi ju doživljali



Slika 3: Parkirna hiša v Fornacah
 A. Parkirna hiša in vozlišče javnih prometnih omrežij
 B. Prerez parkirne hiše



Slika 4: Fazine pri Portorožu

- A. Ohranitev stavb opuščениh skladišč soli
- B. Rušenje stavb opuščениh skladišč soli
- C. Ohranitev ene stavbe opuščениh skladišč soli in rušenje druge

kot eksotična (takšna, ki se ločita od navadnega, torej nenavadna), lahko pa ju naredimo erotična (takšna, da zbujata občudovanje).

Mesti privlačita tiste ljudi, ki se zanimajo za nekatere posebnosti: za soline, mediteransko kulturo, zapuščene vasi, strme stene ali dobro urejene marine.

Preambiciozni načrti za razvoj turizma lahko ustvarijo nevarnost, da v Portorožu in Piranu nastane mediteransko območje z »uro alpske doline«, ki bo prekrilo (skrite) kakovosti območja.

Najbolj prezrta identiteta slovenske obale je njeno krajinsko zaledje, to je tisti del prostora, ki ga narava nadzira sama. Drugi del prostora (cestna omrežja, naselja, stavbe) nadzira človeška tehnologija. Urbanizem s svojimi instrumenti obvladuje oba dela prostora.

Celotno slovensko obalo, tako njen obalni del kot zaledje, lahko pojmuje kot PARK, v katerem je obseg narave uravnotežen z obsegom naselij (predlog skupine Whole Body Experience). Skozi PARK skupina načrtuje novo panoramsko cesto, ki omeji dostop do obale. Predvideni so samo trije avtocestni izhodi, in sicer v Izolo, Piran/Portorož in na območje solin.

V 19. stoletju se je proizvodnja soli v piranskih solinah (kamor so spadale soline v Sečovljah, Strunjanu in Luciji) povečala. Za skladiščenje so zgradili nekaj velikih skladišč soli, med njimi dve stavbi skladišča Monfort v Fizinah pri Portorožu (1858–1859). Danes sta opuščeni in ležita ob glavni cestni povezavi med Piranom in Portorožem. Njena velika stavbna greda omejuje širitev cestišča in dostop do morja. Nov cestni obvoz je mogoče urediti na novem nasutju med morjem in skladišči. Z rušitvijo ene stavbe ali obeh je mogoče preoblikovati tudi fizinsko morskó fasado.

S priznanjem pomembnosti kraji-
ne slovenskega obalnega območja
so ustvarjene razmere za uravnote-
ženo grajenega in naravnega pro-
stora. Proti bojzani pred razraščan-
jem zazidanih območij pa so lah-
ko najboljši dokaz prav sečoveljske
soline, saj so umetno ustvarjena
krajina, ki je hkrati izjemno lepa.

Sečoveljske soline imajo prvorazre-
den pomen v slovenskem prostoru.
So najprivlačnejša in najzanimi-
vejša povezava narave in kulture,
ki je možna le v posebnih okolišči-
nah, legah in naravnih danostih.

Njihova posebnost je tudi, da so
edine soline, ohranjene v severnem
Jadraniu, ki zaradi razsežnosti pred-
stavljajo najučinkovitejše sredstvo
za turistični uspeh celotnega ob-
močja. Samo soline lahko v širšem
prostoru najbolj promovirajo slo-
vensko obalo.

Glavni terminal za transfer ljudi
skupaj z letališčem so prestavili v
Izolo, saj zaradi boljše zmogljivosti
(pristajanja večjih letal) današnje
letališče v Seči išče rešitve za po-
daljšanje letališke steze, ki pa je na
sedanji lokaciji mogoče samo v
smeri solin in z intervencijo vanj.
Prostorski obseg letališča je ome-
jen, ker se je razvilo iz športnega
letališča in območje nikoli ni bilo
načrtovano za večjega.

Zato naj letališče v Seči v prihod-
nosti znova postane športno, name-
njeno turističnim, panoramskim in
športnim poletom. Tako je mogoče
preprečiti te in druge, še obsežnejše
posege v soline in prek njih.

Druga možnost je predstavitev osred-
njega letališča na slovenski obali v
Koper ob nastajajoči prometni termi-
nal, vozlišče železniškega, cestnega,
avtobusnega in morskega prometa.

3.2 Strateška raven

Poti po morju so imele v zgodovini
vse do 19. stoletja prednost pred

potmi po kopnem. Temu prilagoje-
no so gradili tudi mesta na sloven-
ski obali: scenografija glavnega
trga ob mandraču je služila za ve-
ličastni vhod v mesto.

Gradnja cest zaznamuje 19. stoletje.

Še zlasti po letu 1945 so ceste na
slovenski obali postale glavne ko-
munikacijske povezave med obal-
nimi mesti, saj je morski potniški
promet med letoma 1954 in 1993
popolnoma zamrl. Šele po letu
2000 so zopet začeli obnavljati ne-
katere morske povezave.

Danes se popotnik/turist približuje
mestom na obali od zadaj, s kop-
nega, iz zaledja. S to funkcionalno
spremembo se je izgubil veličastni
vtis arhitekturne scenografije, ki jo
je doživljal popotnik/turist nekoč.
Vhodi v mesto Piran so trenutno
nejasni, zapleteni, neprivlačni.

Vnovično ovrednotenje dostopa v
mesto iz kopnega je vsekakor edina
razvojna urbanistična možnost
tako za mesto kot za celotni piran-
ski priobalni pas.

Vzporedno z vprašanjem vhodov v
obalna mesta je večji problem v
občini Piran stanje splošne infra-
strukture. Z njenim izboljšanjem se
mora prvenstveno izboljšati kako-
vost življenja prebivalcev, ki je ne-
ustrezna zaradi današnje preobre-
menjenosti prometa, parkiranja,
kanalizacije in pomanjkanja vode.

Tretje strateško vprašanje je prob-
lem javno dostopnega: javna ob-
močja so v občini Piran turistična
območja, ki so večinoma nepoveza-
na med seboj in za katera velja vr-
sta omejitev. To je v nasprotju s poj-
mom javnega, ki opredeljuje javno
kot dostopnost (nekega območja)
za vsakogar ob katerem koli času
(predlog skupine Go public).

Namesto lokalnih in razdrobljenih
omejitev, ki preprečujejo dostope
(avtomobilom, kolesarjem, pešcem
in drugim) do obalnega pasu, je

nadzor dostopnosti mogoče urediti
v terminalih na območju Belega
Križa, v Luciji ali/in v Fornačah.

Terminal/terminali prevzema/prev-
zemajo funkcijo vhoda v Piran in
Portorož in združuje/združujejo vse
vrste prometa; pomol za pristajanje
večjih potniških ladij, avtobusno
postajo (končno postajo medmest-
nih linij, prestop na male avtobu-
se, breztirni vlak, lokalne morske
linije, izposojajo koles), parkirišča za
osebne avtomobile, prestop na dru-
ga prometna sredstva ali portoroš-
ko promenado.

Parkirišča za avtobuse in osebne
avtomobile je mogoče urediti v ve-
četažni garažni hiši na območju
opuščene tovarne Salvetti. Uvoz v
garažno hišo je ob križišču nad
kompleksom Bernardin (skupina
Na realnih tleh).

3.3 Projektna raven

Načrtovanje arhitekturnih objektov
je povezano s strateško določenimi
lokacijami:

- terminalom Fornače;
- nekdanjimi skladišči soli Droge
v Portorožu;
- naselji ob marini v Luciji;
- objekti v območju solin.

Nekdanja skladišča soli zožujejo
cestni prostor med Piranom in sre-
diščem Portoroža. Prostor je mogo-
če preoblikovati na tri načine:
z ohranitvijo obeh objektov skla-
dišč soli;
z ohranitvijo enega objekta skladiš-
ča in podrtjem drugega;
s podrtjem obeh objektov.

Vsi trije predlogi predvidevajo novo
nasutje v morje in širitev obalnega
pasu ob opuščeni skladiščih soli.

Pri preudarku današnjega pomena
solin je treba upoštevati, da je ena
izmed najpomembnejših sestavin
upravljanja z območjem solin (po-
leg muzejske dejavnosti in dejavn-
osti v krajinskem parku) zagotav-

ljanje proizvodnje soli. Pridobivanje soli je trajnostna dejavnost in podpira celotno biodiverzitetno območje. Soline so predvsem gospodarski pridelovalni prostor.

Strategije za urejevanje območja solin sta oživitve robov ter preplet solin z mrežo javnih poti in javnih programov.

Na strategije se vežejo konkretni projekti kot npr. ureditev vhoda v soline in dostopa do Jernejevega kanala pri nekdanji tovarni Droga ter terminal v osrednjem solinskem kanalu.

V obeh terminalih registrirajo obiskovalce in ponujajo možnosti za najem transportnih sredstev. To so čolni za vožnjo po kanalih in za prevoz tovora.

Obstoječi kanali in poti so dopolnjeni z novimi povezavami, ki vodijo od muzeja in sakralnega objekta v Seči do veslaškega središča in razkošnega počitniškega objekta na robu solin ter nazaj do Jernejevega kanala, kjer so urejena parkirišča in terase za obiskovalce.

4. Sklep

Opredelitve problemov območij, predlogi in rešitve se v projektu Portorož 2005/2025 in pri projektnih skupinah mednarodne urbanistične delavnice Mobilne kulture med seboj prekrivajo v velikem obsegu.

Zato lahko sklepamo, da kljub prizadevanjem za intenzivnejše vključevanje predstavnikov zasebnega trga in poskusom za doseganje dogovora med njimi, strokovnimi urbanističnimi zahtevami in mestno prostorsko politiko ostajajo še naprej jasno razvidna dejstva:

- strateške javne naložbe morajo zagotavljati mesto, regija in država; mednje spadajo med drugim urejena cestna in železniška infrastruktura in javni promet skupaj z opremljenimi javnimi prostori;

- strateške javne naložbe kljub prizadevanjem mest in države še naprej zaostajajo v razvoju in izvedbi;
- zaostanek razvoja strateških javnih naložb je tolikšnega obsega, da se načrtovanje na konceptualni in strateški ravni in projektiranje drugih večjih posegov in objektov tudi za zasebni trg ne more izogniti njihovim vnovičnim preveritvam in špekulacijam.

Asist. mag. Lučka Ažman Momirski, univ. dipl. inž. arh., Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo
E-pošta: lucka.azman@uni.arh-lj.si

Pojasnilo

Mobilne kulture: razvojne možnosti turizma v občini Piran je naslov mednarodne urbanistične delavnice, ki jo je vodila Lučka Ažman Momirski od 23. septembra do 27. septembra 2002 v Piranu. Delavnico sta omogočila Občina Piran in Urad RS za prostorsko planiranje pri Ministrstvu za okolje, prostor in energetiko.

Strokovna priprava delavnice:
Nataša Umek, Občina Piran, Urad za okolje in prostor
Katja Repič Vogelnik, Urbanistični inštitut Republike Slovenije
Lučka Ažman Momirski, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo

Projektantske skupine delavnice:
Whole Body Experience:
Maarten Struijs, Academy of Architecture and Urban Design, Rotterdam
Jure Hrovat, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo
Marija Premužič, Sveučilište u Zagrebu, Arhitektonski fakultet
Rok Triller, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo

Na realnih tleh:
Katja Repič, Urbanistični inštitut Republike Slovenije
Rok Grdiša, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo
Uroš Ivančič, Univerza v Ljubljani,

Fakulteta za arhitekturo
Ante Jeričević, Sveučilište u Zagrebu, Arhitektonski fakultet

Go Public:

Lučka Ažman Momirski, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo
Zala Petrovič Mager, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo
Lea Petrovič, Sveučilište u Zagrebu, Arhitektonski fakultet
Klemen Tavželj, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo

Destinacija priložnosti:

Nikša Božič, Sveučilište u Zagrebu, Arhitektonski fakultet:
Jana Jocif, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo
Gašper Kociper, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo
Pavla Peroš, Sveučilište u Zagrebu, Arhitektonski fakultet.

Predstavitev posameznih problemov:

Boris Kočever, Občina Piran, Urad za okolje in prostor
Špela Kuhar, samostojni arhitekt
Janez Sirše, Mednarodni inštitut za turizem
Daniela Tomšič, Zavod za varstvo kulturne dediščine Piran
Tina Trampuš, Zavod za varstvo narave Piran
Robert Turk, Zavod za varstvo narave Piran
Nataša Umek, Občina Piran, Urad za okolje in prostor
Duška Žitko, Pomorski muzej Sergej Mašera

Vabljeni diskutanti in kritiki:

Ugo Fonda, Občina Piran
Marjan Hočevar, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede
Igor Jurinčič, Turistica – visoka šola za turizem
Fedja Košir, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo
Slavko Mezek
Viliem Pšeničny, Visoka strokovna šola za podjetništvo, Portorož
Ivo Silič, Turistično združenje Portorož
Andrej Sovinc
Franc Trček, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede