

Jana PUŽ

Urbana preobrazba nekdanjega sušaškega pristanišča na Reki

Reki je geografski in prometni položaj določil izrazito pomorsko orientacijo in odločilno vplival na gospodarstvo celotne regije. Razvoj luke je posledica številnih politično-ekonomskih sprememb v evropskem prostoru, ki so se pokazale v položaju in razvojnih možnostih enega od treh najbolj pomembnih pristanišč na severnojadranskem prometnem koridorju. Še več, mesto je nastalo, se razvijalo ali nazadovalo, kakor je raslo, se razvijalo ali nazadovalo reško pristanišče. Reško-sušaški bazen je neposredno pred mestnim jedrom in se razteza od Mlake na zahodu do Brajdice na vzhodu. Notranji del reškega bazena je namenjen potniškemu prometu. Gradnja tega umetnega luškega bazena je hkrati zaprla mestno obalno fasado, ki je značilna lastnost drugih obalnih mest. Edina prostora kjer ima mesto danes neposreden stik s pristaniščem in dostop do morja sta potniško pristanišče in Sušak. Slednje naselje se je zaradi upravne razdelitve do nedavnega razvijalo samostojno; dogodki, vezani na razvoj pristanišča so nanj vplivali le posredno. Predmet diplomske naloge, ki jo povzemamo v prispevku, je bil mesti povezati in ustvariti enovit prostor.

The geographical and transport position of Rijeka determined its predominantly maritime orientation and decisively influenced the entire region's economy. The development of its port was a consequence of numerous political and economic changes in European space, which were manifested in the position and development possibilities for one of the three most important ports on the North Adriatic transport corridor. Moreover, the town was born, developed and declined just as the port was born, developed or declined. The Rijeka-Sušak basin lies directly before the town core and stretches to Mlaka in the west and Brajdica in the East. The inner part of the Rijeka basin is used for passenger transport. Building of this artificial port basin simultaneously closed the town's coastal facade, which is a typical property of other coastal towns. The only spaces where the town has direct access to the sea are the passenger port and Sušak. Owing to administrative divisions the latter town was until recently developing independently; events tied to the port's development affected it only indirectly. The subject of the diploma thesis, which the article presents in an abridged version, was to join the towns and create a uniform space.

Pristanišče
Razvoj mesta
Reka
Sušak

Port
Urban
development
Rijeka
Sušak

1. Opredelitev naloge

1.1 Opis prostora

Širši prostor obravnavanega območja ureditve je sestavljen iz zelo različnih in hkrati značilnih prvin. Na reški strani leži staro mesto z vsemi lastnostmi fevdalne srednjeveške gradnje in z nekaterimi novejšimi posegi. Še vedno ima vidno sled tradicionalnega mestnega roba, namreč linijo (antičnih in fevdalnih) utrd. Srednjeveško mesto je bilo povezano z obalo s pravokotnico karda in z glavnimi mestnimi vrati, ki so vodila na pomol. Pred njim lahko na nasutih

delih obale, zunaj nekdanjega obzidja, vidimo posledico in dokument racionalističnega urbanizma 18. in 19. st. Srečamo lahko tipično racionalistično ortogonalno kompozicijo z izjemno dobro razvrščenimi dominantnimi smermi oziroma prostori. Na zelenih pobočjih nad središčem mesta so stanovanjske cone enodružinskih hiš in stolpnice. Na sušaški strani so ob sami Rječini manjši kare že prej omenjene racionalne ortogonalne kompozicije, zgrajene v 19. stoletju, in luška skladišča na Brajdici. Od središča proti kanjonu Rječine na severu so na obeh straneh reke nizi industrijskih objektov, grajenih od

začetka 20. stoletja. Delta, nasuti prostor med Rječino in Mrtvim kanalom oziroma Sušakom in Reko, je prav tako kot Brajdica zasedena z luškimi skladišči.

1.2 Predmet naloge

Diplomska naloga je obravnavala 26 ha veliko območje v samem središču Reke.^[1] Prostor Delte, Brajdice in luke Baroš na severni in vzhodni strani meji na sušaško pobočje, na zahodni sta Mrtvi kanal (staro korito Rječine) in staro mesto, na jugu pa morje. Skozi samo sredino območja, med Delto

in Brajdico, teče reka Rječina. Kljub legi v neposredni bližini mestnega središča je območje zaprto za javnost in je neprehodna fizična ovira med mestom in morjem. V tem pasu obalo uporablja pristanišče. Območje je danes velik zaviralec razvoja središča mesta, obenem pa je zaradi obsežnosti in lege najdragocenejši prostorski potencial za njegovo preureditev. Tukaj bi lahko nastalo programsko zanimivo in ambientalno kakovostno okolje, ki bi obogatilo ponudbo vsega mesta.

Osnovna oblikovalska zamisel je bila združiti Reko in Sušak v eno prostorsko funkcionalno celoto, torej združiti mesti, ki sta bili v svoji zgodovini prostorsko in politično ločeni. Danes Reka ni več politično razdeljena, prostorsko pa je ta nepovezanost še vedno opazna. Tako so osnovni cilji naloge:

- odpreti mesto proti morju oziroma okrepiti medsebojno povezanost, značilno za obmorska oziroma sredozemska mesta;
- omogočiti pešcem nemoten dostop do obale in odpreti nove komunikacijske poti v središču mesta;
- spremeniti obalni pas v pomemben del mreže javnih prostorov;
- obogatiti mesto z zelenimi površinami, ki jih v središču ni.

Izdelani so bili trije predlogi ureditve območja, ki se med seboj razlikujejo glede na obravnavo obalne fronte in prostora Delte kot osrednjega mestnega prostora. Kot pravi Košir: »Menim, da mora središče, ki pomeni pravo srce mestnega organizma, frontalno, v celoti priti do morja, pri čemer je najvažnejše območje srečanja morja in glavne mestne fasade. Tukaj gre predvsem za človeške in ne materialne stike. Brezpogojno je treba povezati zdajšnje razdvojeno dvojedrno tkivo v enovito celoto. Pri tem menimo, da je v reškem primeru pododovana racionalna kompozicija enkratnega urbanističnega vzorca. Ne kaže ga samo spoštovati, temveč izrazito poudariti. Kar pomeni kon-

kretno njegovo nadaljnje podaljševanje do skrajnih uresničljivih dimenzij, v celoti kakor v delih; z vsem, kar je do zdaj tukaj že prisotno, kot na primer park pred gledališčem itd. Konec koncev to pomeni, da bi mesto dobilo imponanten longitudinalni arhitekturni in parkovni ambient, intenzivno naslonjen na morje, v vzhodni smeri – seveda, na novem nasutem terenu. (Košir, 2000.)«

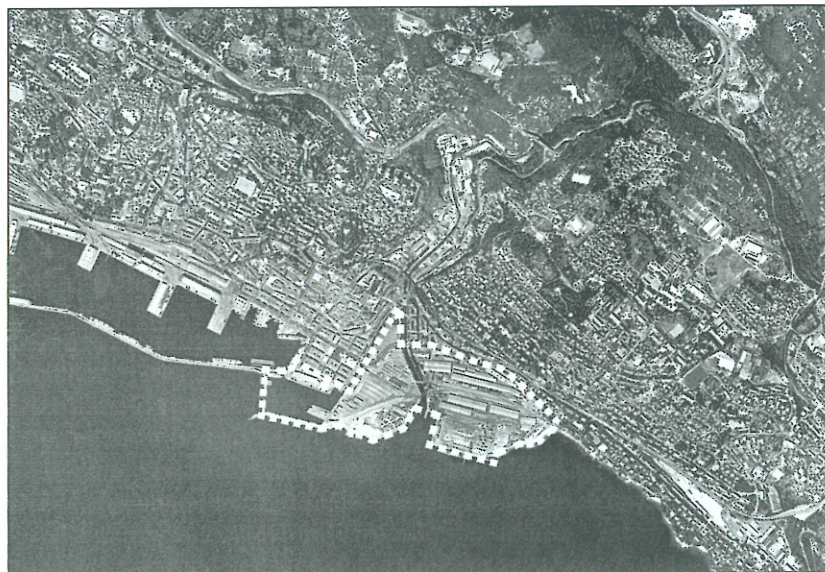
2. Zgodovinski razvoj Reke in reškega pristanišča

V času antike se je v ustju Rječine razvila rimska naselbina Tarsatika. Antično pristanišče je bilo globlje v ustju, severno od mestnega obzidja. Leta 1586 je bilo pristanišče še vedno v kanalu Rječine, pred mestom pa se je pojavil leseni pomol pred ribarnico, postavljen v smeri glavnih mestnih vrat. V začetku 17. stoletja je bil zgrajen prvi leseni most čez Rječino. Most in ribiški pomol pred obzidjem sta postala zametek bodoče širitve mesta in pristanišča. Do začetka 18. stoletja (do takrat je veljala prepoved gradnje zunaj obzidja) je bila Reka le

majhno mesto, obdano z obzidjem. Zunaj obzidja so bile poleg stavb, namenjenih uskokom, le ribarnica in dve ladjedelnici.

Pomemben razvojni obrat, ki se je kasneje zelo izrazil na podobi mesta in razvoju pristanišča, se je začel z deklaracijo o svobodni plovi na Jadranu leta 1717 in objavo deklaracije Reke in Trsta o svobodnem pristajanju leta 1719. S patentom cesarja Karla VI., tj. Deklaracijo Reke kot svobodne luke, se je začela širitev mesta zunaj obzidja. Pristaniške funkcije so se polno razmahnile šele z izgradnjo cestnih povezav z gravitacijskim zaledjem. Leta 1728 je bila že dokončana prva utrjena cesta Karolina, ki je povezala Reko s Karlovcem. Dve leti kasneje je bila dokončana tudi cestna povezava s Trstom.

Zamuljitev Rječine, sprememba naravnih razmer in rast prometa so zahtevali celovito urbanistično rešitev prostora luke. Slednji je postal osrednja tema mestnih načrtov. Prvi urbanistični načrt za Reko, ki je hkrati tudi eden prvih urbanističnih načrtov na tem območju, je naročila Marija Terezija leta 1755. Načrt je določal, da ostane staro mesto znotraj obzidja, pred mestom (proti morju) pa se postavi Civitas nova. V načrtu so vidni



Slika 1: Razmerje Reke in pristanišča

obrisi današnjih struktur mesta: današnji Jelačičev trg, Korzo in Jadranski trg.

Leta 1778 je Antun Gnamb izdelal predlog ureditve obeh obal Rječine za ureditev pristanišča, zato se je mesto širilo na območje Sušaka, pred obzidjem pa so z nasutjem razširili prostor. Novo mesto je konec 18. stoletja izgubljalo srednjeveške značilnosti. Leta 1781 je začel veljati odlok cesarja Jožefa II. o rušitvi obzidja.

V obdobju napoleonskih vojn, med letoma 1793 in 1813, je bil razvoj pristanišča neopazen.

Hiter razvoj in prostorska širitev Reke (in Sušaka) sta se začela v drugi polovici 19. stoletja. Razvoj ladjedelništva in rast pomorskega prometa sta pogojevala potrebo po izgradnji novega velikega in tehnično opremljenega pristanišča, ker je takratno pristanišče postalo popolnoma nezadostno in neprijetno za sodobne potrebe. Prvi resnejši posegi so se začeli leta 1855 s prestavitvijo ustja Rječine nekaj sto metrov vzhodneje v novo izgrajeno korito, takrat se je začelo oblikovanje Delte. Z nasipavanjem

morja je ta rasla, dokler ni bilo staro reško ustje, zdaj Mrtvi kanal (Fiumara), preobraženo v pristanišče za jadrnice. Hkrati se je z nasipavanjem morja pred mestom in s podaljšanjem pomola ribarnice nasproti mestnih vrat, začela tudi izgradnja prvega dela valobrana. Tako se je oblikoval umetni pristaniški bazen v predelu današnje potniške luke. To obdobje, od leta 1850 dalje, je tudi obdobje intenzivne urbane rasti mesta na Rječini, kjer se gradijo nove mestne četrti ob obalnem pasu, ter na zahodu, severu in vzhodu od starega mestnega jedra.

Leta 1867 je Reka ponovno pripadla madžarski državi, kot posebno neodvisno območje (Corpus separatum). To je odprlo novo poglavje v zgodovini in razvoju mesta in luke. V trenutku ponovne pripadnosti ogrski državi, je bila reška luka sestavljena iz dveh delov:

- t. i. stare luke – luka Fiumara (na kanalu Fiumara), precej ozka in plitva za manevriranje, široka samo 33 metrov in dolga 500 metrov;
- t. i. nove luke – zgrajena konec prve polovice 19. stoletja (1830–1840). Kompleks so se-

stavljali Adamičev pomol, pristanišče Lido, vzhodno pristanišče, ki je bilo dovolj globoko za velike ladje.

Današnjo obliko je pristanišče dobilo v obdobju ogrske uprave. Projekt je izdelal francoski inženir Hilarijon Pascal. Leta 1870 so ogrske državne železnice poklicale na pomoč Pascala, ki je imel ogromno izkušenj in zelo uspešne realizacije luk, na primer v Marseillu in La Spezii. (Njegovi nadaljnji angažmaji so bile luke v Trstu, Solunu, Istanbulu, pozneje je postal svetovalec tudi za luki Genove in Palerma). Celotna izgradnja bazena Reka in Sušak (Baross) je šele razdelava in nadgradnja osnovnih zamisli iz njegovega predloga t. i. prve faze izgradnje.^[2]

V 19. stoletju so postavili temelj tehničnih in tehnoloških sprememb, ki so v reškem pristanišču realizirali v 20. stoletju. Reka je medtem postala pomembna izvozna luka za les, kar je spodbudilo idejo o gradnji posebnega bazena namenjenega za natovarjanje lesa v neposredni bližini. Tako je bil pred starim ustjem Rječine – Mrtvega kanala v obdobju med le-



Slika 2: Pogled z morja



Slika 3: Pogled iz zaledja

toma 1890. in 1894 zgrajen tudi drugi, veliko manjši bazen, zaščiten z valobranom, imenovan luka Baross.

Zadnji megaplan reškega pristanišča pod madžarsko upravo je izdelal Jozsef Popp leta 1918. Aktualen načrt širitve reškega pristanišča – Zagrebška obala – je pomanjšana varianta tega načrta.

Z rastjo Reke pred prvo svetovno vojno v pristanišče evropskega značaja (takrat je bilo po prometu na 10. mestu med evropskimi pristanišči, takoj za Amsterdamom in pred Benetkami) je mesto na obeh straneh Rječine postalo, v funkcionalnem smislu, enotna urbana celota. Zaradi tega je bila situacija, ki je bila ustvarjena po koncu vojne še bolj nesmiselna. Do takrat enotna urbana celota je bila namreč transformirana v dva popolnoma ločeni mesti – Reko (Fiume) v mejah Kraljevine Italije in Sušak – v mejah Kraljevine SHS oz. Jugoslavije.

Administrativna ločitev Reke (zahodno od Rječine) iz njenega naravnega in nacionalnega zaledja je zelo zmanjšala dotedanji pomen njenega geoprometnega položaja, kar se je logično pokazalo v zmanjšanju prometa reškega pristanišča. Istočasno je pomen sušaškega pristanišča rasel, ker je prav ono dobilo široko zaledje v novoformirani državi (SHS), prevzemajoč funkcijo enega pomembnejših pristanišč. Sušak je stopil v novo fazo razvoja. Čeprav je dotlej veljal predvsem za trg lesa, je postal tudi uvozno in tranzitno središče mednarodnega slovesa. Luka se je širila na Brajdico, kjer je bil že leta 1924 zgrajen manjši pomol za potniški promet. Kasneje je bila ob njem zgrajena obala za pristajanje velikih potniških in tovornih ladij.

Po drugi svetovni vojni sta Reka in Sušak končno postala, tako v urbanem kot tudi v luškem smislu, celota pod skupnim imenom Reka. S tem se je tudi začelo obdobje takrat

najbolj dinamičnega razvoja reške luke. Pristanišče je postalo ne samo vodilno na hrvaškem, ampak celo tudi glavno v tedanji Jugoslaviji, istočasno tudi pomembno tranzitno pristanišče za Avstrijo, Madžarsko in Češkoslovaško. Reško-sušaški luški bazen je današnjo obliko dobil z dokončanjem izgradnje v drugi polovici 20. stoletja. V 60. letih sta bila zgrajena rafinerija nafte v Urinju in terminal za razsuti tovor v Bakru. Pomembnejše inovacije na reški strani sta izgradnja žitnega silosa in terminala za fosfate. Na sušaški strani so spremembe veliko večje, ker je bil tam, z nasipavanjem morja, zgrajen kontejnerski terminal na Brajdici.

3. Primeri preoblikovanja starih pristanišč

3.1 Barcelona

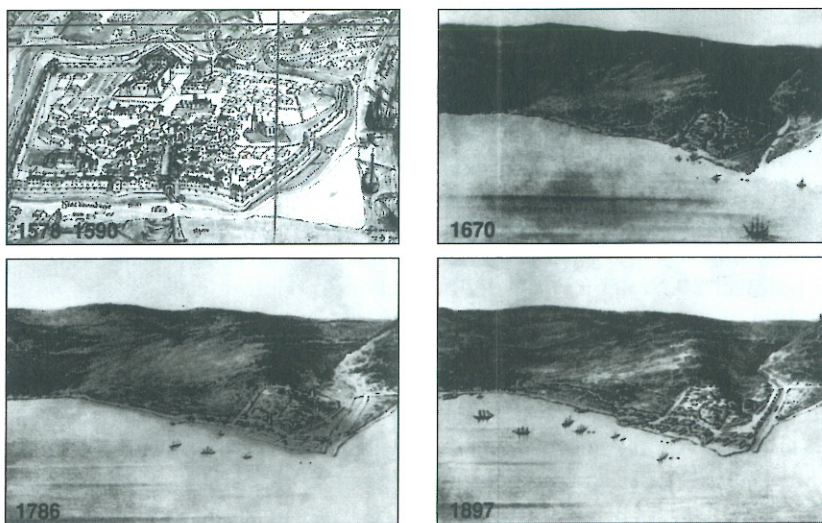
V začetku 80. let je bila prenova barcelonske obale izvedena tako, da so bili povezani štirje individualni projekti. Njihov cilj je bil doseči ojačitev povezave med mestom in obalo. V prvem projektu je bilo obravnavano območje, v katerem se staro mesto stika s pristaniščem, Passeig de Colom in Moll de la Fusto – ponovna vzpostavitev balkona nad vodo.

Naloga preobrazbe pristaniške obale je bila ekstremen primer paradoksa, s katerim so se planerji borili ves čas. Po eni strani je bila pristaniška obala eno najpomem-

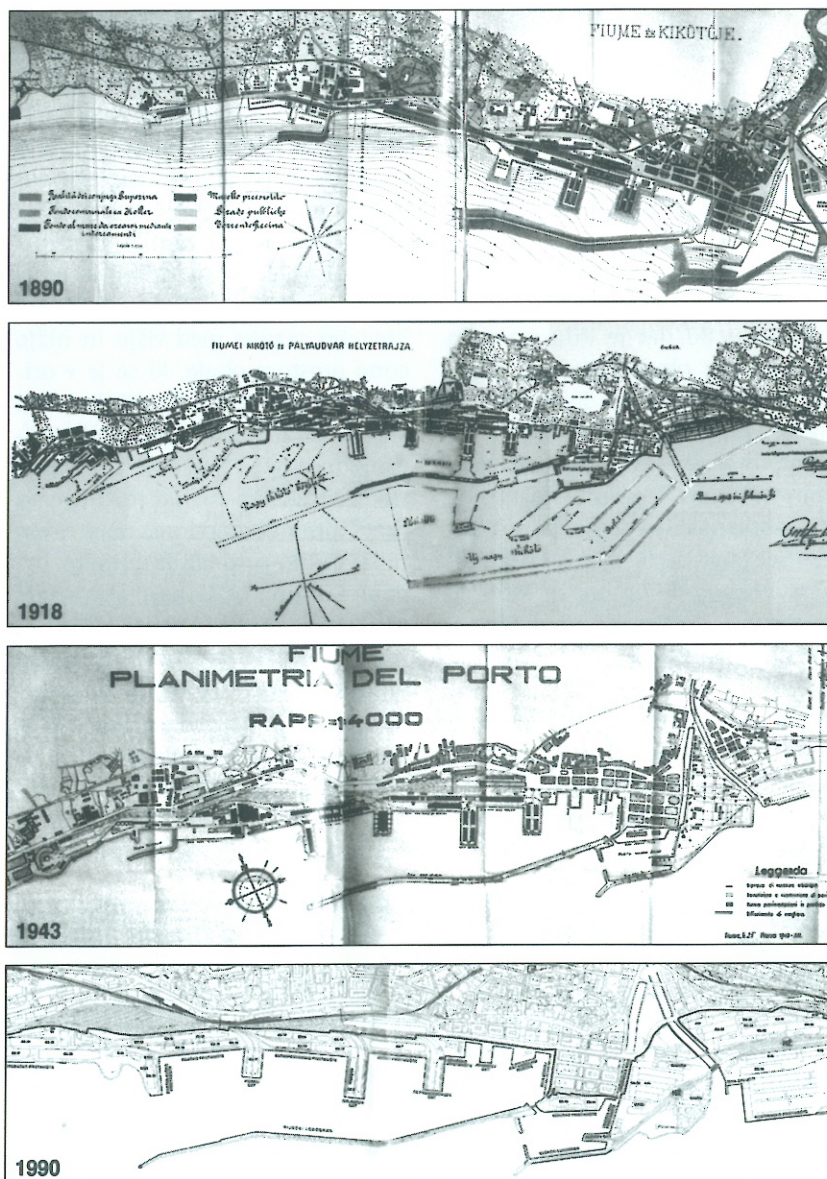
bnejših in zgodovinskih urbanih območij, ki so cdolga stoletja skupaj z Ramblasom orientirali mesto proti morju. Prenova pristaniške obale naj bi bila prvi korak v ponovni oživitvi te orientacije. Po drugi strani je bilo isto območje predvideno za veliko 12-pasovno avtocesto, ki je še od 60. močno zavirala odpiranje Barcelone proti morju. Leta 1980 je arhitekt Manuel de Sola – Morales dobil naročilo za izdelavo projekta za to območje. Njegovo delo je bilo zasnovano na dveh pomembnih posegih: delnemu rušenju pomola Moll de Espanya, preostali otok pa naj bi postal središče za pomorske aktivnosti (v glavnem križarjenja). Ta intervencija naj bi poudarila vlogo Pla de Palaua kot ključne točke prostora, v kateri je organizirana povezava med mestom in pristaniščem, ter točke, v kateri je mesto povezano z La Barceloneto. Ta povezava je bila okrepljena s projektom podzemnega tunela za tranzitni promet. Drugi poseg je poudaril razlike v višini – z jasno kreacijo razlike med višjo in nižjo cono prostora obale, ki se je v originalu postopoma spuščala proti pristanišču. Rezultat je bil formiranje mestnega balkona. Dve ravni sta predstavljali razliki med dvema različnima domenama: višja raven je še vedno pripadala domeni urbane kulture, nižja pa je pripadala velikemu merilu pristanišča in morja. Na prvi so umeščeni mestni promet in vrsta lokalčkov na odprtem, paviljoni ter elegantna balustrada. Ta pas je novi mestni balkon. Na drugi, nižji ravni, v katero je umeščen tudi tranzitni promet, dominira 75 metrov široka espla-



Slika 4: Ožje območje diplomske naloge – potniško pristanišče



Slika 5: Razvoj pristanišča Reka (vir: Dubrović, 2001)



Slika 6: Načrtovanje razvoja pristanišča (vir: Dubrović, 2001)

nada. Za arkadami pod balkonom ležita del arterije tranzitnega prometa ter garaža.

3.2 Trst

Na natečaju za rekvifikacijo tržaške obale leta 2002 je zmagal projekt arhitekta Franca Zagarija.

Projekt je bil zasnovan na naslednjih točkah: velik sistem odprtih površin, namenjenih pretežno pešcem, obalna fronta je artikulirana s podolgovatimi stopnišči prav ob sami vodi, ki se ponavljajo v nepravilnem ritmu, preoblikovanje prometnega sistema v prid površinam za pešce, podvoz med obalama Riva 3. novembre in Riva Nazario Sauro, ki dovoljuje večje površine za pešce, velika podzemna parkirna hiša z vhodom iz podvoza, prostor za podzemno železnico z dvema postajama, zaščita pred plimo, oblikovanje razsvetljave in urbane opreme, prenova zgodovinskih vrtov, prenova starih uličnih električnih drogov in novi sistemi ozelenitve z drevesi.

Prometni sistem je premišljen v prid širokega sistema pretežno površin za pešce. Približno 600 metrov dolg podvoz dovoljuje oblikovanje trga ogromnih dimenzij, med obalama Riva 3. novembre in Riva Nazario Sauro. Dostop do parkirne hiše v središču, je skozi podvoz. Lahko se predvidi tudi podzemna železnica. Nova arhitektura je transparentna in lahkotna ter se zdi kot igra dematerializiranih kristalov, refleksije na vodi. Rive postanejo javni prostor grozanskih dimenzij, ki ponovno vzpostavi vizualno in živo povezavo med historičnim tkivom in morjem. Črta med morjem in obalo je preoblikovana z en kilometer dolgo impresivno ozelenitvijo od pomola Sartorio vse do ustja kanala Ponterosso, v neprekinjeni liniji, vzporedni z vzdolžno osjo Borgo Giuseppino. Videz obale je artikuliran s postopnim spuščanjem pro-

ti gladini morja – podolgovatih stopnišč, ponavljajočih se v nepravilnem ritmu. Tukaj človek lahko najde idealen prostor za premišljevanje in uživa v življenju pristanišča. Izmenjevanje plime in oseke oblikuje vedno drugačno mejno linijo med vodo in kopnim in se spreminja iz ure v uro.

Sistem ulic in križišč z Borgo Tersiano in z Borgo Giuseppino dosledno spoštuje prometno ureditev. V osrednji coni je promet speljan pod zemljo, razen javnega transporta in dostopov za intervencijska vozila. Podvoz z dvema ločenima ulicama združi obali Riva 3. novembre in Riva Nazario Sauro v pasu, dolgem približno 600 metrov. V tem delu je umeščena podzemna parkirna hiša v treh nadstropjih za 1100 avtomobilov in 12 avtobusov.

3.3 Genova

Konec 80. se je Genova odločila prenoviti historični del mesta. Bistveni cilj je bil, da projekt ustvari povezavo med zgodovinskim središčem Genove (vzdolž pristanišča) in morjem. Takšne povezave ni skozi stoletja nikoli bilo, ker so jo onemogočali obzidje, skladišča, železnica, bariere pristaniške carinske službe in avtocesta. Izziv je bil dvojni: po eni strani preobrazba pomolov, ki datirajo iz obdobja med 17. in 20. stoletjem, v javne prostore; po drugi strani vzpostavitev zelo močne povezave med mestom in starim pristaniščem.

Načrt Renza Piana za urbano ureditev starega pristanišča v Genovi je vseboval restrukturiranje in prenovno številnih objektov: skladišča bombaža (zgrajenega konec 19. stoletja), skladišča iz 17. stoletja in Milla (še enega novejšega skladišča). Dodano je bilo nekaj novih stavb: akvarij (ena bolj priljubjenih zanimivosti v Italiji), poslovni prostori luške uprave in Biggo, ogromen žerjav, ki je bil leta 1992 simbol razstave o Kolumbu in je

zdaj močan spomin na vrnitev enega najpomembnejših prostorov mestu, starega pristanišča. Povezava med pristaniščem in mestom je bila dosežena tako, da so bile kratke ulice območja podaljšane do obale: Via del Mare, ena glavnih ulic zgodovinskega predela mesta, je bila podaljšana do pomola ob akvariju in pelje do središča pristanišča. Poskrbeli so, da nove spremembe niso pokvarile originalnega utripa okolja. Nove zgradbe, kot sta akvarij in žerjav, ki je bil simbol novega pristanišča, so bile grajene v harmoniji z ozračjem pristanišča.

4. Predlogi oblikovne in vsebinske preobrazbe prostora nekdanje sušaške luke

4.1 Prvi predlog

Ker je 19. stoletje kompozicijsko kakovostno prispevalo k reški mestni podobi, prepoznamo ortogonalni vzorec racionalističnega urbanizma kot največjo odliko v urejanju mestnega prostora. Prenesemo ga na sušaško stran in interpretiramo v sklopu obravnavanega ob-

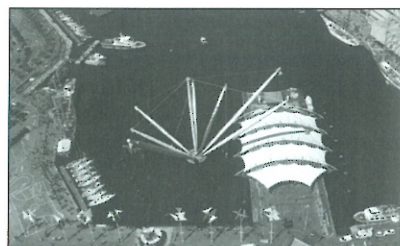
močja. (Košir, 2000.) Splošno matrico, ki se preko prostora Delte razprostira do vzhodnega roba Brajdice in je namenjena stanovaljski zazidavi in javnim programom, pa sta oblikovala dva motiva: motiv intenzivno obzidane ulice in motiv vmesnih zelenih površin, namenjenih oddihu.



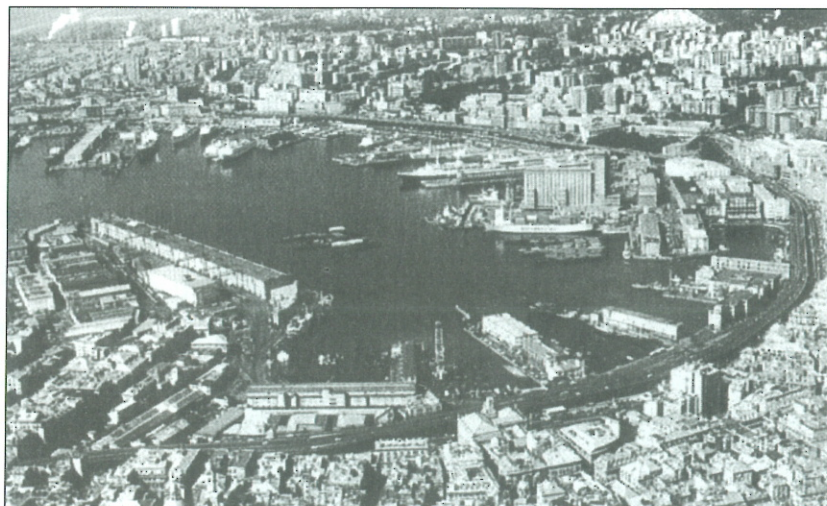
Slika 7: Barcelona (vir: Meyer, 1999)



Slika 8: Barcelona (vir: Meyer, 2001)



Slika 9: Genova – predlog Renza Piana (vir: www.renzopiano.com)



Slika 10: Genova – staro pristanišče (vir: www.renzopiano.com)

Prometna ureditev je rešena tako, da enosmerna magistralna prometnica pelje v isti smeri naprej skozi mesto proti vzhodu in se ob plaži polkrožno priključi na obstoječo cesto, ki pelje skozi območje Pečin. Njen levi odcep, potem ko mu zamenjamo smer, pelje nazaj proti središču in se na novem priključku poveže s cesto, ki se spušča s hriba. Cesto, ki pelje od Titovega trga ob Rječini, podaljšamo čez Rječino in jo priključimo na magistralo. S tem je krog na sušaški strani sre-

dišča sklenjen. Znotraj njega je vzpostavljenih več enosmernih povezav nižjega ranga.

Korzo – glavna sprehajalna cona v mestu se čez prostor Delte podaljša do skrajnih meja območja in pelje ob robu nove pozidave vse do vzhodnega roba obravnavanega območja. Na tej točki so pešcu dane dve možnosti: 1. da nadaljuje pot proti Pečinam ali 2. da se sprehodi po novourejeni obali. Od Korza proti obali pelje skozi novo mestno tkivo več pešpoti.



Slika 11: Trst in terezijansko mesto



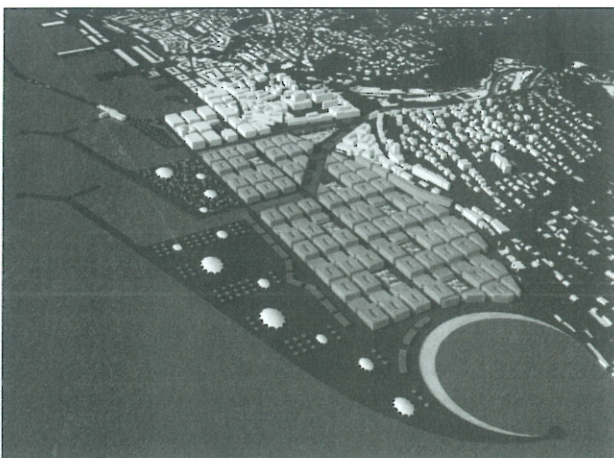
Slika 12: Trst – predlog ureditve Franca Zagarija (vir: www.francozagari.it)

Zakaj je prostor Delte posebej izpostavljen? Zato, ker tako danes kot tudi v preteklosti predstavlja stično točko dveh mest. Včasih je to bil prostor, ki je razmejeval dve polovici mesta, zdaj pa ga izkoristimo kot povezovalni člen za oblikovanje sklenjene celote mesta. Prostor Delte je zeleno srce mesta, končna točka zelenega pasu, ki se po kanjonu Rječine skozi mesto spušča proti morju. Osrednji prostor Delte je pozidan v racionalistični ortogonalni geometriji in tako ustvarja tri različne pasove. Zgornji prostor Delte, ki povezuje stari in novi del Korza, je urejen s svobodno parkovno ozelenitvijo, sledita osrednji pozidani pas in obalni pas, na katerem so v rastlinju umeščeni paviljonski objekti, namenjeni kulturnim dejavnostim.

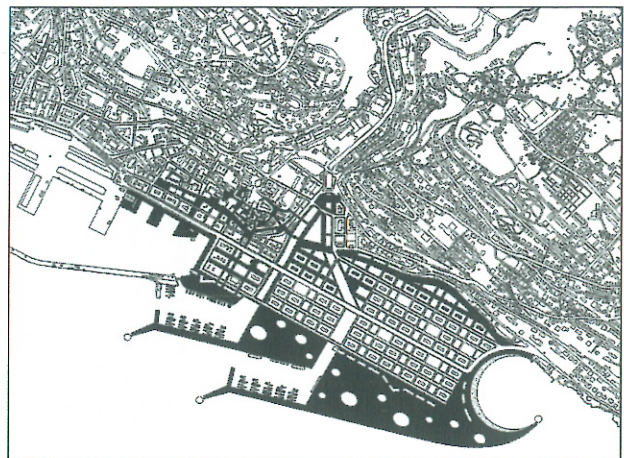
Značilnost in kakovost obalne fronte v tej varianti je v njeni fleksibil-

nosti in prilagodljivosti programa. Na njeni skrajni levi strani je marina z nasadi palm namenjena prebivalcem, sledi obalni pas Delte, ki je tlakovan in zasajen z zelenjem po svobodni ureditvi. Med zelenjem so umeščeni paviljonski objekti sferične šotorske konstrukcije, ki so lahko odprti ali zaprti oziroma zastekljeni in so namenjeni kulturnim prireditvam (koncerti, razstave, predstave itd.). Na levi obali Delte so urejeni privezi za turiste, ki s svojimi jadrnicami pridejo samo na kakšno kulturno prireditev. Na desni pa so stopnišča, ki se spuščajo proti vodi. Obalna fronta Brajdice je tlakovana in zasajena s palmami, med katerimi so podobni paviljonski objekti, vendar večjih dimenzij; slednji so lahko odprti ali zaprti oziroma zastekljeni ter so namenjeni zabavnim dejavnostim in športnim prireditvam. Ob objektih se lahko med drevesi uredijo športna igrišča za odbojko, košarko in podobno. Na njeni levi obali sta urejena turistična marina in stopnišča, ob katerem se lahko ustavijo jadrnice gostov prireditev na tem območju. Na desni strani se prostor Brajdice sklene z veliko mestno plažo, ki gleda proti vzhodu in Pečinam.

V tej varianti se linijski objekti ob obali med grajenim tkivom in obalno fronto pojavijo samo na skrajnem desnem in levem robu območja, na prostoru marine za



Slika 13: Predlog 1 – zasnova in poti za pešce



prebivalce in ob plaži. Ob plaži bi bil program turističnega značaja, pri marini pa program, vezan na obmorske dejavnosti in marino.

4.2 Drugi predlog

Podaljški zdajšnjih pešaških transverzalnih smeri, ki se s sušaškega pobočja spuščajo proti središču in obali v ortogonalni matrici, ustvarijo zanimiv vzorec nepravilnih odprtih javnih površin, pešcu postopoma odkrivajo poglede proti morju, tako da se mu z vsakim korakom spreminja doživetje prostora. S tem tudi razbijejo monotonijo klasične ortogonalne pozidave in ustvarijo dinamiko prostora. Prostor od Korza do obale se tako počasi razkriva od notranjosti k morju.

Na desnem robu območja sta postavljeni dve stolpnici, ki zaznamujeta izhod iz središča mesta.

Novo urbano tkivo je namenjeno različnim programom, od javnih do poslovnih in stanovanjskih vsebin.

Nova prometna ureditev poteka tako, da glavna magistralna prometnica, ki ob rivi pelje skozi mesto, ostane enosmerna proti vzhodu oziroma Pečinam in ohrani značaj mestnega bulvarja. Na koncu Brajdice njen levi odcep, potem ko se mu zamenja smer, omogoči, da se po novi povezavi, vzporedni z glavno prometnico (ampak v nasprotni smeri), vrnemo proti središču. Med

njima so vzpostavljene tri enosmerne ulice, ki se med seboj povezujejo. Shemo prometa na levi, reški strani ponovimo na desni, sušaški strani, samo z manjšimi spremembami oz. prilagoditvami.

Korzo – glavna sprehajalna površina v mestu se čez prostor Delte podaljša do skrajnih meja območja na vzhodu. Na tej točki so pešcu dane dve možnosti: 1. da nadaljuje pot proti Pečinam ali 2. da se sprehodi po novourejeni rivi, ki je v mediteranskem duhu zasajena z vrstami palm in avtohtonega rastlinja. Pešaške transverzale, ki se s sušaškega pobočja spuščajo proti obali, se podaljšajo še proti novoformirani obalni javni ulici in se izkoristijo za postopno odpiranje pogledov proti morju in tako tudi k zaznavni povezavi med središčem in obalo. Na križiščih teh poti z ortogonalnim vzorcem pozidave se ustvarijo tržni prostori različnega značaja (enkrat je ta prostor osenčen z drevesi, drugič je površina samo tlakovana ali je namenjena parku).

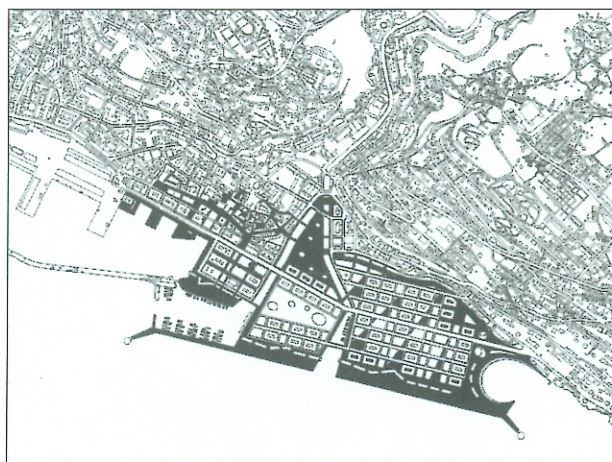
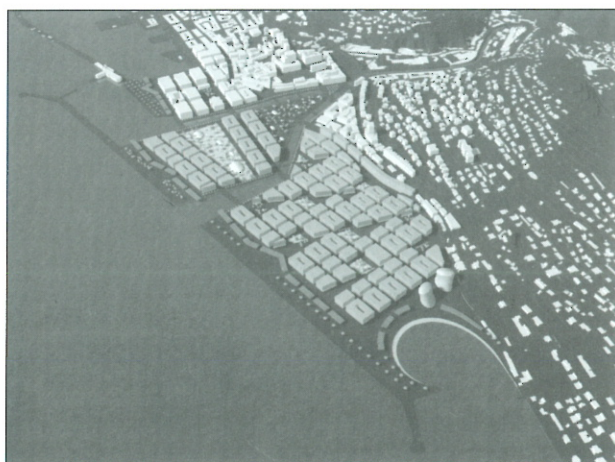
Delta je edina točka na kateri se srečata dve ortogonalni geometriji, stara in nova. Med njima se ustvari svobodni ozelenjeni prostor, v katerega so umeščeni paviljonski objekti sferične šotorske konstrukcije, ki so lahko odprti ali zaprti oziroma zastekljeni in so namenjenimi kulturnim prireditvam (koncerti, razstave, predstave itd.). Na tlako-

vanem prostoru Delte (bolj severno proti kanjonu Rječine), ki povezuje stari in novi Korzo se pojavijo enaki paviljonski objekti manjših dimenzij, namenjeni gostinstvu in turističnim dejavnostim.

Obalna fronta je po vsej dolžini obravnavana enako, z majhnimi spremembami zaradi njenega značaja. Na njeni skrajni levi strani je turistična marina z nasadi palm, sledi obalna linija Delte, ki je porasla z nižjim rastlinjem in ima dostop do privezov za domačine kot tudi obalo za priveze za turiste, ki s svojimi jadrnicami prijadrajo samo na kakšno kulturno prireditev.

Po vsej dolžini se razprostirajo linijski objekti javno-zabavnega značaja, namenjeni domačinom in turistom. Na prostoru Brajdice je obala zasajena z borovci vse do mestne plaže.

Po vsej dolžini urejene obalne linije so na poti od racionalističnih blokov proti javni obalni sprehajalni površini predvideni enonadstropni linijski objekti na stebrih, ki imajo odprt, prehodni parter. Stojijo na stebrih, ki niso vertikalni, ampak v skupinah po 3 ali 4 poševno štrlijo iz skupne točke v tleh. S formo spominjajo na luška skladišča. Njihova vloga je, da za pešca, ki se iz središča približuje obali, predstavljajo polprosojen paravaj, ki bi mu postopoma odkrival pogled proti morju in otokom. Objekti tudi blažijo prehod iz vertikale 4-nad-



Slika 14: Predlog 2 – zasnova in poti za pešce

stropnih blokov v horizontalo peš površine. V njih so predvideni programi javnega, zabavno-gostinsko-turističnega značaja, kar bi omogočilo razvoj javnega urbanega življenja ob obali.

4.3 Tretji predlog

Tudi tokrat uredimo območje v ortogonalni mreži, s tem da enoličnost racionalističnih blokov razbijemo s kombinacijo manjših organsko oblikovanih objektov, ki se vežejo na pešmostove in okoli sebe ustvarjajo različne tržne prostore, ter s stopnišči, pod katerimi so organizirani objekti v treh nadstropjih. Ta stopnišča tudi peljejo do pešmostov. Poleg tega je njihova vloga poleg alternativnega tržnega prostora še ta, da omogočijo pešču, da se lahko ustavi, počiva in opazuje dogajanje okoli sebe.

Prometna ureditev poteka tako, da magistralno cesto, ki ostane enosmerna, podaljšamo v isti smeri do roba območja in čez morsko gladino do točke, v kateri ponovno pride v stik z obalo in se tam priključi na zdajšnjo cesto. Na robu Brajdice zadnji levi odcep z magistralne ceste pelje proti obstoječi cesti, ki je prej peljala proti Pečinam, zdaj ji pa zamenjamo smer in pelje proti mestu ter se na novem priključku poveže s cesto, ki se spušča s hriba. Enosmerno cesto, ki pelje od Tito-

vega trga ob Rječini, podaljšamo naprej ob reki in jo priključimo na magistralo. S tem je krog glavnih cest na sušaški strani sklenjen. Znotraj njega je vzpostavljenih več enosmernih povezav nižjega ranga.

V tej varianti je Korzo kot glavna sprehajalna površina v mestu čez prostor Delte podaljšan do skrajnih meja območja na vzhodu. Na tej točki so pešču dane dve možnosti: 1. da nadaljuje pot proti Pečinam ali 2. da se sprehodi po novourejeni rivi. Od Korza proti obali pelje skozi novo mestno tkivo več pešpoti. Pešaške transferzale, pasarele, se s sušaškega pobočja spuščajo proti novoformirani obali v obliki zastekljenih in zasenčenih pešaških predorov nad prometnicami in peljejo vse do obale nad ulicami. Dostop do njih je z ravni ničle mogoč po velikih stopniščih ali skozi posamezne objekte.

Prostor Delte je v tej varianti od severa proti jugu in morju popolnoma ozelenjen. Nad magistralo je urejeno kot svobodna zelena površina. Prostor med magistralo in obalno linijo je trinadstropni objekt v polni širini Delte s pohodno streho, ki je urejena kot park. Iz nje izstopata dve organsko oblikovani stolpnici in spominjata na dimnike, dvojnost mesta ter njegovo industrijsko zgodovino. V njiju bi lahko bil hotel s kongresnim središčem in poslovnimi prostori.

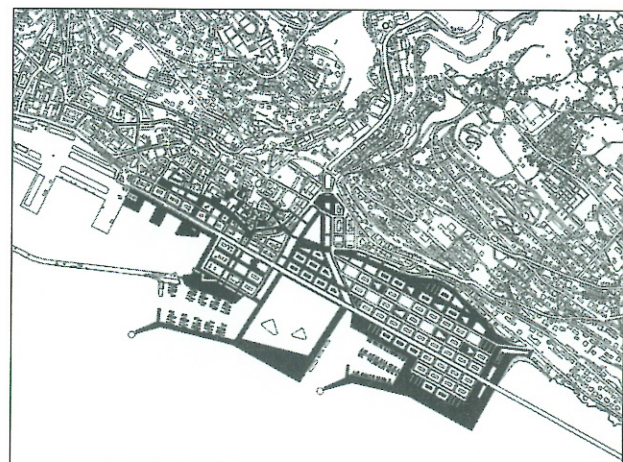
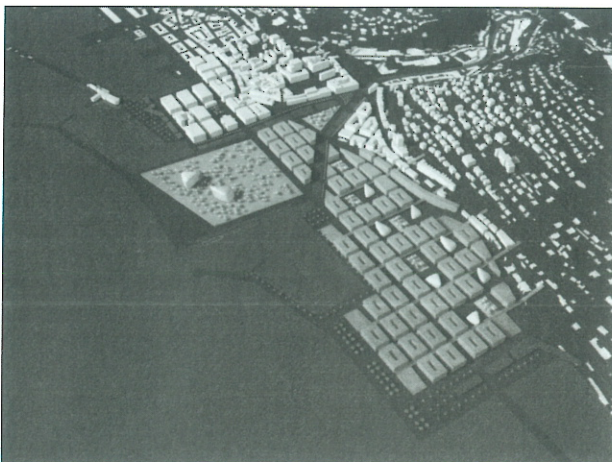
Obe obali Delte, leva in desna, se postopoma spuščata proti morski gladini po urejenih stopniščih, ob katerih je omogočeno pristajanje ladij gostov, ki pridejo na prireditve v mestu.

Na njeni skrajni levi strani, v nekdanji luki Baroš, je marina z nasadi palm namenjena prebivalcem. Potem sledi obalna fronta Delte, ki je tlakovana in popolnoma odprta. Na prostoru Brajdice je na levi strani urejena marina s privezi za turiste. Ob marini so zasajene palme, naprej proti vzhodu pa ob obali rastejo borovci. Prostor ob plaži, na desnem robu območja, je tudi zasajen s palmami.

Linijski objekti ob obali se pojavijo samo na skrajnem desnem in levem robu območja, na prostoru marine za prebivalce in ob plaži. Objekt ob plaži je širši zato, ker sta na njegovi strehi predvidena odprt bazen in zabavni program.

6. Sklep

Pri zgodovinskemu razvoju Reke kot pristaniškega mesta je nujno potrebno obravnavati tudi primerjavo z drugimi severnojadranskimi pristanišči. Tri pristanišča, Reka, Trst in Koper, ki so danes v treh različnih državah, povezana s skupnim, zelo ugodnim geograf-



Slika 15: Predlog 3 – zasnova in poti za pešce

skim položajem in z istim gravitacijskim območjem ter delujoča v različnih političnih in ekonomskih okoljih, so se različno razvijala. Trst in Reka sta antični pristanišči z dolgo pomorsko tradicijo v nasprotju s Koprom, ki se je kot pristaniško mesto začel razvijati v 60. letih 20. stoletja. Njihov nastanek in razvoj kot vodilnih severnojadranskih pristanišč je rezultat ugodnega geoprometnega položaja in raznih političnih in gospodarskih možnosti ter omejitev, v katerih so delovala. Vmeščena so na križišču pomorskih in kopenskih poti na relaciji Jadran-Podonavje, v prostoru, kjer se Sredozemsko morje najgloblje zarije v evropsko kopno in s tem najbolj približa severnojadranskim deželam, kar je tudi določalo in omogočalo njihov razvoj v velika, sodobna pristanišča skozi različna zgodovinska obdobja.

V današnjih razmerah pristanišča Reka, Trst in Koper delujejo kot medsebojni konkurenti na skupnem gravitacijskem območju in istočasno delijo usodo edinstvenega luškega sistema v odnosu proti močnejšim, aktualnim evropskim pomorskim potem. V evropskih in svetovnih merilih pripadajo kategoriji manjših in srednjih pristanišč. Njihov skupni promet od okoli 50 do 60 milijonov ton tovara na leto je manjši od luškega prometa Hamburga oziroma je šele četrtnina prometa luke v Rotterdamu. Zaradi takšnih razmer na evropski prometni sceni je izražena potreba po medsebojnem sodelovanju pristanišč severnojadranskega luškega sistema za nastop na skupnem gravitacijskem območju.

Poleg tega opazamo, da se danes industrija in pristaniške dejavnosti selijo z območja ožjega središča mesta. To se dogaja zaradi vpeljevanja novih pristaniških tehnologij, ki potrebujejo več manevrskega prostora, kot ga je na voljo v središču mesta, kot tudi zaradi sodobnih potreb mesta in njegovih prebivalcev, da živijo z morjem in ob

njem. Zaradi ostre konkurence na področju pristaniških uslug srednje velika pristanišča (kot so Reka, Trst in Koper) posamično težko konkurirajo velikim (kot so recimo Rotterdam ali Hamburg). Za uspešen konkurenčni boj se bodo morala združiti in pričeti nastopati na trgu kot uigran sistem. To pomeni njihovo specializacijo oziroma vsako pristanišče se bo moralo odločiti za dejavnosti določenega segmenta.

S tem posledično pride do opuščanja posameznih pristaniških območij. Navadno so ta v samem središču mesta, ker so tam najmanjše možnosti za širitev, nadgradnjo in posodabljanje tehnologije. Za mesto je to idealna priložnost, da izkoristi potencialne teh območij za razvoj in izboljšanje kakovosti in ponudbe življenja za prebivalce in obiskovalce. Glede na hitrost življenja v današnjem času in nepredvidljivost potreb mesta v daljšem časovnem obdobju bi bilo najprimerneje, da so ti programi oziroma objekti čim bolj prilagodljivi po svoji vsebini in funkciji.

Jana Puž, univ. dipl. inž. arh., Opatija, Ljubljana
E-pošta: jana.puz@volja.net

Opombe

- [1] Diploma je bila opravljena pod mentorstvom prof. dr. Fedje Koširja in uspešno zaključena z zagovorom dne 21. oktobra 2004.
- [2] Dela na izgradnji in širitvi reškega pristanišča se pravzaprav v grobem lahko razdelijo na tri faze:
 - faza 1872–1879: dokončana izgradnja pristanišča Szapary, delno pristanišča Sanita ter pomola Zichy. Nasut je prostor za bodočim pristaniščem Stefania, podaljšan in razširjen je valobran Marije Terezije. Dokončana je tudi majhna luka Pomorske akademije.
 - faza 1880–1888: dokončano pristanišče Sanita, zgrajen je Rudolfov pomol, nasut je prostor vzdolž bodočega pristanišča Ferencza Salvatora, zgrajena petrolejska luka, zgradba Ogrske kraljevske pomorske uprave na pristanišču Sanita ter železni svetilnik na koncu valobrana Marije Terezije.
 - faza 1889–1894: izgradnja luke za les G. Baross, nasuti so deli Brajdice za razkladanje lesa, razkladišči Delta in Brajdica sta povezani čez Rječino z dvema železnima mostovoma, zgrajena sta pristanišča F. Salvatora ter pomol Marije Valerije. Valobran Marije Terezije je podaljšan še za 100 metrov.

Viri in literatura

- Bruttomesso, Rinio in Alemany, Joan (ur.) (2004) *Portus 7, the port-city relationship and the urban waterfront redevelopment*, Marsilio editori, Benetke.
- Caputo, Fulvio Masiero, Roberto (1998) *Trieste e l'impero – la formazione di una città europea*, Marsilio editori, Benetke.
- Dubrovič, Ervin (ur.) (2001) *Riječka luka – povijest – izgradnja – promet*, Muzej grada Rijeke, Reka.
- Geografija Slovenije (1998) Slovenska matica, Ljubljana.
- I porti dell'alto Adriatico – Trieste, Koper e Fiume (1996) Lint, Trst.
- Kirinčić, Josip (1991) *Luke i terminali*, Školska knjiga, Zagreb.
- Klimatski podatki za meteorološke postaje v Sloveniji (1961–1990).
- Koper, turistični vodnik po mestu in okolici (1988) Založba Lipa, Koper.
- Košir, Fedja (2000) Izbrani članki 1985/1990, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, Ljubljana.
- Meyer, Han (1999) *Port and city*, International books, Utrecht.
- Mueller, Manfred, J. (1996) *Handbuch ausgewählter klimastationen der erde*, Gerold Richter, Trier.
- Penzar, Branka, Penzar, Ivan, Orlič, Mirko (2001) *Vrijeme i klima hrvatskog Jadrana*, nakladna kuća dr. Feletar, Zagreb.
- Petrinja, Danilo – Primož (1999) *Gradnja Luke Koper in železniške proge Koper-Prešnica*, Koper.