

UDK: 711.453.4(477)Ukrajina

DOI: 10.5379/urbani-izziv-2019-30-01-005

Prejeto: 15. 2. 2019

Sprejeto: 8. 5. 2019

Vladimir KHALIN

Natalie KIELY

## Degradacija ali regeneracija? Perspektive razvoja stika pristanišča z mestom v Odesi

Iskanje najboljše strategije trajnostnega razvoja je glavni cilj lokalnih oblasti in inovativnih urbanistov po vsem svetu. Zaradi različnih pogledov in interesov so posegi na stiku pristanišča z mestom in obsežna regeneracija mestnega nabrežja med najzapletenejšimi urbanističnimi nalogami. Za sodobno mesto ima razvoj pristanišča nedvomno največje ekološke, družbene in prometne posledice in koristi. Največja svetovna morska pristanišča selijo tovarne terminale iz starih mestnih jeder in prevzemajo naprednejše funkcije, ki niso povezane s pomorstvom, projekti, pri katerih je delež zasebnih in javnih površin enakovreden, pa dobivajo čedalje večji zagon. Najopaznejši projekti umikanja tovornih pristanišč iz starih mestnih jeder in regeneracije pristaniških območij potekajo v evropskih mestih. Za boljše razumevanje različnih uporabljenih pristopov so v članku predstavljeni primeri regeneracije pris-

tanišč v Bilbao, Barceloni in Oslu, ki omogočajo vpogled v izkušnje, pridobljene na različnih krajih in v različnih načrtovalskih razmerah. V raziskavi, predstavljeni v tem članku, se avtorja osredotočata na ukrajinsko pristaniško mesto Odesa, pri čemer poskušata določiti najuspešnejšo strategijo razvoja stika pristanišča z mestom v trenutnih gospodarskih in geopolitičnih razmerah. Z združevanjem zamisli in raziskav urbanistov s področja upravljanja, ekonomije in prometne geografije ter upoštevanjem politik in socioloških vidikov prispevata k boljšemu poznavanju in razumevanju te problematike, na podlagi česar se lahko zagotovi trajnostni razvoj obalnih mest držav v razvoju.

**Ključne besede:** regeneracija mest, stik pristanišča z mestom, projekti regeneracije mestnih nabrežij, pristanišče v Odesi, Ukrajina

## 1 Uvod

Splošen cilj sodobne regeneracije pristanišč po svetu je okrepiti konkurenčni razvoj pristaniških mest. Zaradi globalizacije gospodarstva, ki se osredotoča na storitveni sektor, pristaniška mesta postajajo glavni akterji v boju za gospodarsko prevlado. Obmorska mesta se praviloma spreminjajo v laboratorije, namenjene regeneraciji mestnih nabrežij. Nabrežja vodilnih pristaniških mest se iz industrijskih con in pristaniških terminalov 20. stoletja preobražajo v stanovanjska, trgovska, turistična in rekreativna območja. Taka mesta ponujajo nove priložnosti za vključevanje inovativnih zamisli in uporabo najdragocenejšega obalnega dela mestnega središča (Hoyle, 1989, 1998a, 1998b, 2000).

Ukrajina ima 13 pristanišč, med temi ni petih krimskih pristanišč, ki so bila leta 2014 priključena Rusiji. Ukrajinska pristaniška mesta so prostorsko razdeljena v pet regionalnih skupin, ki oskrbujejo bližnja industrijska podjetja ter so del državnih in mednarodnih prometnih koridorjev. Največjo skupino sestavljajo pristanišča na območju Odesa, ki so znana kot Velika Odesa (aglomeracija pristanišč na območju Odesa) ter vključujejo Odeso in satelitski mesti Južne in Čornomorsk ter ustvarjajo približno 54 % prometa vseh ukrajinskih morskih pristanišč (Demyanchenko, 2013).

Pristanišče v Odesi je v središču velikega mesta, v katerem živi več kot milijon ljudi. Odesa je bila zgrajena na območju, ki si ga je rusko carstvo konec 18. stoletja prisvojilo od Turčije, pristanišče pa je spodbudilo hitro rast mesta na severni obali Črnega morja. Spremembe političnih sistemov in pretrgane gospodarske vezi so vplivale tudi na pomorski tovorni promet, saj se je z razpadom Sovjetske zveze do tedaj ustvarjeni promet nenadoma zmanjšal za več kot polovico. Tovorne zmogljivosti aglomeracije pristanišč na območju Odesa so bile prilagojene potrebam Sovjetske zveze z 250 milijoni prebivalcev, v današnji Ukrajini pa je manj kot 42 milijonov prebivalcev (internet 1, 2019). Površina pristanišča in dolžina pomola sta ostali enaki, oprema pa je zastarela.

Ker v mestu niso razvili učinkovite strategije v pomorski industriji niti je niso uskladili z urbanističnim načrtovanjem, je bila v starem mestnem jedru izvedena obsežna gradnja terminalov za žito, kar je povečalo njegovo prometno in okoljsko obremenjenost. Takšni posegi v urbano strukturo mesta imajo nepopravljive posledice in povzročajo degradacijo starega mestnega jedra. Zgoščanje velikih projektov, povezanih z gradnjo tovarnih terminalov, v pristanišču se ne ujema s prakso drugje po svetu, kjer tovrstne terminale selijo iz mestnega središča. Poleg tega preprečuje, da bi ti terminali spremenili svojo funkcijo, in posledično pristanišču onemogoča, da bi

zadovoljevalo interese javnosti. Zaradi obsežnosti pristaniške infrastrukture njena posodobitev in prenova zahtevata precejšnja sredstva, ki jih ukrajinska pristanišča nimajo, država pa jim zagotavlja premalo finančne podpore. Neurejeni lastniški odnosi v pristaniščih ter konkurenca med različnimi akterji v sklopu pristanišč in med njimi ustvarjajo zmedo in povzročajo upad tovarnega prometa. V času globalizacije je preobrazba pristanišč in njihovih nabrežij tesno povezana s prestrukturiranjem svetovnega gospodarstva, tehnološkimi spremembami v proizvodnji, spremembami organizacijskih procesov v industriji obalnih območij in tekmovanjem med mesti v svetovni hierarhiji (Schubert, 2011). Ker procesa preobrazbe ne moremo več obrniti nazaj, je samo še vprašanje časa, kdaj se bodo v Ukrajini začele pozitivne spremembe, zavlačevanje pa ne prinaša nič drugega kot negativne posledice.

V članku so analizirani obstoječi koncepti in projekti, povezani z regeneracijo pristanišč v večjih evropskih mestih, pri čemer je poudarek na ključnih pogojih, ki morajo biti izpolnjeni za njihovo izvedbo. Avtorja poskušata razviti model prostorskega načrtovanja za glavna ukrajinska pristanišča, kot so Odesa, Nikolajev in Kerson, pri čemer se osredotočata na vpliv javnih ustanov na procese, ki potekajo na stiku pristanišča z mestom.

## 2 Pregled literature

Regeneracija pristanišč postaja čedalje bolj interdisciplinaren urbanistični pojav, ki zahteva pozornost raznovrstnih znanstvenikov s področij, kot so geografija (Hoyle, 2000), načrtovalske politike in strategije (Fainstein, 1994), okolje (Georgison, 1995), arhitektura in ekologija ter inženiring (Hudson, 1996). Številne raziskave (Breen in Rigby, 1993, 1996; Davies in Herbert, 1993; Ashton idr., 1994; Hasson in Ley, 1994; Krausse, 1995; Norcliffe idr., 1996) kažejo, da se je stik pristanišča z mestom spremenil v prostor, na katerem je boj med različnimi pristaniškimi in mestnimi silami močno izrazil. Deležniki in splošna javnost morajo biti vključeni v načrtovanje in odločanje že v začetni fazi razprav o konceptih in izbiranja rešitev.

Kompleksna tema regeneracije pristanišč do zdaj v Ukrajini še ni bila podrobno raziskana, proučena je bila samo z vidika splošnega načrtovanja obalnih območij. Nekateri avtorji so se osredotočali na osnovne težave, povezane z načrtovanjem, gradnjo in preureditvijo obalnih območij (Glazyrin, 1998, 2003; Onishchenko, 2008; Kirichenko, 2015), drugi pa so proučevali letoviška in rekreacijska območja (Panchenko, 1999, 2007; Urenev, 2003) ali so analizirali stanje in smer razvoja ukrajinskih morskih trgovskih pristanišč (Demyanchenko, 2012, 2013). Priznani strokovnjak za odnose med pristaniščem in preostalim mestnim območjem Hoyle (2000) navaja, da gre

pri selitvi pristanišč iz mestnih središč in oživljanju mestnih nabrežij za evolucijski proces, ki se je v 60. letih 20. stoletja začel v Severni Ameriki, se v 80. letih nadaljeval v evropskih obmorskih mestih, v 90. letih pa je dosegel Japonsko, Avstralijo in Južno Afriko. Projekti regeneracije mestnih nabrežij so bili izvedeni ali se izvajajo v več kot sto mestih po svetu, večina pa se jih osredotoča na obnovo mestnih funkcij ter temelji na ekonomskih, ekoloških in družbenih raziskavah (Hoyle, 2000).

Projekti obnove mestnih nabrežij ustvarjajo nove odnose med mesti, njihovimi navadami in prebivalci ter ponujajo edinstvene priložnosti za proučevanje pristanišč in novih mestnih funkcij z ekonomskega, ekološkega in družbenega vidika (Oakley, 2011). Schubert (2009) je proučeval inovativne tehnologije v pomorskem prometu, ki vplivajo na preobrazbo nabrežij in pristaniških terminalov, da lahko izpolnjujejo potrebe v zvezi z ladjami in kontejnerji. Obsežni projekti regeneracije pristanišč se izvajajo že od začetka 80. let 20. stoletja (Schubert, 2009). Zaradi čedalje večje avtomatizacije postajajo glavna pristanišča manj pomembna na urbanem trgu, kar je eden glavnih razlogov, zakaj je danes lokalna gospodarska rast velikih mest manj odvisna od pristaniških terminalov (Jacobs idr., 2010). Večina najpomembnejših svetovnih pristanišč redko zaposluje več kot nekaj tisoč ljudi. Zaradi različnih dejavnikov, kot so kontejnerizacija, avtomatizacija in ekonomija obsega, pristaniške dejavnosti postajajo kapitalsko intenzivnejše in temeljijo na dejavnostih na kopnem, hkrati pa postajajo manj delovno intenzivne. V zadnjih desetletjih so mnoga pristanišča postala produktivnejša in konkurenčnejša (Merk, 2013).

Številna pristaniška mesta spodbujajo turistične dejavnosti kot smiselno alternativo trgovskemu tovrnemu pristanišču in dejavnostim, povezanim z ladijskim prometom (McCarthy, 1996, 1998). To se dogaja po vsej Evropi in v mnogih mestih drugje po svetu, največje spremembe pa so opazne v sredozemskih mestih, ki so s tem postala še pomembnejša za svetovni razvoj turizma. Daamen in Vries (2012) navajata, da regeneracija pristanišč zahteva posebno pozornost, saj pristanišča z vidika sodobnega prostorskega urejanja in načrtovanja veljajo za enega izmed najzapletenejših prostorov. Dejavnosti posameznega pristanišča, kot so ladijski promet, dejavnosti na kopnem in prevoz tovora iz pristanišča in vanj, imajo najrazličnejše posledice za okolje, povezane z izpusti v zrak, kakovostjo vode, onesnaženostjo prsti, odpadki, biotsko raznovrstnostjo in hrupom. Našteti okoljski problemi imajo lahko hude posledice za zdravje prebivalcev pristaniškega mesta, zlasti revnejših (Merk, 2010). Kot navaja Brand (2007), spreminjanje vloge nabrežij v urbanem tkivu povzroča enega glavnih okoljskih problemov 21. stoletja.

Pri projektih preobrazbe mestnih nabrežij je ključna strategija deindustrializacije. Mesta uporabljajo podoben pristop k

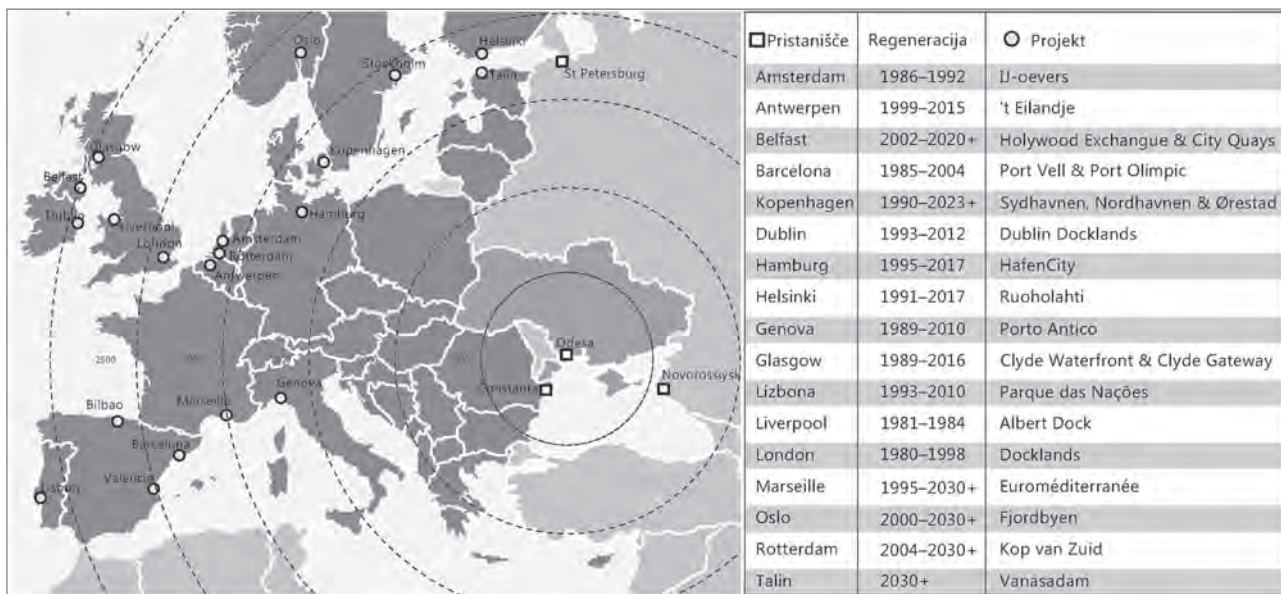
urbanemu razvoju: industrijsko pristanišče selijo iz mestnega središča na območja, iztrgana morju, s čimer sprostijo prostor za kulturne, trgovske in turistične dejavnosti na območju nekdanjega pristanišča. V skladu z mestno strategijo trajnostnega razvoja je neizogiben proces diverzifikacije gospodarstva, ki ima močan vpliv na družbeno okolje. Izrazi regeneracija, obnova, revitalizacija in sanacija imajo različen pomen in so povezani z različnimi procesi in načrtovalskimi rešitvami. V kontekstu pristaniških območij pa je zanje značilen enoten evolucijski proces, ki vključuje novo uporabo in funkcijo deindustrializiranega ozemlja. Model razvoja stika pristanišča z mestom, ki ga je razvil Brian S. Hoyle (2000), kaže kronološki potek razmerja med obema območjema, pri čemer se v sklepnih fazah razvoja sodelovanje med pristaniščem in mestom znova vzpostavi in poteka neprekinjeno, nabrežje oživi, pristanišče pa se iz mestnega središča postopno preseli na ustreznejša območja. Opisane temeljne značilnosti procesov in faz preureditve nabrežja se ujemajo z značilnostmi razvoja mest drugje po svetu.

Posledica izboljšanja funkcij pristaniških površin so obnovljeni in razširjeni potniški terminali, manjše vojaške površine in selitev tovrnega območja iz mestnega središča v predmestje. Nekdanje proizvodne površine v pristanišču se spremenijo v javne, poslovne in rekreativne prostore. Pristaniška območja, ki so bila prej nedostopna javnosti in od mesta odrezana z železnico in avtocesto, postanejo aktivna in se spremenijo v vozlišča z najrazličnejšimi rekreativnimi in razvedrilnimi dejavnostmi. Novozgrajene stanovanjske in poslovne stavbe ter kulturna in umetniška prizorišča postanejo dostopni javnosti in turistom.

### 3 Metodologija

Procesi, ki potekajo na meji med pristaniščem in mestom, veljajo za najzahtevnejše na področju sodobnega načrtovanja in urejanja prostora. Za ohranjanje privlačne podobe mesta in njegove svetovne konkurenčnosti je neizogibna regeneracija njegovega deindustrializiranega pristaniškega območja. Za zagotovitev potrebnih sprememb mestnega nabrežja se je treba že v najzgodnejših fazah osredotočiti na dejavnosti različnih družbenih gibanj, lokalnih oblasti in oblikovalcev. Avtorja v raziskavi, predstavljeni v tem članku, proučujeta dejavnike in pojave, ki vplivajo na regeneracijo pristanišč v razvitih državah, in razloge za pojav sprememb na stiku pristanišč s preostalim mestnim prostorom v razvitih državah, usmerjenih v izvoz surovin, in ne v storitveni sektor. Za učinkovit proces regeneracije je treba razviti metode povezovanja vseh deležnikov, dejavnih na pristaniških in industrijskih območjih.

Empirični del raziskave je vključeval pregled in šifriranje dokumentov (prostorskih načrtov in konceptov, člankov v časopisih in revijah, poročil in drugih publikacij), javno raz-



Slika 1: Projekti regeneracije pristanišč v Evropski uniji (ilustracija: Vladimir Khalin)

pravo s predstavniki pristaniške uprave in državnih organov ter javnomnenjske raziskave. Podatki se redno posodablja in objavljajo na spletni strani neprofitnega združenja arhitektov v Odesi (Association of Architects of Odesa, 2019).

Za določitev najustreznejše strategije razvoja stika pristanišč s preostalim mestnim prostorom v državah v razvoju in zlasti v ukrajinskih pristaniških mestih sta avtorja podrobno analizirala dvajset uspešnih projektov v večjih evropskih mestih. V članku so tako predstavljeni projekti regeneracije v različnih krajih po svetu in v različnih načrtovalskih razmerah, in sicer v Bilbao (ustje reke), Barceloni (morje) in Oslu (fjord). V slikovnem delu sta avtorja predstavila predlog prilagoditve tovornih zmogljivosti potrebam aglomeracije pristanišč na območju Odesa in proučila perspektive dolgoročne regeneracije pristanišča v Odesi na podlagi analize SWOT. Izsledke raziskave je upoštevala strokovna javnost, poleg tega so bili predstavljeni na mednarodnih konferencah. Del raziskave je bil na zahtevo mestne uprave in pristanišča v Odesi predstavljen strokovnjakom pri Svetovni banki (internet 2, 2019).

## 4 Projekti regeneracije evropskih pristanišč

Pri projektih regeneracije pristanišč v Evropi se znova vzpostavljajo prvotni odnosi med mestom in pristaniščem, ki so vladali v obdobju, ko je bilo pristanišče za mestne prebivalce trgovsko in prometno središče. Le pristaniški objekti in naprave, promet v pristanišču, železnica, doki, skladišča in tovarne so imeli dostop do obale. Razmere so se spremenile leta 1960, ko se je po vsem svetu začela preobrazba pristaniških objektov in naprav ter tehnologije za večja plovila. Ladje so postale večje in zanje so bili potrebni globlja voda ter več zemljišč in vodnih

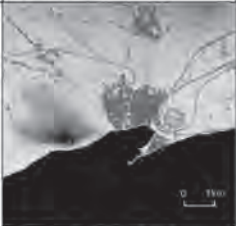

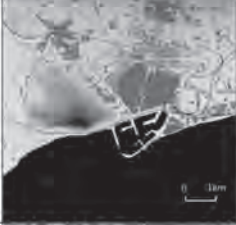



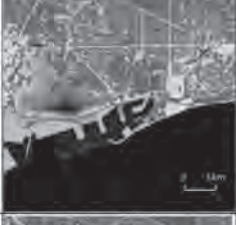





površin. Pristanišča so se morala pomakniti bolj proti morju, od katerega so morala iztrgati še več zemljišč, ob tem so morala začeti uporabljati tudi sodobnejšo tehnologijo. V glavnih evropskih projektih regeneracije pristanišč so bili uporabljeni različni modeli preobrazbe stika pristanišča z mestom (slika 1). Številna obalna mesta so bila na novo conirana, pri čemer so bila njihova nabrežja izključena iz industrijske rabe. Rečna pristanišča so se morala zaradi spremenjene pomorske infrastrukture, prilagojene večjim ladjam, pomakniti navzdol po reki (Hoyle, 2000).

Mnoga pristanišča v večjih evropskih mestih delujejo kot lastniki zemljišč, kar pomeni, da pristaniške uprave upravljajo zemljišča, ki mejijo na vodne površine. Upravljavcem dodeljujejo površine ali prostore na podlagi koncesije, določajo tarife glede na vrednost in lokacijo površin ter pobirajo zahtevana plačila. Praviloma so v takšnih pristaniških občinski ali regionalne oblasti vključene v upravljanje pristanišča in imajo predstavnike v nadzornih odborih. Vloga državnih, regionalnih in občinskih oblasti pri izvajanju projektov regeneracije je v mnogih pogledih odvisna od upravne razdelitve države in porazdelitve pristojnosti med različnimi ravnmi oblasti. V več evropskih državah so bile vzpostavljene posebne strukture, ki naj bi pomagale pri izvedbi projektov regeneracije v posameznih regijah. Za boljše razumevanje različnih pristopov so v nadaljevanju prikazani primeri regeneracije pristanišč v Evropi in izkušnje, pridobljene na različnih krajih po svetu in v različnih načrtovalskih razmerah, in sicer v Bilbao, Barceloni in Oslu.

### 4.1 Bilbao Ria 2000

Po veliki industrijski krizi v 80. letih 20. stoletja so v sodelovanju s centralno oblastjo v Madridu baskovska vlada, vlada pokra-



Faza	Staro pristanišče (Port Vell)	Obdobje	Simbol	Značilnosti
Prvotno pristaniško mesto		Od antike/ srednjega veka do 19. stoletja		<i>Prostorska in funkcionalna povezava med mestom in pristaniščem. Nabrežje: prostor druženja in trgovine.</i>
Širitev pristaniškega mesta		Od 19. do začetka 20. stoletja		<i>Industrijske površine pristanišča se še naprej širijo proti morju. Zgrajeni so linearni pomoli za razsuti tovar. Mesto je od pristanišča odrezano z železnico.</i>
Sodobno industrijsko pristanišče		Sredina 20. stoletja		<i>Rast industrijske proizvodnje v pristanišču. Uvedba kontejnerjev in plovil za tovar ro-ro zahteva ločitev tovarnih tokov ter nova zemljišča in terminale. Zaradi železnice in avtoceste je mesto čedalje bolj odrezano od pristanišča.</i>
Umik z nabrežja		1960–1980		<i>Zaradi sprememb v pristaniški tehnologiji in večjih ladij se poveča število industrijskih privezov na novih območjih razsutega tovora. Dostop do industrijskega pristanišča je za mestne prebivalce dokončno zaprt.</i>
Sanacija nabrežja		1970–1990		<i>Sodobno pristanišče zaseda velike kose zemljišč in se pomakne bolj proti morju, kjer je globlja voda. Staro pristanišče ni dovolj globoko in spremeni svojo funkcijo. Regeneracija nabrežja starega mestnega jedra.</i>
Regeneracija pristaniškega mesta		1980–2000+		<i>Zaradi globalizacije in intermodalnosti se spremeni vloga pristanišča. Znova se vzpostavi povezava med mestom in pristaniščem, regeneracija in sanacija to povezovanje še bolj okrepi.</i>

Slika 2: Faze razvoja odnosa med pristaniščem in mestom v Barceloni (shema na podlagi Hoylovega modela, avtor: Vladimir Khalin)

jine Biskaja in mestni svet v Bilbao odobrili strateški načrt regeneracije mesta na podlagi oblikovanja okoljskih, prometnih in urbanističnih projektov. Proces se je začel leta 1992 z ustanovitvijo javnega podjetja, odgovornega za regeneracijo mesta, z imenom Bilbao Ria 2000, ki naj bi delovalo kot posrednik med državo in gospodarstvom. V program so bili vključeni centralna španska vlada, vlada baskovske avtonomne skupnosti, svet pokrajine Biskaja ter mestna sveta v Bilbao in bližnjem

Barakaldu, vzpostavljena pa so bila tudi posredništva med državo in poslovnimi subjekti. Skoraj že takoj na začetku je bila omenjena upravna struktura pretvorjena v delniško družbo in tako so obsežni infrastrukturni, načrtovalski in arhitekturni projekti postali glavni nosilci modernizacije Bilbao. Zaradi izvedenih gradbenih posegov v pristanišču in posledičnega preoblikovanja omrežja glavnih prometnih koridorjev reka in njeni bregovi spet pripadajo mestu in njegovim prebivalcem.



Slika 3: Projekt Fjord City v Oslu (vir: internet 3, 2019)

Temeljita preureditev se je osredotočala na območja ob reki, na katerih ni več potekala redna pristaniška dejavnost. V skladu z načrtom naj bi reka postala središče vseh novih trgovskih in družabnih dejavnosti, projekt pa je obsegal obnovo zapuščenih industrijskih objektov in njihove okolice. Pristaniške dejavnosti so bile pomaknjene po reki navzdol, novo razpoložljive površine pa so uporabili v družbene namene. Regeneracija mestnih območij se je začela z vzpostavitvijo gospodarske strukture, osredotočene na storitvah, kulturi in novih industrijah. Preobrazba rečnih bregov je potekala na podlagi načrtovanja, pri katerem je bil vrstni red posegov jasno določen, ter je obsegala okoljske in gospodarske izboljšave. Projekt prenove pristanišča je bil poimenovan po neprofitni organizaciji Bilbao RIA 2000, ki nadzoruje in upravlja rezultate sodelovanja na vseh ravneh procesa. Odgovorna je za usklajevanje in izvajanje raznovrstnih dejavnosti, ki se nanašajo na načrtovanje, promet in okolje. Podjetje razvija mednarodne projekte in upošteva priporočila mestnih urbanistov.

## 4.2 Staro pristanišče (Port Vell) v Barceloni

Klasičen primer neposredne povezave med mestom in pristaniščem, pri čemer so številni parametri zelo podobni tistim v pristanišču v Odesi, je tudi projekt preureditve starega barcelonskega pristanišča, v katalonščini znanega kot Port Vell. V zgodnjih 80. letih 20. stoletja se je morala barcelonska pristaniška uprava odločiti med preureditvijo starega pristanišča, ki bi ustrezalo sodobnim zahtevam obdelave tovora, in selitvijo pristaniških tovornih zmogljivosti zahodno od mestnega središča, kar bi prebivalcem omogočilo dostop do morja. Predlog, da bi nabrežje postalo dostopno prebivalcem in turistom, je bil uspešen in je močno vplival na gospodarski razvoj mesta. Leta 1985 je projektna skupina, ki jo je imenovala pristaniška uprava, za namene spodbujanja prenove pristaniškega območja

ustanovila posebno upravno telo. Ker je mestni svet vseskozi podpiral načrte pristaniške uprave, je ta lažje premagovala birokratske težave, povezane s preureditvijo. Katalonska vlada je načrt prenove dokončno uskladila in sprejela do sredine leta 1989 (slika 2).

V okviru obsežnih priprav na poletne olimpijske igre leta 1992 je bilo staro pristanišče preurejeno v območje za pešce in rekreacijo, tovorni terminali pa nimajo več dostopa do središča in severnega dela mesta. Pristaniška uprava je vsem prebivalcem in turistom omogočila dostop do morja v središču mesta, ki zdaj velja za dostopno mestno okolje, v katerem se tradicija meša s sodobnostjo, hkrati pa je to eden izmed najbolj edinstvenih in priljubljenih območij v Barceloni. Skozi stoletja je imelo barcelonsko pristanišče aktivno vlogo pri oblikovanju prihodnosti mesta, saj se je sčasoma spremenilo v udobno bivalno lokacijo, hkrati pa je spodbujalo gospodarsko blaginjo (Port de Barcelona, 2010). Mesto je olimpijske igre leta 1992 izkoristilo za to, da je preuredilo stik pristanišča z mestom in razvoj nabrežja vključilo v dolgoročno načrtovalsko strategijo. Prenova starega barcelonskega pristanišča kaže, da se je na podlagi oblikovanja raznovrstnega poslovnega modela izboljšala konkurenčnost pristanišča.

## 4.3 Projekt Fjord City v Oslu

Norveška prestolnica Oslo leži ob fjordu. Do 20. stoletja so ladjedelnica in njeni objekti onemogočali javni dostop do morja. Občinske in pristaniške uprave imajo običajno različna mnenja o postopnem razvoju morskega nabrežja v mestih, usklajevanje uradnih stališč in pogledov pa pogosto traja več desetletij. V Oslu so pogajanja in usklajevanja stališč potekala med letoma 1982 in 2008. Pristanišče v Oslu je lastnik morskega nabrežja in ima največje koristi od gospodarske dejavnosti na tem območju, zato je v njegovem interesu, da se pristanišče in njegove dejavnosti dobro razvijajo. V upravljanje pristanišča so vključeni predstavniki različnih ravni pristaniške uprave in mestne občine, zato lahko mestne oblasti posredno ali neposredno vplivajo na odločitve pristanišča (De Vibe idr., 2008).

Norvežani imajo že od nekdaj raje, da identiteto mest določajo naravne značilnosti, in ne industrijski objekti, to pa je bil tudi najpomembnejši dejavnik pri odločanju o selitvi pristanišča iz središča Osla. 19. januarja 2000 se je začel obsežen program preureditve pristanišča, imenovan Fjord City (nor. *Fjordbyen*) ali Fjordsko mesto, v okviru katerega je bilo morsko nabrežje spremenjeno v privlačno območje s stanovanji, pisarnami in kulturnimi ustanovami. Mestni svet v Oslu se je odločil, da morajo biti pristanišče in industrijska območja vključeni v program razvoja mesta in postati del mestne pokrajine. Projekt Fjord City je tako večplasten in kompleksen, da občinske oblasti za njegovo izvajanje uporabljajo več pristopov. Občina





Slika 4: Stara upodobitev Primorskega bulvarja (vir: internet 5, 2019)

je lastnica zemljišč, gradbeni izvajalec pa mora ob njihovem nakupu upoštevati stroge zahteve, povezane z javnimi prostori in njihovo razpoložljivostjo. Lastniki zasebnih zemljišč imajo običajno več svobode pri načrtovanju, če ima mestni svet omejen proračun. V tem primeru mora svet izvesti obvezen nakup v okviru javno-zasebnega partnerstva, uvesti spremembe v tem partnerstvu in prenesti lastništvo na mesto. Infrastruktura se tako zgradi na graditeljeve stroške, njen lastnik pa postane občina. Zaradi opisanih zahtev se cene zemljišč na kvadratni meter nerealno zvišujejo, hkrati pa to omogoča, da se prejeta sredstva vložijo v socialne namene (tj. šole in zelena območja).

Na podlagi sprejetih odločitev je bila izvedena regeneracija morskega nabrežja v Oslu. Pristanišče v Oslu ima ključno vlogo v gospodarstvu države, ki potrebuje močne notranje in zunanje trgovske povezave. V okviru selitve pristanišča je bil kontejnerski terminal premaknjen proti jugu, vzdolž vzhodne strani fjorda. Terminali za potniške ladje, ribiške barke, jadrnice in vojaške ladje so sestavni del mestnega nabrežja in soustvarjajo koncept fjordskega mesta. Sodobno pristanišče s priveznimi mesti na večjih globinah in novo tehnologijo za prenos tovora ne bo preobremenilo mestne infrastrukture. Do leta 2030 Oslo tako ne bo imelo samo novega mestnega predela, ampak tudi novo, sodobno pristanišče (Gisle Rekdal, 2013; internet 3, 2019; internet 4, 2019).

Največja težava pri današnjih spremembah pristaniških mest je nesposobnost prilagajanja potrebam, ki jih narekujejo razvoj pristanišč in mest ter prakse drugje po svetu. Kot navaja Hoyle (1989, 2000), so bili v zadnjih desetletjih procesi preobrazbe pristanišč posledica širših, med seboj manj odvisnih trendov:

- razvoj pomorske tehnologije in občutno večja plovila so spodbudila obsežen razvoj metod obdelave kontejnerjev;
- pri sodobnem prevozu tovora niso v celoti izkoriščene zmogljivosti sodobnih pristanišč;
- zaradi zmanjševanja števila pristaniških delavcev se preoblikuje tudi mestno gospodarstvo.

Vlada daje prednost razvoju podjetij, ki se ukvarjajo s pristaniško dejavnostjo in logistiko, na vseh ravneh in ima pri preference pri odločanju o razvoju mesta. V svetu malih in srednje velikih podjetij (vključno s tistimi s področja medijev, informacijske in komunikacijske tehnologije, filma, glasbe, oblikovanja in turizma) je ključno napredno razmišljanje. Taka podjetja so temelj razvoja in sprememb v mestih. Uspešen gospodarski razvoj rastočih mest 21. stoletja temelji na zagotavljanju višje kakovosti življenja, ki jo mesta dosežejo z visoko koncentracijo gospodarskih dejavnosti in izobraževalnih ustanov ter ponudbo prostorov za najrazličnejše priložnostne dejavnosti. Zato morajo mesta in regije z vzdrževanjem območij v državni lasti ohraniti konkurenčnost na mednarodnem trgu. Mesta načrtujejo kraje za delo, bivanje in sprostitve, katerih kakovost privlači ustvarjalni razred (Florida, 2005; Peck, 2005). Te družbe, temelječe na znanju, tako postanejo neposreden izraz procesa globalizacije.

## 5 Stik pristanišča z mestom v Odesi: razvojne strategije

### 5.1 Proučevano območje: geografske in zgodovinske okoliščine razvoja pristanišča v Odesi

V 19. stoletju se je Odesa zaradi lege ob Črnem morju razvila v trgovsko in kulturno središče, ki je rusko carstvo povezovalo s preostalim svetom. Mesto je bilo ustanovljeno na skalnati planoti, ki se dviga več kot 50 m nad morjem. Morsko pristanišče je postalo središče prometa in družabnega življenja, kar je bilo v ostrem nasprotju s strmimi, neobdelanimi in neposeljenimi območji na severni obali Črnega morja. Kot mlado mesto je Odesa po zaslugi Primorskega bulvarja, ki ima pomembno mesto v svetovni kulturni dediščini, hitro zaslovelo kot sodobno mesto. Na začetku 20. stoletja je pristanišče zaradi industrializacije postopno izgubilo povezavo z mestom, do katerega so imeli prebivalci zaradi železnice omejen dostop. Leta 1927 je



Slika 5: Novi pomol in Primorski bulvar (foto: Vladimir Khalin)

bil uveden omejen javni dostop do pristanišča, od leta 1947 pa prebivalci vanj niso imeli več dostopa. Tako je pristanišče izgubilo povezavo z mestom, prebivalci pa niso imeli dostopa do 10-kilometrsko obale.

Plitke ozke reke in morje so s svojimi peščenimi nanosi ustvarili estuarije, ki so del značilne pokrajine na območju Odesa. Leta 1956 je Aleksej Jevgenijevič Dančenko, direktor črnomoške ladjarske družbe, predlagal, da se razsuti tovor iz Odesa preseli v bližnje naselje Suhi Liman (kar pomeni suhi estuarij), ki je 30 km oddaljeno od pristanišča v Odesi, in ukrajinske oblasti so predlog podprle. S tem je bilo kot dodatno okno v svet ustanovljeno pristanišče v Iličevsku (današnji Čornomorsk). V 60. letih so začeli poglobljati dna estuarijev, kar je omogočilo delno odstranitev tovornih terminalov in hkrati gradnjo dveh večjih pristanišč (Južne in Čornomorsk). Odstranjevanje tovornih terminalov iz središča Odesa se je začelo že v obdobju prvega pristanišča, hkrati s projekti regeneracije industrijskih območij v Severni Ameriki. Na žalost zaradi neprožnega sovjetskega planskega gospodarstva ti terminali niso bili nikoli v celoti odstranjeni, saj nobena pobuda, ki jo je podalo zasebno podjetje, ni mogla vplivati na spremembo urbanističnih načrtov. Danes ima aglomeracija pristanišč na območju Odesa zaradi geografskih prednosti (tj. estuarijev, ki omogočajo razvoj tovornih pristanišč) edinstveno priložnost, da postane največje prometno in logistično vozlišče na obali Črnega morja. Osem od skupno trinajst pristanišč v Ukrajini je na območju Odesa: eno v morskem zalivu (Odesa), tri v estuarijih (Čornomorsk, Bilhorod-Dnistrovski in Južne) in štiri na rekah.

V posovjetskem obdobju (od začetka 90. let 20. stoletja) je razvoj pristanišča v Odesi potekal v naslednjem zaporedju:

- nespécializirani privezi in terminali, ki so zadovoljevali potrebe zasebnih podjetij, ta so imela v najemu površine pristanišča, ki je bilo v lasti države;
- opuščanje območij;
- pomanjkanje usklajene strategije razvoja pristanišča;
- večanje števila terminalov za razsuti tovor;
- širitev pristanišča zaradi gradnje novih kontejnerskih terminalov na območjih, iztrganih morju;
- rast prometa, onesnaženost in obremenjenost s hrupom v mestu.

## 5.2 Degradacija stika pristanišča z mestom

V zadnjih letih je Ukrajina poskušala aktivno pridobivati javna sredstva za infrastrukturne projekte, eden izmed pogostih argumentov proti gradnji infrastrukture pa je bil, da vpliva na razvoj in gospodarsko rast zadevnega območja. Projekti, ki se izvajajo v okviru javno-zasebnih partnerstev, se ne skladajo s konceptom trajnostnega razvoja milijonskega mesta. Namesto da bi bili objekti za razsuti tovor odstranjeni iz starega mestnega jedra, se vzdolž celotne obale gradijo terminali za žito (trenutno jih je v gradnji devet), ki bodo zasedli celotni obalni predel v središču mesta (slika 6.). 45 m visoki žitni silosi so staro mestno jedro odrezali od morja. Središče Odesa je okoljsko obremenjeno s prahom, tega tja nosijo prevladujoči severovzhodni vetrovi, arhitekturni pojmi, kot sta obalno pročelje mesta in pogled na morje, pa za mesto ne veljajo več.






Slika 6: Gradnja terminalov za žito v središču Odesi (foto: Stanislav Gref)



Slika 7: Onesnaževanje vodnega območja in mesta s prahom ob nakladanju ladje razreda Handymax (foto: Vladimir Khalin)

Raziskava poslovanja pristanišča v Odesi, ki so jo opravili strokovnjaki Svetovne banke pod vodstvom Petra Bingham, je pokazala, da najintenzivnejše nakladanje ladij poteka ob najmočnejšem vetru (internet 2, 2019). Hkrati se ob upravičevanju tovrstnih projektov ne upošteva dejstvo, da je trenutno izkoriščenih samo 86 % zmogljivosti vseh žitnih terminalov v

Ukrajini, kar kaže, da je na trgu dovolj zmogljivosti za pretovor žita. Ker žitni trg omogoča visoke donose, bodo podjetja, ki se ukvarjajo s surovinami, še naprej izvajala tovrstne projekte. Do konca leta 2018 naj bi se zmogljivosti povečevale hitreje kot količine izvoženega žita, zato se bo intenzivnost nakladanja na terminalih zmanjšala, sedanje presežne zmogljivosti na izvoz-

Zemljevid	Priložnosti	Nevarnosti
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gradnja novih terminalov za žito,</li> <li>• gradnja novega železniškega viadukta,</li> <li>• podvojitev količine tovora,</li> <li>• poglobitev pristanišča,</li> <li>• železnica in cestni nadvoz preprečujeta dostop do nabrežja v starem mestnem jedru,</li> <li>• pešci lahko do 10-kilometrske obale dostopajo samo prek nadhoda na Novem pomolu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Degradacija starega mestnega nabrežja,</li> <li>• nižje cene nepremičnin v okolici cestnega nadvoza,</li> <li>• obremenjenost s hrupom in pritiski na okolje,</li> <li>• visoki finančni stroški in nizki donosi,</li> <li>• manjša turistična privlačnost območja,</li> <li>• negativne posledice za lokalni promet in dostop za pešce.</li> </ul>

Slika 8: Ocena strategije razvoja pristanišča (ilustracija: Vladimir Khalin in Natalie Kiely)

nem trgu žit pa se bodo do leta 2020 še povečale. To pomeni, da ti gradbeni projekti, ki se izvajajo na najdragocenejših mestnih območjih, niso stroškovno učinkoviti.

Svetovna trgovina in oddajanje del zunanjim izvajalcem hitro naraščata zaradi stalnega izboljševanja učinkovitosti dobavne verige in prevozov. Poleg sodobnih prevoznih tehnologij pa je razlog za nizke cene prevoza tovora tudi dejstvo, da nekatere stroške krijejo davkoplačevalci. Pristaniški, cestni in železniški infrastrukturi se lahko pripišejo naslednje prikriti negativne posledice: prometni zastoji v pristaniščih, onesnaženost zraka in posledično višji zdravstveni stroški. To kažejo tudi razmere v Ukrajini: izvoz žita, ki znaša okoli 40 milijonov ton letno, pri čemer se večina žita po cestah pripelje v črnomska pristanišča, povzročajo obrabo cest in prometne zamaške na pristaniških območjih. Te dejavnike je treba upoštevati pri oblikovanju programov razvoja pristanišč. Glede na to, da razvoj prometne in logistične infrastrukture ni samo ena izmed najnujnejših nalog držav v razvoju, ampak vključuje tudi veliko tveganje (z demokratičnega in pragmatičnega vidika), je treba javnost čim bolj pritegniti in vključiti v odločanje. Trajnostni razvoj Odesa ni mogoč brez decentraliziranja sistema upravljanja pristanišča. Za podobne projekte je potrebna prerazporeditev javnih in zasebnih obveznosti, da se okrepi odgovornost vpletenih strani. Na podlagi pregleda razvojnih projektov v pristanišču v Odesi (Odesa Sea Port Authority, 2019) lahko določimo priložnosti in nevarnosti, prikazane na sliki v nadaljevanju.

Glavna vloga vlade in občinskih organov ne bi smelo biti spodbujanje infrastrukturnih projektov, za katere lobirajo velike korporacije, ki se ukvarjajo s prevozom in prodajo surovin, ampak prav nasprotno: deležnikom ne bi smeli dovoliti, da

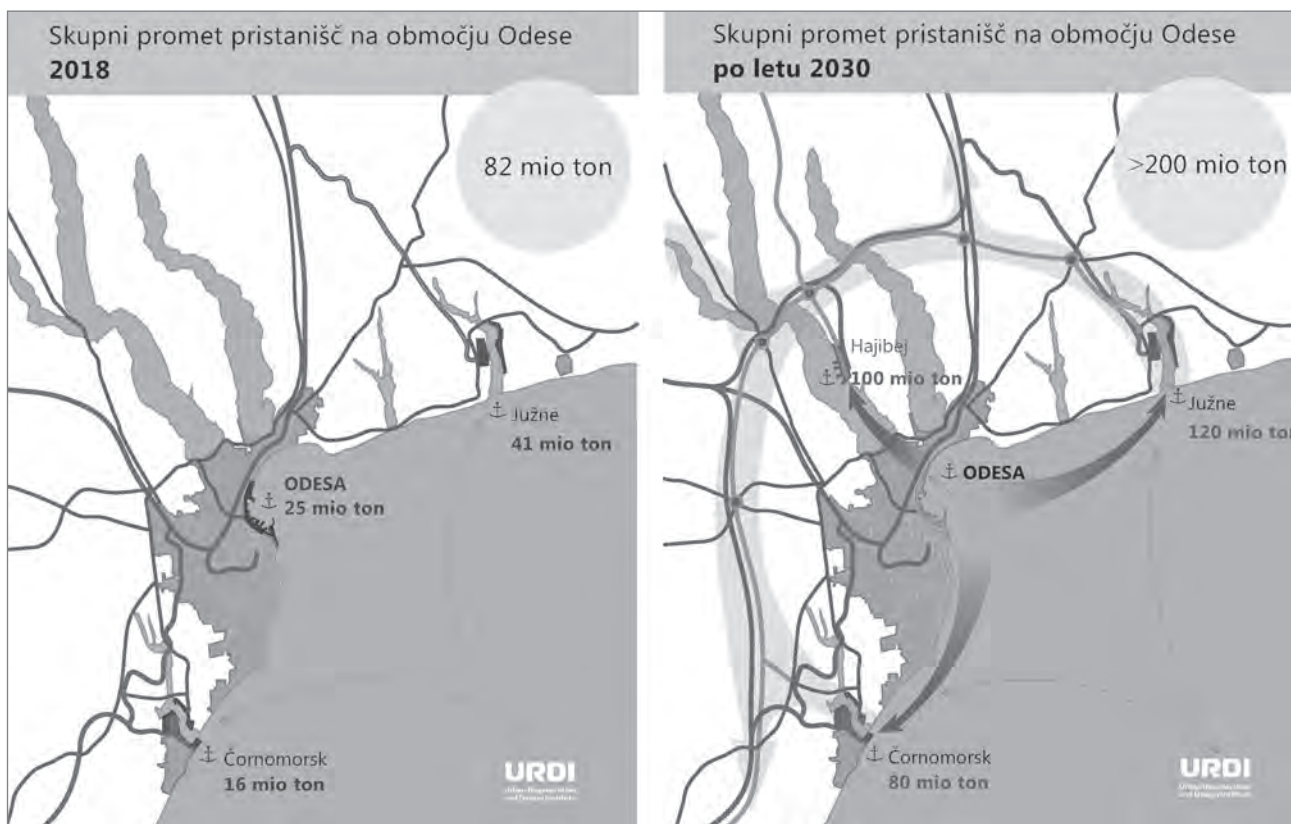
kakor koli vplivajo na projekt. V vsaki fazi projekta bi morali proučiti, ali projekt izpolnjuje namene in zahteve javnega interesa in je skladen z zakoni in drugimi predpisi, ki se nanašajo na varstvo okolja, varnost in varčevanje. Sedanji koncepti (Ports of Ukraine, 2019) nadaljnega razvoja pristanišča temeljijo na širitvi območja za obdelavo razsutega tovora in ne ponujajo odgovora na glavno urbanistično vprašanje: kako se lahko ob gosti pozidavi zagotovijo prometne povezave med kopnim in terminali, pomaknjenimi v globlje morje?

### 5.3 Regeneracija pristaniškega območja

Projekti na področju urbanizma in načrtovanja območij so najpomembnejša naložba v prihodnost, saj so nujni za izboljšanje kakovosti življenja in uspešno izvajanje globalizacijskega procesa, spoštovanje kulturne dediščine in raznovrstnosti ter razumevanje in upoštevanje potreb različnih skupin prebivalstva.

Državna pristanišča v Ukrajini imajo ogromno opušenih in neizkoriščenih površin. Primer učinkovite sodobne pristaniške tehnologije je lahko kazalnik letnega prometa blaga in dolžine priveza pristanišča v Rotterdamu, ki znaša 477 milijonov ton na 57 kilometrov. Kazalnik za vsa ukrajinska pristanišča skupaj pa znaša le tretjino tega, in sicer 131 milijonov ton na 40 kilometrov. Oblikovanje prostorov, privlačnih za naložbe najrazličnejših podjetij, ki niso neposredno povezana s pristaniškimi dejavnostmi, bo poživilo ta dragocena območja, kar bo posledično spodbudilo skokovito rast delovnih mest in povečalo splošno blaginjo v državi. Izkušnje iz Barcelone kažejo, da se je po obnovi starega pristanišča število delovnih mest povečalo za desetkrat, povečali pa so tudi naložbe v pristaniške objekte in naprave ter dobički podjetij. Mestni prebivalci, neprofitne





Slika 9: Prevoz in logistika v strukturi aglomeracije pristanišč na območju Odesa, 2018–2030 in pozneje (ilustracija: Vladimir Khalin in Natalie Kiely)

organizacije in občinske oblasti morajo pokazati več pobude za kakovostno spremembo okolja. Participativna načrtovanje in oblikovanje proračuna, pri čemer so skupnosti vključene v upravljanje skupnega premoženja v mestih, kot so javni prostori, lahko izboljšata prostorsko vključevanje različnih skupin prebivalstva ter okrepiata vezi, varnost, vitalnost, lokalno demokracijo in družbeno odgovornost.

Primerjava značilnosti projektov regeneracije pristanišč v Odesi in Barceloni razkriva pomembno razliko v usmeritvi pristanišč, katerih dejavnost temelji na pretovoru blaga. Večina pretovorjenega blaga v Barceloni se izvaja s kontejnerji, v Odesi pa je v obliki razsutega tovara. Glavna prednost pristanišč na območju Odesa je njihova geografska lokacija, ki omogoča prenos vseh tovornih zmogljivosti v satelitska mesta ob estuarijih, kot sta Južne in Čornomorsk, ki so primerna za gradnjo hidravličnih konstrukcij, ne da bi to povzročilo škodo ali izgube v tovornem prometu.




Morje ob pristaniščih v mestih Južne in Čornomorsk je dovolj globoko, da lahko ti sprejmeta večje ladje. Zmogljivosti pristanišča Južne (120 milijonov ton) so skoraj enake skupnemu prometu vseh ukrajinskih pristanišč, ki znaša 131 milijonov ton (po podatkih iz leta 2016). Skupne zmogljivosti terminalov za žito v ukrajinskih pristaniščih (66,2 milijona ton) že presegajo celotno količino letno pridelanega žita v

državi (66 milijonov ton) in glede na to, da država sama porabi samo okoli 30 milijonov ton žita, so presežne zmogljivosti pristaniških terminalov že dvakrat večje od količine žita, ki je na razpolago za izvoz. Gradnja novih terminalov za žito bo zato samo še povečala konkurenco med nakladalnimi podjetji v posameznem pristanišču.

Nekateri izmed prvih ukrepov za preobrazbo pristanišča v Odesi, sprejetih v postindustrijskem obdobju, so bili povezani z zamisljo o vzpostavitvi turističnega središča na obali Črnega morja, pri čemer bi Odesa postala začetna in končna destinacija križarjenj po Sredozemlju. Hkrati naj bi se tovorno pristanišče preselilo v estuarij Kadžibejski Liman (Skachek in Freidlin, 2012), kjer naj bi na območju z nepozidanim zaledjem zrastle prometno in logistično središče. S preselitvijo pristanišča iz Odesa za 30 kilometrov bolj v notranjost bi se izboljšal dostop za avtomobile in železniški promet, zmanjšal bi se okoljski vpliv na pokrajino in mesto ter spodbudil bi se nastanek sodobnih proizvodnih podjetij blizu novega pristanišča zunaj mesta. Po načrtih naj bi bilo sodobno pristanišče povezano s koridorji vseevropske prometne mreže TEN-T (Khalin, 2016), kar se ujema z razvojem pristanišč drugje po svetu.

Maja 2018 je zveza arhitektov iz Odesa organizirala strokovni posvet z nemškimi študenti in profesorji, junija istega leta pa še okroglo mizo o obmorskih mestih. Na urbanističnem



Zemljevid	Priložnosti	Nevarnosti
 <p><b>1. FAZA</b> 3–5 let</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zaustavitev gradnje novih terminalov za žito,</li> <li>• prepoved pretovora razsutega blaga (glina, rude, kemične surovine),</li> <li>• preureditev Platonovega pomola v prostor za druženja in rekreacijo,</li> <li>• mednarodni arhitekturni natečaji za regeneracijo nabrežja starega mestnega jedra,</li> <li>• posodobitev terminalov v severnem delu pristanišča.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nasprotovanje najemnikov terminalov in nakladalnih podjetij,</li> <li>• šibak vpliv občinskih organov na pristaniško upravo,</li> <li>• slab dostop za promet in pešce,</li> <li>• težave s financiranjem arhitekturnih natečajev in oblikovalskih projektov,</li> <li>• državno lastništvo infrastrukture, nasprotovanje zasebnih podjetij.</li> </ul>
 <p><b>2. FAZA</b> 8–12 let</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postopen prenos pretovora s Karantenskega in Vojaškega pomola v pristanišči Južne in Čornomorsk,</li> <li>• povezava mesta s pomolom Potapova in Vojaškim pomolom ob upoštevanju nemotenega delovanja železnice,</li> <li>• razvoj projektov regeneracije nabrežja,</li> <li>• razvoj turizma, ki temelji na križarjenjih,</li> <li>• gradnja javnih objektov, krajinsko urejanje okolice.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neusklajenost državne in regionalne politike,</li> <li>• težave pri preoblikovanju prometne infrastrukture,</li> <li>• slab vpliv institucionalnih mehanizmov na spodbujanje projektov,</li> <li>• nepredvidljive politične razmere na območju Črnega morja, ki ovirajo razvoj turizma križarjenj,</li> <li>• zapletji, povezani z zakonodajnimi spremembami.</li> </ul>
 <p><b>3. FAZA</b> 10–15 let</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regeneracija območja med nakupovalnima središčema na pomolu Potapova in Karantenskem pomolu (sprememba funkcije v območje druženja in rekreacije),</li> <li>• posodobitev tovarne železniške infrastrukture v severnem delu pristanišča,</li> <li>• gradnja elektrificirane železniške proge med severom in jugom,</li> <li>• gradnja novih prog javnega prometa (tramvaj in enotirni vlak) blizu Centralnega parka,</li> <li>• razvoj regionalnega javnega pomorskega prometa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekti, ki omogočajo zadosten finančni donos, uravnoteženost trgovskih in javnih stavb,</li> <li>• ovirani prometni tokovi v predelu Peregip,</li> <li>• stanovanja in zasebna zemljišča ob načrtovani elektrificirani železniški progi,</li> <li>• težavne geološke razmere v Centralnem parku,</li> <li>• premalo privezov na obali v regiji.</li> </ul>

Slika 10: Ocena projektnih faz regeneracije pristanišča v Odesi (ilustracija: Vladimir Khalin in Natalie Kiely)

oddelku državne akademije za gradbeništvo in arhitekturo v Odesi vsako leto trije do štiri študenti za magistrsko nalogo izberejo temo, ki se nanaša na obnovo pristanišča (Association of Architects of Odesa, 2019). Za pridobitev koristnih povratnih informacij bi bilo treba razpisati mednarodni arhitekturni natečaj za obnovo pristanišča, podoben odmevnemu natečaju, ki so ga pripravili v Talinu. Z njim bi Odesa postala znana kot trajnostno naravnano in demokratično mesto. Projekti razvoja ali obnove pristanišč bi morali biti vključeni v regionalne in mestne načrte (Khalin, 2017). Treba bi bilo izvesti interdisciplinarne raziskave povezave med mestom in pristaniščem ter poiskati najboljše rešitve. Regeneracijo pristaniških območij je treba izvesti po korakih, ob upoštevanju interesov vseh udeležencev in čim večje javne koristi. Nekateri smiselni predlogi, povezani s priložnostmi in morebitnimi tveganji, so povzeti na sliki 10.

## 6 Sklep

V številnih mestih s pristaniščem v starem mestnem jedru se regeneracija pristaniškega območja začne zaradi pritiska družbe, to pa preraste v razpravo med civilnimi organizacijami, občino in pristaniško upravo. Takšna razprava se razvije postopno, v desetih do dvajsetih letih, in nima večjih posledic za delovanje pristanišča. Običajno se osredotoča na območja zunaj mesta, ki bi bila najprimernejša za nove terminale. Mnoge zapuščene trgovine in skladišča lahko ob spremembi funkcije znova zaživijo in uspešno delujejo. V upravljanje pristanišča je treba vključiti predstavnike mesta in jim omogočiti, da sprejemajo pomembne odločitve skupaj z drugimi udeleženci, tudi lokalno skupnostjo. Treba je začeti izvajati interdisciplinarne raziskave, za začetek v okviru skupnih delavnic za študente različnih visokošolskih ustanov, tudi iz mest drugje po svetu, ki imajo izkušnje z regeneracijo pristanišč. Pri spodbujanju institucionalnih mehanizmov za regeneracijo mestnih nabrežij ima glavno vlogo demokratična družba. Takšno pot so uporabila najuspešnejša mesta po svetu, kjer so morska nabrežja lepo urejena, na njih delujejo najrazličnejša podjetja in lokali, zgrajeni pa so bili tudi novi javni prostori. Vse to je privlačno za najpomembnejši dejavnik v konkurenčnem boju med najuspešnejšimi mesti 21. stoletja: ustvarjalne ljudi.

Na podlagi pregleda evropskih primerov uspešne regeneracije pristanišč v starih mestnih jedrih sta avtorja ugotovila, da so v vzhodnoevropskih državah v razvoju potrebne podrobnejše raziskave stika pristanišč z mestom. Za ukrajinska pristanišča v večjih mestih, kot so Odesa, Mikolajev in Kerson, predlagata naslednje načrtovalske in upravljaljske ukrepe:

- struktura tovornih tokov skozi ukrajinska morska pristanišča daje realno podobo gospodarstva države ter kaže stopnjo njenega industrijskega razvoja in gibanje pri-

hodkov prebivalcev. V državi nekdanje Sovjetske zveze z rastočim gospodarstvom bi bilo treba izvesti interdisciplinarne raziskave posledic preselitve tovornih terminalov iz starih mestnih jeder;

- regulativni okvir pristaniških dejavnosti v Ukrajini močno zaostaja za procesi, ki dejansko potekajo v praksi: pristaniška zemljišča so v lasti lokalnih oblasti, vsi objekti in infrastruktura pa so v državni lasti. Ena izmed rešitev bi bila vzpostavitev skupne uprave;
- javnost bi morala biti bolj obveščena o projektih razvoja pristanišča ter njihovih družbenih, okoljskih, gospodarskih in kulturnih vplivih. Morala bi imeti dostop do objektivnih podatkov o nastalih stroških za mestne prebivalce in koristi, ki jih ima mesto od pristaniške dejavnosti;
- občina bi morala opraviti neodvisno raziskavo dolgoročne prihodnosti pristanišča in izbrati najprimernejšo rešitev za trajnostni razvoj mesta;
- državno upravljanje pristanišč v Ukrajini omogoča, da se pristanišča specializirajo za posebno vrsto tovara. Vlada bi morala oblikovati dolgoročno strategijo razvoja in specializacije pristanišč na podlagi potreb urbanističnega načrtovanja in trajnostnega razvoja.

.....  
Vladimir Khalin, Odesa State Academy of Civil Engineering and Architecture, Department of Town Planning, Odesa, Ukrajina  
E-naslov: khalin@ogasa.org.ua

Natalie Kiely, Cork, Irska  
E-naslov: nataliekiely@eircom.net

## Viri in literatura

- Ashton, W., Rowe, J., in Simpson, M. (1994): Lessons for planners: Facilitating sustainable communities through partnerships. *Plan Canada*, 34(6), str. 16–19.
- Association of Architects of Odesa (2019): *City and port*. Dostopno na: <http://www.aao.com.ua/category/city-and-port/> (sneto 29. 3. 2019).
- Brand, D. (2007): Bluespace: A typological matrix for port cities. *Urban Design International*, 12(2–3), str. 69–85.  
DOI: 10.1057/palgrave.udi.9000195
- Breen, A., in Rigby, D. (1993): *Waterfronts: Cities reclaim their edge*. New York, McGraw-Hill.
- Breen, A., in Rigby, D. (1996): *The new waterfront: A worldwide urban success story*. London, Thames and Hudson.
- Daamen, T. A., in Vries, I. (2012): Governing the European port–city interface: Institutional impacts on spatial projects between city and port. *Journal of Transport Geography*, 27, str. 4–13.  
DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2012.03.013
- Davies, W. K. D., in Herbert, D. T. (1993): *Communities within cities: An urban social geography*. London, Belhaven Press.
- De Vibe, E., in Kolstø, S. (2008): *Fjordbyplanen*. Oslo, Oslo kommune.
- Demyanchenko, A. G. (2012): Analysis of the state and development trends of the sea trade ports of Ukraine. *Applied Economics*, 5, str. 43–47.

- Demyanchenko, A. G. (2013): Role and structure of sea ports of Ukraine. *Problems of the Economy*, 2, str. 53–59.
- Fainstein, S. S. (1994): *The city builders: Property, politics, and planning in London and New York*. Oxford, Blackwell.
- Florida, R. (2005): *Cities and the creative class*. New York, Routledge.
- Fusco Girard, L. (2010): Sustainability, creativity, resilience: Toward new development strategies of port areas through evaluation processes. *International Journal of Sustainable Development*, 13(1/2), str. 161–184. DOI: 10.1504/ijdsd.2010.035106
- Georgison, J. P., in Day, J. C. (1995): Port administration and coastal zone management in Vancouver, British Columbia: A comparison with Seattle, Washington. *Coastal Management* 23(4), str. 265–291. DOI: 10.1080/08920759509362271
- Gisle Rekdal, P. (2013): About the Fjord City from the Port's point of view. *Portus: The Online Magazine of RETE*, 13(25), str. 1–4.
- Glazyrin, V. L. (1998): Architectural planning formation of public maritime centers in the structure of Odessa and its urban agglomeration. Doktorska disertacija. Kijev, Kyiv National University of Building and Architecture.
- Glazyrin, V. L. (2003): Problems and conceptual bases of perspective development of Odessa. V: *Regional problems of architecture and extension of land: Collection of articles*, str. 32–40. Odessa, Astroprint.
- Hasson, S., in Ley, D. (1994a): The downtown eastside: "One hundred years of struggle." V: *Neighbourhood organizations and the welfare state*, str. 172–204. Toronto, University of Toronto Press.
- Hoyle, B. S. (1989): The port–city interface: Trends, problems and examples. *Geoforum*, 20(4), str. 429–435. DOI: 10.1016/0016-7185(89)90026-2
- Hoyle, B. S. (1998a): The redevelopment of derelict port areas. *The Dock and Harbour Authority*, 79(887), str. 46–49.
- Hoyle, B. S. (1998b): Cities and ports: Concepts and issues. *Vegueta*, 3, str. 263–278.
- Hoyle, B. S. (2000): Global and local change on the port–city waterfront. *Geographical Review*, 90(3), str. 395–417. DOI: 10.2307/3250860
- Hudson, B. J. (1996): *Cities on the shore: The urban littoral frontier*. London, Pinter.
- Internet 1: <https://index.minfin.com.ua/reference/people/> (sneto 29. 3. 2019).
- Internet 2: <http://mayak.org.ua/news/the-experts-of-the-world-bank-was-advised-to-odessa-to-create-a-smart-port-and-to-get-rid-of-dirty-goods/> (sneto 29. 3. 2019).
- Internet 3: <https://www.oslo.kommune.no> (sneto 29. 3. 2019).
- Internet 4: [https://www.oslohavn.no/no/fjordbyen/om\\_fjordbyen/](https://www.oslohavn.no/no/fjordbyen/om_fjordbyen/) (sneto 29. 3. 2019).
- Internet 5: <http://odessastory.info/> (sneto 29. 3. 2019).
- Jacobs W., Ducruet C., in de Langen P. W. (2010): Integrating world cities into production networks: The case of port cities. *Global networks*, 10, str. 92–113. DOI: 10.1111/j.1471-0374.2010.00276.x
- Khalin V. V. (2016): The concept of a combined bridge in the multimodal corridor Odessa–Reni. *Arkhitekturniy vestnik KNUBA*, 10, str. 368–374.
- Khalin V. V. (2017): The concept of the complex line of the electric transport the high-speed tram – The monorail in Odessa in the conditions of renovation of the port territory. *The Scientific Heritage*, 10(3), str. 8–12.
- Kirichenko, O. P. (2015): Transformation of the functions of a seaport under the influence of globalization processes. *Problems and Prospects of Economics and Management*, 2, str. 108–112.
- Krause, G. H. (1995): Tourism and waterfront renewal: Assessing residential perception in Newport, Rhode-Island, USA. *Ocean and Coastal Management*, 26(3), str. 179–203. DOI: 10.1016/0964-5691(95)00016-u
- McCarthy, J. (1996): Waterfront regeneration in the Netherlands: The cases of Rotterdam and Maastricht. *European Planning Studies*, 4(5), str. 545–560. DOI: 10.1080/09654319608720365
- McCarthy, J. (1998): Waterfront regeneration: Recent practice in Dundee. *European Planning Studies*, 6(6), str. 731–736. DOI: 10.1080/09654319808720493
- Merk, O. (2013): *The competitiveness of global port-cities: Synthesis report* (OECD Regional Development Working Papers). Pariz, OECD Publishing. DOI: 10.1787/5k40hdhp6t8s-en
- Norcliffe, G. B., Bassett, K., in Hoare, T. (1996): The emergence of post-modernism on the urban waterfront. *Journal of Transport Geography*, 4(2), str. 123–134. DOI: 10.1016/0966-6923(96)00005-1
- Oakley, S. (2011): Re-imagining city waterfronts: A comparative analysis of governing renewal in Adelaide, Darwin and Melbourne. *Urban Policy and Research*, 29(3), str. 221–238. DOI: 10.1080/08111146.2011.592133
- Odessa Sea Port Authority (2019): *Development plans*. Dostopno na: <http://www.port.odessa.ua/en/about-port/development-plans> (sneto 29. 3. 2019).
- Onishchenko, V. M. (2008): Trends in the urban development of coastal areas. *Modern problems of architecture and urban planning*, 20, str. 188–195.
- Panchenko, T. F. (1999): *Prospects and directions of the resort and recreational development of the Black Sea region, regional problems of architecture and urban planning*. Odessa, Astroprint
- Panchenko, T. F., in Onishchenko, V. M. (2007): Problems of development of coastal areas. *Modern Problems of Architecture*, 18, str. 173–178.
- Peck, J. (2005): Struggling with the creative class. *International Journal of Urban and Regional Research*, 29(4), str. 740–770.
- Port de Barcelona (2010): *III Plan estratégico del Port de Barcelona*. Barcelona.
- Ukrajinska pristanišča (2019): Dostopno na: <https://ports.com.ua/spravka/infrastruktura/odesskiy-morskoy-port> (sneto 29. 3. 2019).
- Schubert, D. (2009): Ever-changing waterfronts: Urban development and transformation processes in ports and waterfront zones in Singapore, Hong Kong and Shanghai. V: Graf, A., in Huat, C. B. (ur.): *Port cities in Asia and Europe*, str. 57–85. New York, Routledge.
- Schubert, D. (2011): Waterfront revitalizations, from a local to a regional perspective in London, Barcelona, Rotterdam, and Hamburg. V: Desfor, G., Laidley, J., Stevens, Q., in Schubert, D. (ur.): *Transforming urban waterfronts fixity and flow*, str. 74–97. New York, Routledge. DOI: 10.4324/9780203841297
- Schubert, D. (2014): Waterfront transformations and city/port interface areas in Hamburg. *Revista Dimensión Empresarial*, 13(1), str. 9–20. DOI: 10.15665/rde.v13i1.335
- Skachek A. M., in Freidlin M. P. (2012): *The deepwater port on Khadzhibeisky Liman of the Odessa Agglomeration*. Dostopno na: <https://ports.com.ua/articles/archive/razvitie-odesskogo-porta-v-khadzhibeyskom-limane> (sneto 29. 3. 2019).



Ukrainian Sea Ports Authority (2016): *Results of cargo handling for 2016 in the seaports of Ukraine*. Dostopno na: <http://www.uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/analitika/analitika-2016> (sneto 29. 3. 2019).

Urenev, V. P. (2003): Natural and town-planning conditions for the development of coastal areas. Regional problems of architecture and urban planning. *Sat. scientific works*, 5–6, str. 23–26. Odesa, Astroprint.