

**IDEJNA ZASNOVA KRAJINSKO URBANISTIČNE UREDITVE ZA STRUNJAN IN
IDEJNE REŠITVE POSAMEZNIH PROSTORSKIH UREDITEV - SKUPINA 1**

SHAPE

between coast and sea

**SHAPING AN
HOLISTIC
APPROACH TO
PROTECT THE ADRIATIC
ENVIRONMENT
between coast and sea**



*The project is co-funded by the
European Union, Instrument for
Pre-Accession Assistance*

Projekt SHAPE, ki se je izvedel ob finančni podpori programa IPA Adriatic, je usmerjen v trajnostni prostorski razvoj Jadranskega morja in njegovih obal. Namen projekta je izboljšati sistem upravljanja s krepitvijo Integralnega upravljanja z obalnimi območji, skladno s Protokolom ICZM (Barcelonska konvencija) ter Morskega prostorskega načrtovanja.¹

V projektu je sodelovalo 13 partnerjev z obeh obal Jadrana (iz 7-ih italijanskih jadranskih regij ter Slovenije, Hrvaške, Bosne in Hercegovine, Črne gore in Albanije). Vodilni partner je bila Generalna direkcija za okolje ter varstvo tal in obal Regije Emilije-Romanje.

Projekt je obsegal delovne sklope 1-Integralno upravljanje z obalnim območjem; 2-Uvajanje Pomorskega prostorskega načrtovanja in 3-Promocija integracije ICZM in morskega prostorskega načrtovanja. Poleg tega je vključeval standardne aktivnosti, kot so upravljanje projekta in komunikacijske aktivnosti.

Delovni skop 4 - Uvajanje Morskega prostorskega načrtovanja: integracija morskega/kopnega prostorskega načrtovanja ter integralnega upravljanja z obalnim območjem (ICZM).

Slovenski partnerji smo pripravili prispevek za prostorsko urejanje Krajinskega parka Strunjan: zasnovo rabe površin na morju in obali, pa tudi predloge za prostorske ureditve naselja Strunjan, območja hotela Krka, prometno ureditev, kot tudi obale med Vilo Tartini in Salinero.

K sodelovanju so bili v različnih fazah naloge povabljeni ključni deležniki: občini Piran in Izola, uprava Krajinskega parka Strunjan, krajevna skupnost Strunjan, prebivalci, podjetniki, ribiči, nosilci urejanja prostora.

ZAKAJ SMO ZA PILOTNO OBMOČJE IZBRALI OBMOČJE STRUNJANA?

Krajinski park Strunjan je zavarovano območje, ki obsega tako kopne kot morske površine in leži v občinah Piran in Izola, ki sodita med najrazvitejše turistične občine v Slovenije.

Na Strunjanskem polotoku se prepletajo prvine narave in kulturne krajine, ki se je razvila skozi stoletja. Tu najdemo najvišje klife Slovenske obale, najdaljšo še nedotaknjeno obalo, edino morsko laguno v Sloveniji, najmanjše soline in najbolj ohranjeno kulturno krajino, značilno za to območje.

Območje se sooča s pritiski, ki so posledica turizma (predvsem poleti), s prometnimi obremenitvami, vključno s tistimi na morju, ribarjenja, gojitve školjk, kmetijstva ipd. Gostota rab na morju in kopnem je velika. Območje se sooča s konflikti med rabami morja, kot tudi s konflikti med rabo obale, ki ni usklajena z rabami morja.

FAZNA IZVEDBA NALOGE

Pilotni projekt se je izvajal v naslednjih korakih:

- Zbiranje podatkov, priprava strokovnih podlag;
- Delavnica z deležniki: predstavitev zbranih podatkov in analiz, SWOT analiza, predlog tem za podrobnejšo planersko obravnavo,
- Načrtovanje: priprava predlogov uskladitve rab med morjem in kopnim, predlogov prostorskih ureditev
- Končna predstavitev rezultatov.

DELAVNICA ZA DELEŽNIKE

Delavnice so se udeležili predstavniki občin in krajevnih skupnosti, Krajinskega parka Strunjan, kmetijsko gozdarske zbornice, zavodov za varstvo narave in varstvo kulturne dediščine, turističnega društva, turističnega gospodarstva, pomorske uprave, univerze, regionalnih medijev ter prebivalci, ribiči, kmetovalci, školjkarji.

Udeleženci so opredelili ključne prednosti, pomanjkljivosti, priložnosti, nevarnosti območja Strunjana. Ob koncu so načrtovalcem

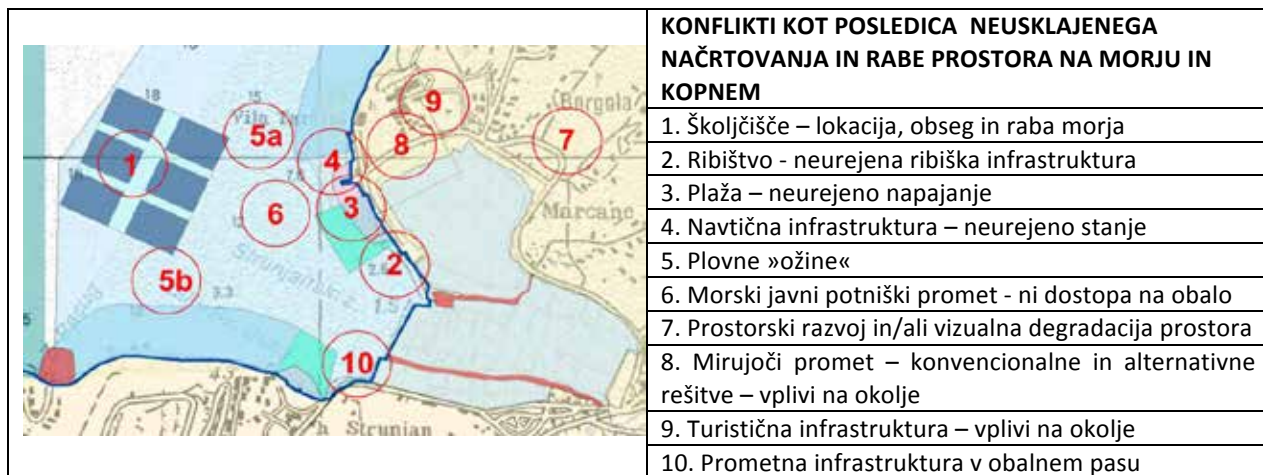
At the end of the workshop, the participants recommended a list of spatial topics, which should be elaborated. Načrtovalsko delo sta izvedli dve skupini arhitektov, pod vodstvom dr. Gregorja Čoka in Janka Rožiča.

PROBLEMSKA ANALIZA - 1

<p>A</p> <p>↓</p> <p>OMEJENE PROSTORSKE MOŽNOSTI</p>	<p>B</p> <p>↓</p> <p>ŠTEVILNI IN RESTRIKTIVNI VARSTVENI REŽIMI PREDNOSTI IN SLABOSTI</p>	<p>C</p> <p>↓</p> <p>NEUSKLAJENO NAČRTOVANJE RABE PROSTORA NA KOPNEM IN MORJU</p>
<p>→ prostorske omejitve na kopnem in morju</p> <p>→ številni interesi na omejenem prostoru (ozko grlo)</p> <p>→ medsebojno izključevanje</p> <p>→ KONFLIKT PROGRAMOV</p> <p>→ KONFLIKT DOSTOPA</p> <p>→ EKOLOŠKI KONFLIKT</p>	<p>→ režimi v programskem in prostorskem smislu omejujejo praktično vse obstoječe dejavnosti in pobude posameznih sektorjev</p> <p>→ vsi procesi se morajo prilagajati določenim omejitvam</p> <p>→ KONFLIKT RAZVOJNIH MOŽNOSTI</p> <p>→ PRILOŽNOST ZA OHRANITEV KOMPARATIVNIH PREDNOSTI LOKACIJE</p>	<p>→ odsotnost usklajevanega prostorskega planiranja in načrtovanja na morju in kopnem</p> <p>→ izrazito ločene pristojnosti za upravljanje, planiranje in načrtovanje prostora na morju in kopnem</p> <p>→ režim upravljanja z morskim okoljem nima primerljive hierarhije, postopkov, prostorskih aktov in namenske rabe kot prostor na kopnem</p> <p>→ posegi na morju se (vključno z namensko rabo) določajo parcialno (z uredbami) brez celovitega strateškega prostorskega plana</p> <p>→ KONFLIKT INTERESOV V PROSTORU</p> <p>→ KONFLIKT PRISTOJNOSTI</p>

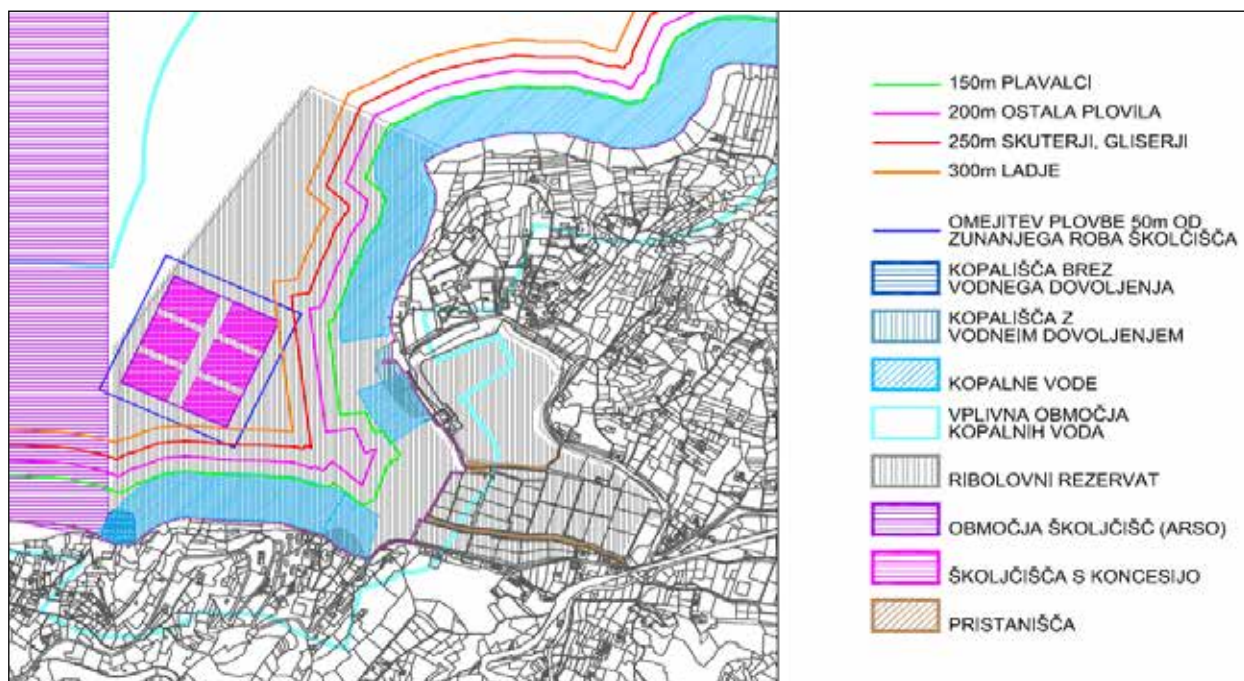
Preglednica št. 1: Temeljni razlogi za obstoječe »problemske situacije« in posledični konflikti v prostoru.

PROBLEMSKA ANALIZA – 2



Preglednica št. 2: Problemske situacije in posledični konflikti kot posledica neusklajene rabe prostora na kopnem in morju.

PROBLEMSKA ANALIZA – 3



Slika št. 1: »Predpisane minimalne oddaljenosti od obale za različne vrste plovil« in druge omejitve v prostoru, ki izhajajo iz različnih varstvenih režimov. Problem je umestitev školjčiča, ki (ob predpostavki spoštovanja predpisov) na obodu preprečuje dostop plovil do obale in plovbo v celotnem zalivu.

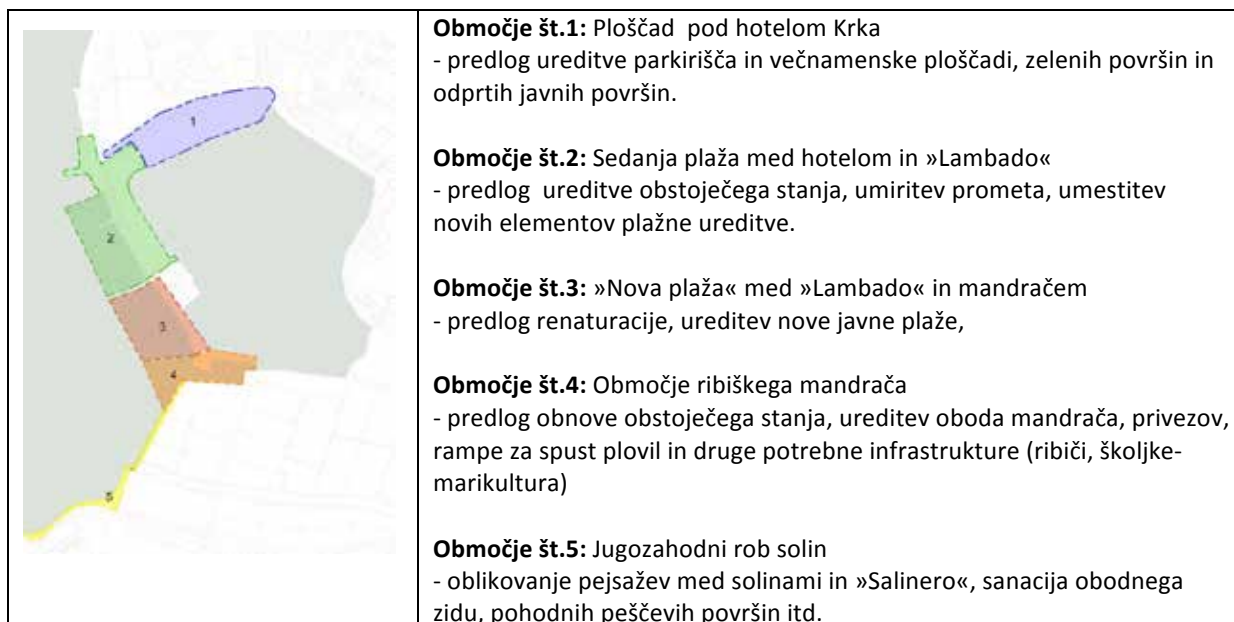
PREDLOG REŠITEV: PROSTORSKI NAČRT OBČINE PIRAN



Slika št. 2: Karta Usklajena namenska raba površin podaja predlog, na kakšen način uskladiti ugotovljena prostorska neskladja na ravni prostorskega načrta občine Piran. Upoštevani so tudi predlog novih prostorskih ureditev, ki bodo predstavljeni v nadaljevanju.

IDEJNE REŠITVE PROSTORSKIH UREDITEV

Pri načrtovanju smo izhajali iz širokega spektra izhodišč in poskušali opredeliti potencialne rešitve (ločeno: prostorske ureditve in prometno zasnovo) v okviru obstoječih potencialov in omejitev. Vsaka rešitev predstavlja določen »kompromis« zato so predstavljene idejne ureditve predvsem »potencialne variante« v okviru obstoječih danosti.



Preglednica št. 3: Alokacija posameznih sekvenc s podrobnejšimi prostorskimi ureditvami

OBMOČJE št. 1 (Plato pod hotelom Krka)

UREDITEV VEČNAMESNEGA PLATOJA IN/ALI PARKIRIŠČA (slika št. 3, 4)

TRI MOŽNOSTI : A - PARKIRIŠČE OSTANE (ukine se le v primeru izgradnje garaž)
B - PARKIRIŠČE SE UKINE (možne rabe: prireditve, zelena površina), alternativno P
C - DEL PARKIRIŠČE + DEL PLOŠČAD ZA PRIREDITVE (izmenična raba)

LOKACIJA je za PRIREDITVE atraktivna predvsem zaradi neposredne bližine morja. V primeru, da se osrednja letna prireditve (Kakiji) prestavi na alternativno lokacijo (stran od morja) menimo, da bo le ta izgubila svojo ključno lokacijsko privlačnost.

- Konflikt interesov: park (narava) – parkirišče (emisije, vizualna izpostavljenost)
- Nadgradnja obstoječega stanja: ureditev parkirišča in večnamenskega platoja za namen prireditve, ureditev parka proti Stjuži, ureditev dostopa za pešce, ureditev postajališča JPP, stalna dodatna ponudba, ipd.



Slika št. 3: Ureditev ploščadi varianta 2 (parkiranje samo na vzhodnem delu, na zahodnem trajna prireditvena ploščad)



Slika št. 4: Ureditev platoja varianta 1 (parkiranje na celotnem območju, zahodni del se po potrebi uporabi za prireditveni šotor)

OBMOČJE 2 (obstoječa plaža med hotelom in Lambado) UREDITEV PLAŽE (slika št. 5)

- Namen ureditve : večja atraktivnost plaže kot celote, zasnova urejene hotelske plaže z elementi enostavnega in varnega vstopanja v morje
- konflikt interesov: cesta –plaža, na morju kopalci-pomol



Slika št. 5: Predlog ureditve plaže

OBMOČJE 3 (plaža med mandračem in Lambado) PREUREDITEV DODATNIH cca. 120m OBALNE LINIJE V PLAŽO (slika št. 6)

- namen ureditve: sanacija obstoječega stanja, oblikovanje dodatne kvote plažnih površin
- mogoči konflikt interesov: cesta –plaža, plovila – kopalci



Slika št. 6: Predlog ureditve nove sekvence plaže

OBMOČJE 4 (mandrač – obnova, slika št. 7)

- namen ureditve: vzpostavitev pogojev za osnovne dejavnosti za ribiče in gojitelje školjk
- namen ureditve: sanacija obstoječega stanja, oblikovanje »morskega« vstopa v soline, zaključek plaže



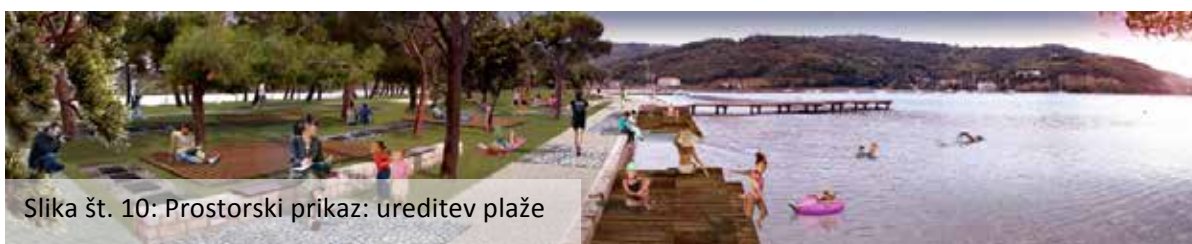
Slika št. 7: Predlog zasnove mandrača



Slika št. 8: Prostorski prikaz: ureditev ploščadi pred mandračem



Slika št. 9: Prostorski prikaz: ureditev mandrača



Slika št. 10: Prostorski prikaz: ureditev plaže

OBMOČJE 5 (jugozahodni rob solin)

(slika št. 11)

- namen: oblikovanje pejzažev med solinami in »Salinero«, sanacija obodnega zidu, pohodnih peščevih površin itd.
- konflikt interesov: cesta –plaža,



Slika št. 11: Predlog ureditve jugozahodnega roba solin

MORSKI JAVNI POTNIŠKI PROMET (POMOLI IN PLOVNI KORIDORJI)

V območju obravnave obstajajo posamezni pomoli, ki pa trenutno niso ustrezno urejeni za funkcijo »pristajalnih pomolov«. Ob vzpostavitvi lokalnega in širšega regionalnega javnega morskega potniškega prometa bo tudi v tem prostoru potrebno opredeliti plovne koridorje in pristajalne pomole s povezavo na kopenski JPP. Ob predpostavki, da se nekoč vzpostavi morski JPP predlagamo naslednji nabor ukrepov in prostorskih rešitev (slika št. 12):



Slika št. 12: Predlog ureditve pomolov

DOLGOROČNA UREDITEV CELOSTNEGA SISTEMA JAVNEGA PROMETA

Dolgoročna ureditev motornega prometa in s tem tudi mirujočega prometa z učinkovitim sistemom javnega prevoza. V tem primeru bi obiskovalci dostopali do obravnavanega območja s javnimi prevoznimi sredstvi in parkirali osebna vozila izven območja, lahko tudi bolj oddaljena v mestih Koper, Izola, Piran, Lucija, Portorož. Celovit sistem javnega prevoza bi moral obsegati sledeče sisteme (slika št. 13):

- Javni avtobusni prevoz na celotnem obalnem območju s sistemom mini busov na poziv lahko tudi v kombinaciji s taksi prevozi,
- Sistem izposojevalnic koles na celotnem območju obale s točkami izposoje in vračanja koles na parkirnih mestih, postajališčih javnega potniškega prometa in najbolj obiskanih točkah,
- Sistem javnega morskega prometa, ki bi se izvajal vsaj v času sezone in izrednih dogodkov.



Slika št. 13: Dolgoročna ureditev celostnega sistema JPP

ZAKLJUČKI

Pilotni projekt prostorsko načrtovanje območja krajinskega parka Strunjan je obravnaval dva sklopa problematike:

- Metodološki del je bil osredotočen na morsko prostorsko načrtovanje in usklajevanje z načrtovanjem na kopnem,
- Načrtovalski del je prispeval konkretne predloge za uskladitev prostorskih načrtov občine in predloge za prostorske ureditve.

Projekt je izpostavil predvsem naslednje usmeritve:

- pri načrtovanju obalnih območij je potrebno vključiti tako morske površine kot obalo/kopno, saj večina problemov izhaja ravno iz neusklajene rabe in režimov na kopnem in morju;
- za lokalne akterje (občine), ki so pristojne za načrtovanje na kopnem, je območje posebnega interesa tudi pas morja, do kamor seže večina interesov, ki izhajajo iz rabe same obale (npr. pomoli, privezi, marine, posegi, ki jih zahtevajo ureditve na kopnem ipd.);
- zagotoviti je potrebno participacijo ključnih deležnikov. V našem primeru se je izkazala visoka pripravljenost za sodelovanje, tako predstavnikov javnih ustanov, ekonomskih akterjev, kot tudi prebivalstva.

Rezultati projekta bodo uporabljeni kot strokovna podlaga za prostorsko načrtovanje v občini Piran ter pri varstvu in razvoju krajinskega parka Strunjan.

Naročnik:
Regionalni razvojni center Koper
Centro regionale di sviluppo Capodistria
RRA Južna Primorska
Ulica 15 maja 19
6000 Koper

Izvajalec:
dr. Gregor Čok u.d.i.a
Andrej Mlakar u.d.i.a
Mateja Segulin u.d.i.a
Andreja Skubic u.d.i.a

Tisk:
Matris Design
Naklada: 2000 izvodov



Regionalni razvojni center Koper
Centro regionale di sviluppo Capodistria
RRA Južna Primorska
Ulica 15 maja 19
6000 Koper