

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

ELENA ROJC

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO
SPREMINJANJE MESTNIH JEDER V SLOVENIJI
PRIMER IZOLE

Ljubljana, maj 2007

ELENA ROJC

IZJAVA

Študentka Elena ROJC izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom dr. Iva LAVRAČA in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne _____ Podpis: _____

KAZALO

1. UVOD	1
2. REGIONALNA POLITIKA	2
2.1. REGIONALNA POLITIKA V SLOVENIJI	3
3. MESTO	8
3.1. POMEN MESTA	8
3.2. URBANIZACIJA	9
3.2.1. FAZE URBANIZACIJE	11
3.2.2. DRUGE OBLIKE URBANIZACIJE.....	13
3.2.3. RAZVOJ URBANIZACIJE V ZADNJIH DESETLETJIH.....	15
3.3. MESTO DANES	16
3.3.1. SPREMEMBE V DEMOGRAFIJI.....	19
3.3.2. ZAMIRANJE MESTNIH SREDIŠČ	21
3.3.3. STAVBNA DEDIŠČINA	23
3.3.4. NAKUPOVALNA SREDIŠČA	24
3.3.5. PROMETNA POVEZAVA	26
3.3.6. TURIZEM, REKREACIJA.....	26
3.3.7. ZAKONODAJA.....	27
3.3.8. EKOLOGIJA.....	29
3.3.9. GLOBALIZACIJA.....	31
3.4. NADALJNE MOŽNOSTI RAZVOJA ATRAKTIVNOSTI MESTNEGA SREDIŠČA	31
4. IZOLA	32
4.1. MESTO	32
4.1.1. SPREMEMBE V DEMOGRAFIJI	33
4.1.2. ZAMIRANJE MESTNEGA SREDIŠČA	35
4.1.3. STAVBNA DEDIŠČINA	37
4.1.4. NAKUPOVALNA SREDIŠČA	39
4.1.5. PROMETNA POVEZAVA	39
4.1.6. TURIZEM, REKREACIJA.....	40
4.1.7. ZAKONODAJA.....	42
4.1.8. EKOLOGIJA.....	42
4.1.9. GLOBALIZACIJA.....	43
4.2. NADALJNE MOŽNOSTI RAZVOJA ATRAKTIVNOSTI MESTNEGA SREDIŠČA	43

5. SKLEP	44
LITERATURA.....	46
VIRI.....	47

1. UVOD

Tema moje diplomske naloge je pogled na spreminjanje starega mestnega jedra in širšega mestnega okolja. V zadnjih letih smo priča nenehnemu spreminjanju naše okolice. Spremembe so posledica predvsem tehnološkega napredka, porasta prebivalstva, razvoja telekomunikacijskih, prometnih, komunalnih, vodovodnih infrastruktur ter mnogih podobnih pojavov.

Mesto lahko primerjamo z živim organizmom, ki se večja, manjša, spreminja in preoblikuje glede na potrebe, želje in sposobnosti ljudi, ki v njem živijo. Prebivalci predstavljajo glavne udeležence ter akterje v evoluciji tega bivalnega in delujočega prostora.

Klasični in drugi modeli razvoja in zgradbe mest prejšnjih stoletij doživljajo povsem nov in pospešen razvoj, ki se z velikostjo mesta stopnjuje. Ekonomske spremembe v najširšem pomenu, vključno z vedno pomembnejšim in bolj izpostavljenim procesom globalizacije, narekujejo tako prostorske kot strukturno-funkcijske in socialne spremembe. Za osnovne dejavnike trenutnega razvoja mest lahko navedemo ekonomijo, tehnologijo, demografske spremembe pa tudi politiko, družbeno in kulturo okolje, globalizacijo ter ekološko problematiko.

Nedvomno ima ekonomija prevladujoč vpliv na urbani razvoj, na nove oblike mest in na nove elemente rabe mestnega prostora. Kot posledica ekonomskih sprememb na urbano obliko vplivata tudi tehnologija in prometni razvoj. Na izgled mestnih predelov vplivajo še demografske spremembe, ki vključujejo selitve prebivalstva ter socialno zgradbo. Prav tako na razvoj in strukturo mestnega območja pomembno vpliva tudi politika s svojimi odločitvami in usmeritvami. Ne gre zanemariti niti vpliva kulture, ki še posebej izstopa v starih mestnih jedrih, in procesa globalizacije, ki se v geografskih analizah zrcali v demografskem, politično-ekonomskem in kulturnem vidiku. Kot integralni del globalizacije se izpostavlja tudi ekološka problematika razvoja mest (Pacione, 2005, str. 160).

Diplomska naloga je sestavljena iz treh glavnih poglavij. V prvem je predstavljena regionalna politika, v drugem spremembe mesta in v tretjem so ugotovitve predstavljene na primeru mesta Izola.

V poglavju regionalne politike sem poskusila pisati o tem, kako je pomembno zavedanje ljudi, da z določenimi posegi lahko škodimo ali koristimo ožjemu in širšemu območju. Lokalne in regionalne oblasti so še posebej odgovorne za prostorsko razvojno politiko mesta, krepitev regionalne upravne strukture pa je ključnega pomena za doseganje trajnostnega in uravnoveženega razvoja mesta in z njim regije, države.

V drugem poglavju sem predstavila mesto in spremembe, ki jih je deležno v zadnjih letih. Najprej sem predstavila urbanizacijo in njene faze, nato pa sem se osredotočila na mesto in na dejavnike, ki v današnjem času spreminjajo in oblikujejo mestni teritorij.

V zadnjem poglavju sem predstavila mesto Izola in prikazala, kako se dejavniki, omenjeni v drugem poglavju, kažejo v tem manjšem mestecu.

2. REGIONALNA POLITIKA

Vsem je znano, da države z različnimi ukrepi in določili usmerjajo in spodbujajo lasten razvoj. Tako je regionalna politika posamezne države temeljno orodje za dolgoročno in usklajeno usmerjanje regionalnega razvoja na državni, pokrajinski in občinski ravni. Regionalna politika tvori skupaj s prostorsko politiko okvir prizadevanj za tržno gospodarsko učinkovitost, socialno privlačnost in ekološko sprejemljivost razvoja, ki mora spoštovati pravni red države, kulturno samobitnost naroda in življenjske interese vseh državljanov. S posameznimi politikami in določili se poskuša vzpostaviti pogoje, omogočiti ter vzpodbuditi gospodarski in socialni razvoj na celotnem območju države, preprečiti negativne posledice gospodarskih in socialnih razmer na naravno in bivalno okolje ter uskladiti usmeritve gospodarskega in socialnega razvoja s prostorskimi možnostmi oziroma z naravnimi potenciali.

Pojem regionalnega razvoja, ki se je izoblikoval in uveljavil po drugi svetovni vojni, postaja v sodobnih državah čedalje pomembnejši. S pospeševanjem regionalnega razvoja skušamo odpraviti ali vsaj ublažiti posledice tržnega gospodarstva, ki povzroča regionalne razlike med pokrajinami in zaradi katerih nekateri deli Slovenije uživajo prednosti, drugi pa so zapostavljeni in njihov razvoj stagnira ali celo relativno nazaduje. Vzroki za ta gibanja so različni, lahko se nanašajo na zgodovinski razvoj, privlačnost naložbe, prometni položaj, obmejno lego, uvajanje inovacij, socialne razmere pa tudi družbeno psihološko naravnost za uvajanje novosti in dosego napredka. S tem regionalne razlike ustvarjajo razlikovanje med posameznimi območji, ki pripeljejo škodo na celotno družbeno skupnost. V naprednih družbah se tako določenim problemom poskušajo izogniti s preišljenimi regionalnimi razvojnimi politikami in z njimi poskušajo uveljaviti enake pogoje ter možnosti za napredek in razvoj celotnega teritorija. Zavedajo se, kako lahko vsak posamezen delček, regija, mesto, pripomore k izboljšanju in napredku celotne države.

Regionalna politika zato vsebuje naslednje smeri ukrepov: pospeševanje uravnoveženega policentričnega razvoja mest, oblikovanje novih razmerij med mesti in podeželjem, ustvarjanje enakomerne dostopnosti do dobrin skupnega pomena in do znanja s pomočjo sodobne infrastrukture vključujoč smotrno rabo naravnih virov (Ravbar, 2000, str. 10).

2.1. REGIONALNA POLITIKA V SLOVENIJI

Ne glede na ozemeljsko majhnost in skromno število prebivalstva je Slovenija geografsko in socialno pestra država. Zato nas ne smejo preseneti razlike, ki obstajajo v posameznih regijah.

Spodbujanje k regionalnemu razvoju ima vedno večji pomen. Je pomembno vprašanje, s katerim se ukvarjajo tako v sami Evropski Uniji kot v njenih članicah, saj se zavedajo njenega vpliva in pomena, ki ga ima na različnih področjih države. Na pomenu pridobiva posebno v zadnjem desetletju. Zavedajo se, da je za dobrobit določenega, širšega ali ožjega območja potrebno nadzirati in usmerjati vsak najmanjši delček.

Regionalna politika je v Sloveniji pomembna, ker se z globalizacijo veča pomen in vloga lokacije kot prostora z gospodarskimi dejavnostmi. V preteklosti je bila bolj osredotočena na socialne in politične motive, sedaj pa ima močno vlogo tudi ekonomska sfera, saj so prav gospodarski dejavniki tisti, ki pripomorejo k rasti celotne nacionalne ekonomije. Novejša regionalna politika spodbuja k mednarodni konkurenčnosti vseh delov države, spodbuja k razvoju posameznih potencialov regije, ki bi pritegnili nova podjetja in investicije v regijo. Tako politiko imenujemo regionalna razvojna politika, saj predstavlja regionalni pristop k razvoju celotnega narodnega gospodarstva (na eni strani narodnogospodarska učinkovitost in na drugi uravnotežen medregionalni razvoj).

Pri regionalni politiki imajo seveda velik pomen mesta, ker predstavljajo glavni generator razvoja. Njihov položaj in razvoj ter vloga se je skozi zgodovinska obdobja spreminjala. Klasični modeli centralnih krajev, ki temeljijo na pomembnosti oskrbnih funkcij celotnega mestnega sistema, stopajo v ozadje. V ospredje se tako postavljajo ekonomski-funkcijski kazalci, ki se predvsem kažejo na podjetnosti in ustvarjalnosti posameznika. Kot vloga mest pa se seveda spreminja tudi vloga podeželja, to lahko opazimo pri spremenjeni rabi zemljišč. Pri vseh teh spremembah je potrebno nadzirati in spremljati spremembe mest kot tudi podeželja, zato je pomembno zavedanje o dopolnjevanju mesta in podeželja.

Pomemben problem predstavljajo prav tako medregionalne razlike, ki so danes precej očitne in velike. Posamezne regije morajo razvijati lastne inovativne potenciale, poleg konkurenčnosti mora obstajati tudi sodelovanje s sosednjimi regijami, saj bo edino konkurenčnost vseh slovenskih regij omogočilo konkurenčnost države na celotnem evropskem trgu (Kavaš, 2000, str. 84-87).

Tradicija regionalnega planiranja in raziskovanja v Sloveniji sega v sedemdeseta leta. Podobno kot številna področja družbenega delovanja je bilo tudi področje regionalne politike izpostavljeno nenehnim spremembam. Pomembna sprememba je bila ponovna uveljavitev vidika celovitega načrtovanja na regionalni ravni in opustitev enostranske opredelitve

demografsko ogroženih območij kot edine oblike območij z razvojnimi problemi, ki zahtevajo ukrepe posameznih politik.

Uveljavitev tržnega gospodarstva je obnovila diskusije o vlogi regionalne politike pri dilemi med ekonomsko učinkovitostjo in socialno pravičnostjo. S pospeševanjem regionalnega razvoja so poskušali blažiti razlike v razvitosti posameznih območij. Zavedati se moramo, da gre za prepletanje tako učinkovitosti ukrepov in instrumentov države kot tudi za zmožnost in pripravljenost lokalnih okolij za uporabo različnih razvojnih predlogov. V procesu vključevanja k Evropski Uniji kot tudi v globalizaciji v svetovnem gospodarstvu se kaže pomembnost koordiniranja delovanja različnih sektorskih politik. Zato je določitev načel celovitosti izvajanja regionalne strukturne politike na celotnem teritoriju Republike Slovenije, partnerstva v obliki sodelovanja med državo in lokalnimi skupnostmi ter sodelovanje javnega in zasebnega sektorja pomembno in potrebno.

Po letu 1945 je družbeno-ekonomski razvoj v prvih dveh desetletjih dodatno povečeval razlike med regijami s centralistično naravnostjo upravljanja. V ta namen je bilo sprejetih vrsta zakonov, v katerih so predpisali metode, s katerimi so določili prizadeta območja. Sprva so stopnjo razvitosti ugotavljali po občinah, kasneje pa so zaradi velikih in nehomogenih občin uporabili geografska območja in krajevne skupnosti. Vsakokratni zakon je veljal za pet let, pred sprejetjem novega pa so pripravili analizo in preverili upravičenost uvrstitve prizadetih območij (Ravbar, 2000, str. 11). V sedemdesetih in osemdesetih letih so se začele razlike postopoma zmanjševati, pri čemer sta imeli največ zaslug politika skladnega regionalnega razvoja in policentrična naravnost upravljanja, ki so ju oblasti izvajale v teh letih. Zaradi družbene in gospodarske krize v drugi polovici osemdesetih letih, sprememb družbenega reda in z njimi povezanih tranzicijskih gibanj devetdesetih letih so se regionalne razlike začele znova večati.

Z novimi družbenoekonomskimi razmerami in uvedbo tržnega gospodarstva po letu 1990 so opustili dotedanjo regionalno razvojno politiko, ki je temeljila na planskem gospodarstvu in se preusmerili na pospeševanje demografsko ogroženih območij. Takšna politika je pomoč namenjala samo geografsko zaokroženim podeželskim, hribovitim in obmejnimi območjem s šibkimi demografskim razvojem, postaranim prebivalstvom in z omejenimi naravnimi dejavniki za kmetijstvo (Ravbar, 2000, str. 12).

V devetdesetih letih so se tako poleg že obstoječih tradicionalnih razlik med bolj in manj razvitimi pojavile nove oblike regionalnih disparitet, med katerimi so vzpodbujale posebno pozornost krizne razmere v starih, tradicionalnih industrijskih in rudarskih območjih, kjer so se razmere zaradi zastarelih proizvodnih programov in opuščanja nekaterih dejavnosti naglo poslabšale. S tem se še poveže depopulacija in z njo gospodarska zasanost. Tako so se ponovno večale razlike med večjimi mesti in odmaknjenimi podeželskimi predeli, zlasti pa so naraščale socialne neenakosti.

Z željo, da bi se te pomanjkljivosti odpravile, je bil v letu 1999 sprejet Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja. Ta je uveljavil pojem regionalne strukturne politike, ki vsebinsko ustrezno odraža prepletanje regionalne in strukturne dimenzije ukrepanja države. Regionalna politika, ki je v preteklosti imela predvsem politične in socialne motive, je s tem postala tudi ekonomska dimenzija. Z vidika razvojnih dejavnikov se območja delijo glede na razlike v gospodarski strukturi in na razlike v človeškem potencialu. Poleg tega pa zavezujejo lokalne skupnosti k povezovanju in k uskladitvi svojih predvidevanj in nalog na področju gospodarskega, socialnega in prostorskega razvoja, upoštevajoč državne razvojne programe in projekte (Ravbar, 2000, str. 13).

V letu 2001 je bila sprejeta Strategija regionalnega razvoja Slovenije, ki je temeljila na uravnoteženem gospodarskem, socialnem, zdravstvenem, kulturnem, prostorskem in okoljskem vidiku razvoja v vseh slovenskih regijah, kar bi zagotovilo visoko življenjsko raven in kakovost zdravja ter bivalnega okolja vseh prebivalcev Slovenije. Strmela je k trajnostnemu razvoju v najširšem pomenu, ki optimalno izrablja vse potencialne v regiji, pri tem pa ne zmanjšuje virov in možnosti razvoja prihodnjih generacij. Zavedati se moramo, da je zmanjšanje razvojnega zaostanka Slovenije in slovenskih regij za povprečjem Evropske unije dolgotrajen proces, ki ga je možno pospešiti le z dvigom konkurenčnosti. Dolgoročni cilj strategije je bil s pospeševanjem razvoja okolju prijaznega gospodarstva ter z uveljavljanjem načel policentrizma in regionalizma doseganje visokega življenjskega standarda in kvalitete življenja ter boljšega zdravja prebivalcev v vseh slovenskih regijah.

Cilje, ki jim je sledila strategija, so bili zaustavitev povečanja razlik v gospodarski razvitosti in pri življenjskih zmožnostih med regijami, s poudarkom na celostnem razvoju mest, ki so nosilci regionalnega razvoja v povezavi s podeželjem. Zavzemala se je za trajnostni razvoj vseh slovenskih regij in preprečevanje nastajanja novih območij z večjimi razvojnimi problemi. Težila je k ohranjanju minimalne poseljenosti na celotnem ozemlju države, k izboljšanju relativnega položaja slovenskih regij, k zmanjšanju razlik v zdravju med regijami (kot posledico slabših razvojnih možnosti in slabše dostopnosti do zdravstvene službe). Strmela je k povečanju učinkovitosti institucij regionalnega razvoja z dopolnitvijo pravnega okvira za izvajanje regionalne politike, k okrepljeni pomoči prednostnim območjem regionalne politike, kot spodbuda za razvoj regionalne prometne in komunalne infrastrukture, ki je pogoj za konkurenčnost in hitrejši razvoj območij, ki razvojno zaostajajo. Pospeševala je razvoj človeških virov za upravljanje z razvojem in spodbujanje razvoja v regijah, ki najbolj zaostajajo v razvoju. Povečevala je učinke regionalnih spodbud z boljšo koordinacijo sektorskih razvojnih politik s pripravo in sprejemom letnih izvedbenih načrtov regionalnih razvojnih programov na regionalnih razvojnih svetih. Poleg tega pa se je še zavzemala za povečanje števila in obsega regijskih razvojnih instrumentov in shem ter povečanja učinkovitosti regionalnih spodbud z izboljšanjem sistema spremljanja in vrednotenja učinkov

regionalne politike ter zaostritvijo nadzora nad uporabo sredstev (Strategija regionalnega razvoja Slovenije, 2001, str. 2-3).

Odkar je Slovenija članica Evropske unije (v nadaljevanju EU), se vključuje v razvojno načrtovanje, ki je dogovorjeno na ravni držav članic EU in Evropske komisije. V razvojno obdobje 2000—2006 se je Slovenija vključila s pripravo Državnega razvojnega programa 2001—2006 in sklenitvijo mednarodne pogodbe z Evropsko komisijo – Enotnega programskega dokumenta za obdobje 2004—2006. Tako se v pripravah na načrtovanje razvojnih investicij države v obdobju 2007—2013 lahko učimo iz lastnih izkušenj in seveda tudi na lastnih napakah. Julija 2004 je Vlada Republike Slovenije sprejela Načrt priprave Državnega razvojnega programa 2007—2013 (v nadaljevanju DRP), junija 2005 pa je sprejela še dopolnjeno različico Načrta priprave DRP ter na njem temeletih strateških dokumentov za izvajanje kohezijske politike EU v Sloveniji ter tako vsebinsko, organizacijsko in postopkovno smiselno zaokročila področje razvojnega načrtovanja v prihajajoči Finančni perspektivi EU 2007—2013.

Svetovni razvojni trendi se kažejo v globalizaciji, hitrem razvoju storitev, stagnaciji oziroma prestrukturiranju sekundarnih dejavnosti, nizki udeležbi primarnih dejavnosti ob sicer visoki proizvodnosti ter postopnem slabšanju ekoloških razmer. Odločilno vlogo v razvoju dobiva znanost in z njo povezano raziskovanje.

Iz vsega do sedaj napisanega lahko razberemo, da je razvojna politika kompleksna in težko opredeljiva. Zavedamo se, da je cilj regionalne strukturne politike razvoj celotne države, ki vsebinsko ustrezno odraža potrebo po prepletanju regionalne in strukturne dimenzije ukrepanja države na podlagi načel koncentracije, programiranja, partnerstva in dopolnjevanja. Temeljni cilji regionalne in prostorske politike so v znamenju za trajnostni in celoviti prostorski razvoj na vseh ravneh ter implementaciji policentričnega razvoja (decentralizirana koncentracija), ki jo podpira tudi uravnotežen gospodarski razvoj. Koraki za policentrični sistem so povezani s pospeševanjem projektov, ki so v skladu z načeli trajnostno uravnoteženega razvoja, pri tem pa je definiranje kriterijev razvoja odvisno od vloge posameznega urbanega središča. Policentrično urbano omrežje razumemo kot temeljno idejo komplementarnih aktivnosti, ki temelji na kooperativnem sodelovanju funkcijsko zaokroženih območij na različnih strokovnih področjih. Tako poglavitni in dolgoročni cilj razvoja Slovenije temelji na vzpostavitvi omrežja regionalnih središč ter njim prilagojenih in dopolnjujočih nižjih središč, ki naj izhajajo iz njihovega partnerstva. Policentrični razvoj pomeni izgrajevanje regionalnih struktur in njihovega medsebojnega prepletanja z diverzifikacijo dejavnosti v podeželskih območjih in pri razvijanju okolju prijaznega turizma; pri dvigovanju funkcijske raznolikosti centralnih naselij in s tem zmanjševanje možnosti za dnevno delovno migracijo; z izboljševanjem gospodarske strukture; z izboljševanjem in ohranjanjem trgovinskih in služnostnih dejavnosti tudi v središčih nižje ravni; pri pomoči pri razvoju endogenih potencialov na podeželju; s pospeševanjem medsebojnega sodelovanja; s

preprečevanjem vzrokov odseljavanja iz podeželja; z ustvarjanjem in zagotavljanjem industrijskih in proizvodnih delovnih mest tudi na podeželju; z zagotavljanjem gospodarsko neodvisnega, učinkovitega in še trajnostnega naravnega upravljanja s kmetijskimi in drugimi zelenimi površinami; z zagotavljanjem primernih površin za obrt in industrijo; z zagotavljanjem sonaravnega kmetovanja in uvajanja ekoloških standardov v podeželskih območjih itd. Za oblikovanje policentričnega sistema urbanih središč so poleg upravnopravnih in pravno-političnih razlogov ključnega pomena še gospodarski in prostorski razlogi (narava in kulturno-zgodovinska raznolikost). Vsi pa so povezani s pospeševanjem skladnega regionalnega razvoja (Ravbar, 2000, str. 63).

V slovenskih pokrajinah moramo vzpodbuditi inovacijsko dinamiko. Cilji regionalne politike naj bi vsebovali pospeševanje uravnoteženega policentričnega razvoja mest in oblikovanje novih razmerij med mesti in podeželjem; ustvarjanje enakomerne dostopnosti do dobrin skupnega pomena in do znanja s pomočjo sodobne infrastrukture in smotrno rabo naravnih virov ter razvoj naravne in kulturne dediščine.

Uravnotežen policentrični razvoj pomeni oblikovanje novih razmerij med mesti in podeželjem, to pa se lahko doseže s pospeševanjem funkcijske komplementarnosti in sodelovanja med mesti (krepitev in vzpostavitev sodelovanja, izboljšanje komunikacij, krepitev gospodarske moči ...); s pospeševanjem razvoja v dinamičnih, atraktivnih in konkurenčnih mestih (izboljšanje privlačne sile in atraktivnosti mest, diverzifikacijo gospodarskih temeljev v mestih, v tistih ki so močno odvisne od ene dejavnosti); z uravnoteženim mestnim razvojem (oblikovanje učinkovitih metod za preprečevanja nekontroliranega širjenja mest, izboljšanjem tehničnih pogojev za gospodarske dejavnosti, povečanjem uravnotežene dostopnosti v urbanih območjih); z vzpostavljanjem partnerskih odnosov med mesti in podeželjem (oblikovanje strategije za oblikovanje pogojev naseljevanja, vzdrževanje minimalne opremljenosti lokalnih centrov, pomoč pri razvoju endogenih potencialov na podeželju); diverzifikacijo podeželskih območij (vzpostavitev sonaravnega kmetovanja in uvajanje ekoloških standardov, izraba možnosti obnovljive energije); enakomernejšo dostopnostjo do dobrin skupnega pomena in do znanja s pomočjo sodobne infrastrukture (izboljšanje infrastrukture, dostopnost do telekomunikacijskih dejavnosti in podpiranje multimedialnega prometa); z difuzijo inovacij in znanja (izboljšanje ravni splošne izobrazbe in poklicnih posebnosti depresivnega območja, garantiranje minimalnih standardov dostopa do visokih šol in razvojno-inovacijskih centrov) (Ravbar, 2000, str. 65). Regionalna politika si prizadeva biti prisotna na celotnem območju države, svojo pozornost usmerja tudi na prednostna območja, kot so regije z najnižjo stopnjo razvitosti, občine s posebnimi razvojnimi problemi, obmejna območja in območja, kjer živita madžarska in italijanska narodna skupnost ter romanska etična skupnost.

Načrtovanje razvojnega cikla države (gospodarskega, socialnega, okoljskega, političnega, kulturnega in pravnega) ni nikoli zaključena zgodba. Odločanje o razvojnih politikah pomeni na začetku z identifikacijo ključnih problemov in vizij za njihovo reševanje.

3. MESTO

V Slovarju slovenskega knjižnega jezika je mesto definirano kot upravno, gospodarsko, kulturno središče širšega območja.

3.1. POMEN MESTA

Skozi zgodovino so se oblike in funkcije mest spreminjale. Spremembe so nastajale po potrebah in željah tistih, ki so v njih prebivali in v njih delovali. Če naredimo en kratek pregled skozi zgodovino mesta, lahko napišem takole.

V antičnem svetu je mesto obvladovalo institucionalna razmerja in organizacijo teritorija. Nastajala so v dolinah rek, kjer so upravljali (zbirali in menjavali) s presežki pridelkov, ustvarjenih na plodovitnejših območjih. Mesta so bila ograjena, prevladovala so hiše, palače, templji, razdalje med njimi so bile obvladljive.

Z grško civilizacijo se je vzpostavilo ravnotežje med podeželjem in notranjostjo mest, v rimskem cesarstvu pa so se stvari pričele gledati širše. Mesta so bila obzidana, saj so si tako priskrbeli varnost pred napadi, zavzemala so primerne geografske lege in so predstavljala nekakšno mrežo po obsežnem geografskem okolju. Tako so se mesta in njihova okolica spreminjala in preoblikovala (Benevolo, 2004, str. 21).

V starem in v začetku srednjega veka so bila mesta upravna, tržna in obrtna središča. V 13. stoletju so nastale močne zveze mest. Pozneje so mesta začasno izgubljala mestne pravice, toda z vzponom kapitalizma je postalo jedro mest gospodarsko, politično in kulturno središče dogajanja (Leksikon Cankarjeve založbe, 2004, str. 643).

V 18. stoletju se je izoblikovalo industrijsko mesto, ki je prineslo precejšnje spremembe. Prišlo je do institucionalne preobrazbe, znanstveni napredek se je prenesel v proizvodno tehnologijo, začele so se prepletati ekonomske in demografske rasti. Z naraščanjem prebivalstva in večanjem industrijske proizvodnje ter mehanizacije proizvodnih sistemov se je spremenila kvantiteta in kvaliteta celotnega evropskega naselbinskega sistema. Nastajala so velikanska predmestja, med tovarnami so bile pomešane slabo zidane hiše, ki so postajale zaradi nezadostnih javnih površin in slabe osnovne higiene (tekoče vode, kanalizacije, odstranjevanje odpadkov) neprimerne za bivanje. Zaradi zmešnjave in nezadostnega nadzora ter zaradi ekonomskega razvoja in njegovih zapletov, je prihajalo do vojn in gospodarskega

zastoja. Seveda pa je tehnični napredek in podjetništvo sililo v nadaljnji razvoj ter tako ohranjalo pri življenju zahtevo po reorganizaciji.

V tem zelo grobem pregledu lahko spoznamo, da so se mesta in njihove funkcije nenehno spreminjale, tako so v zadnjih desetletjih 19. stoletja spoznali in izoblikovali urbanizem kot posebno stroko organiziranja mest. Nastajale so reforme, ki so poskušale odpravljati pomanjkljivosti. Nastajali so programi za zazidavo stanovanj, nastajala so »vrtna mesta«, industrijska mesta so organizirali tako, da so lahko sobivala z drugimi mestnimi funkcijami. Na eni strani so razne ravni urbanističnega projektiranja ponovno pripeljale umetniško invencijo, ki se je osvobodila omejitev iz preteklosti, na drugi strani pa so planiranje spremenili v racionalno povezovanje javnih in privatnih, znotraj pravil trga in podjetniške konkurence med sabo združitljivih interesov. Cilj je bila nova ureditev mesta, v vsej širini svojega pomena (razumljena kot fizični okvir), v katerem lahko dobi človeško življenje vso svojo veljavo. Funkcije v mestu so stanovati, delati, skrbeti za telo in dušo.

Urbanistično planiranje je odvisno od številnih dejavnikov (kulturnih, institucionalnih, ekonomskih ...), za njihovo uskladitev je potrebno veliko trdega dela in znanja ter sposobnosti. Na nek način se zdi, da se je ta raznovrstna slika s svojimi prednostmi in pomanjkljivostmi danes stabilizirala. V razvitih mestih število prebivalstva ne narašča, stavbna dediščina se večja počasneje, industrijski obrati se modernizirajo, ne da bi se s tem širili ali pa se jih celo podira. Prihodnje ekonomske, socialne in politične spremembe naj bi se dogajale na področju, ki fizičnega prizorišča ne bi tako močno bremenilo. S tega stališča ima zgodovinsko bogastvo naselbin vedno večji pomen. Celotna stavbna dediščina je pomembna kot podporna zasnova vsemu ostalemu, kot identifikacijsko znamenje krajev, kot referenčna točka kolektivne migracije, poleg tega pa tudi kot kopičenje kulturnih dobrin, spomeniških stavb, slik, kipov, ponujenih v uživanje vsem (Benevolo, 2004, str. 243).

Številne razvite države so spoznale pomen ohranjanja zgodovinskega jedra starih naselbin. Tako je bila v sedemdesetih in osemdesetih letih dvajsetega stoletja sprejeta nova doktrina, ki je strmela k varovanju in obnavljanju vseh starih zgodovinskih središč. Potrebno je bilo opredeliti stroge metode restavriranja, objektivno določevati razlike v razporeditvi in gradnji, potrebno je bilo temeljito proučiti posebno naravno bogastvo, ki se ga mora ohraniti. Poudarjali so skladnost med človekom in njegovim okoljem, stabilno razmerje med prebivalci in stavbnim kompleksom. Za vzpostavitev okoljskega ravnotežja pa mora poskrbeti človek s svojim dejanji in odločitvami.

3.2. URBANIZACIJA

Urbanizacija je proces razvoja mest, naselij in poselitev v prostoru, ki se odraža tako v fizično urbanem, oblikovnem in gospodarskem vidiku (Premzl, 1999, str. 7).

Potek urbanizacije in njene spremembe opisuje model urbanizacijskega cikla. Model je razdeljen na štiri razvojne faze, te so: urbanizacija, suburbanizacija, deurbanizacija (nekateri ji pravijo tudi counterurbanizacija) in reurbanizacija. Faze so določene glede na smer in razmerje selitev prebivalstva med mestnim območjem in mestnim obrobjem, skupaj pa sestavljata urbano regijo oziroma dnevni urbani sistem.

Pri prostorskem načrtovanju gre za razmeščanje človekovih dejavnosti v prostoru v najširšem smislu, upoštevajoč tehnične, družbene, ekonomske, okoljevarstvene, oblikovne in druge vidike. Zajema vse prostorske razsežnosti od držav, regij, občin oz. lokalnih skupnosti, mest, vasi do posameznih lokacij. Tako urbanistično načrtovanje predstavlja osnovni tip prostorskega načrtovanja, ki je vezan na urbane aglomeracije. Gre za načrtovanje mestnih naselij. Je kot nekakšen organiziran, zavesten in trajen napor, da bi izbrali najboljše možnosti za doseg določenih ciljev, ki izvirajo iz vplivov urbanizacijskih procesov na strukturo in podobo mest in širšega prostora na sploh ter vplivov na okolje (Tamše, 2004, str. 10).

Urbanistično načrtovanje je družboslovna in tehnična veda ter umetniška dejavnost gradnje mest, kar pomeni, da urbanistično načrtovanje poleg inženirsko-tehničnih vidikov enakovredno upošteva tudi gospodarske, socialne, okoljevarstvene, pravne, umetniške in druge komponente. Razsežnosti urbanističnega načrtovanja segajo v vsa področja človekovega delovanja.

Razumljivo je, da je zaradi večje kompleksnosti in različnosti sodobnih družb, urbanistično načrtovanje predmet različnih znanstvenih disciplin (Tamše, 2004, str. 11).

Pri urbanizaciji kot prostorskemu procesu se pojavljata še dva osnovna koncepta razumevanja urbanizacije. Na eni strani je urbanizacija kot prebivalstvena rast in prostorska širitev mest in urbanih naselij, na drugi strani je urbanizacija kot socialna, ekonomska, funkcijska in fiziognomska preobrazba ruralnih območij v smislu zmanjševanja razlik med mestom in podeželjem.

Proces urbanizacije je vzporedno z ekonomsko in socialno preobrazbo družbe prešel skozi različne razvojne faze. Proces lahko ločimo v tri osnovne stopnje (Vresk, 2004, str. 54):

- primarna ali predindustrijska urbanizacija (Značilna za pretežno agrarne družbe z nizkim deležem urbanega prebivalstva, v kateri imajo mesta predvsem vlogo upravnih in oskrbno-storitvenih središč za širše agrarno zaledje.),
- sekundarna ali industrijska urbanizacija (Je pogojena z industrializacijo, deagrarizacijo in ruralno-urbanimi migracijami, značilna je izjemna prebivalstvena in prostorska rast mest.)
ter
- terciarna ali postindustrijska oziroma metropolitanska urbanizacija (Značilna je za visoko razvite države. Gospodarsko preobrazbo mest in urbanih območij, ki jo označuje deindustrializacija in terciarizacija, spremlja tudi proces prostorske preobrazbe urbanih

območij v smeri dekoncentracije in decentralizacije. Prihaja do razseljevanja prebivalstva in delovnih mest iz osrednjega dela mest na mestno obrobje. Na ta način se oblikujejo sodobna metropolitanska območja oziroma urbane regije, ki jih označuje predvsem fregmentacija urbanih struktur, policentrična zgradba in razpršena poselitev).

3.2.1. FAZE URBANIZACIJE

Model je shematski in v podrobnostih ne pojasnjuje procesov razvoja prebivalstva med mestom, mestnim obrobjem in ruralno okolico v konkretnih primerih, vendar nakazuje splošen trend prebivalstvenega razvoja v razvitih državah (Rebernik, 2004, str. 59). Urbanizacija v današnjem smislu se začneja kot spremljevalka industrijske revolucije in kot neposredna posledica razvoja tehnologije prometa in zvez (Bolka, 2004, str. 14).

Kot sem že omenila, poznamo štiri glavne faze urbanizacije: faza urbanizacije, suburbanizacije, dezurbanizacije in reurbanizacije.

- Faza urbanizacije: Za to fazo je značilno, da ekonomski razvoj ne spremlja demografske rasti v zadostnem obsegu. V primerjavi z obrobim območjem je hitrejša rast prebivalstva v središčnem delu mesta, gre za proces prostorske koncentracije ter povezave se razvijajo večinoma znotraj urbanega območja. Urbanizacija neposredno sledi procesu industrializacije. Urbane funkcije so pretežno locirane v osrednjem delu mesta, kar se v kasnejših fazah razvoja pokaže kot slaba rešitev, ki povzroča številne prostorske, ekonomske in socialne probleme (Hrovat, 2002, str. 8).
- Faza suburbanizacije: Gre za urbano širitev. Proces prostorske dekoncentracije, kjer je hitrejša demografska rast mestnega obrobja kot središčnega dela mesta, čeprav urbano območje v celoti narašča. Proces populacijske dekoncentracije, kjer so demografska gibanja usmerjena iz območja večje koncentracije proti manjši. Prihaja do migracije prebivalstva iz središčnega v periferne dele mesta, kljub povezanosti ali celo odvisnosti prebivalcev središčnemu delu (zaposlitev in številne storitve, kot so zdravstvo, šolstvo, javne institucije ...). Atraktivnost mesta postaja vse bolj odvisna od kvalitete življenjskega in poslovnega okolja v predmestjih. V iskanju višje kvalitete bivanja prihaja do selitev višjega in srednjega sloja prebivalstva na mestno obrobje. Gre za socialno, ekonomsko in fiziognomsko preobrazbo neposredne okolice mesta in posledično širjenja mestnega načina življenja na podeželje (Rebernik, 2004, str. 54). Značilnost te faze so močan ekonomski razvoj, katerega spremlja enako močan razvoj infrastrukture ter hitro naraščanje motorizacije. Večja mesta so v tej fazi v slabšem položaju v primerjavi z manjšimi in srednje velikimi mesti, ki ponujajo precej boljše in varnejše življenjske pogoje (Hrovat, 2002, str. 8).

- Faza dezurbanizacije: Ponavadi predstavlja nadaljevanje predhodne faze, kjer prihaja do upadanja števila prebivalcev in delovnih mest v celotnem urbanem območju. Selitev aktivnosti iz središčnega v obrobne dele mesta ter druga manjša sosedna mesta in naselja. Mesto v celoti nazaduje. Povezave s središčnim delom mesta so omejene na zasebne stike in potrebe po posameznih funkcijah značilnih večinoma za večja mesta. Podjetja, predvsem v storitvenem sektorju, odhajajo iz središčnega dela mesta zaradi krčenja trga in slabšanja pogojev življenjskega in poslovnega okolja. V tej fazi so se nekatera večja urbana središča transformirala v metropole z večjim številom manjših središč in urbanih območij (Hrovat, 2002, str. 8).
- Faza reurbanizacije: Predstavlja zadnjo fazo, ki obenem pomeni ponoven začetek obdobja razvoja. Gre za pojav ponovne rasti prebivalstva v mestih po daljšem obdobju upadanja. Na eni strani gre za nadaljevanje in krepitev priseljevanja tujcev v mestna središča, predvsem v predele s podstandardnimi in cenejšimi stanovanji. Drugi tip priseljencev predstavljajo predstavniki srednjega in višjega sloja, ki se naseljujejo v bivalno privlačnih predelih v mestnih središčih. Ta tip priseljevanja pogosto spremlja obnova in sanacija celotnih mestnih predelov ter izrazita socialna preobrazba. Reurbanizacija je neposredno povezana tudi s pojavom obnove in ponovne rabe degradiranih neprimernih izkoriščenih urbanih površin, predvsem v starejših delih mesta. Pogosto je rezultat planskega usmerjanja razvoja mesta s ciljem zgostitve mestnega tkiva in čim bolj racionalne rabe mestnih zemljišč (Rebernik, 2004, str. 58). Za reurbanizacijo so značilne predvsem tehnološke inovacije (posebej z razvojem informacijskih tehnologij) in spremembe sistema družbenih vrednot. Pomemben pogoj za reurbanizacijo je kvaliteta delovne sile, kar pomeni, da morajo mesta zagotoviti atraktivne življenjske pogoje, če želijo pritegniti visoko izobraženo delovno silo (Hrovat, 2002, str. 8).

Pri tem je potrebno povedati, da v celotnem procesu urbanizacije ne prihaja vedno do vseh navedenih faz, hkrati pa se lahko navedeno zaporedje tudi obrne. Poizkus urbanizacije lahko v določenih družbah doživi neuspeh, mesta lahko propadejo ali pa se konsolidirajo (Hrovat, 2002, str. 9).

Pomembno je tudi zavedanje, da na razvoj in preoblikovanje urbanih središč ne vplivajo le procesi znotraj mest, temveč tudi procesi, ki nastajajo izven njih. Tem procesom se morajo mesta z osveščenim delovanjem sprotno prilagajati ter obenem svoje delovanje usmerjati v urbani razvoj. Mesta tako preoblikuje celota lokalnih, regionalnih, nacionalnih in nadnacionalnih sil.

Razvoj mesta zahteva opredelitev virov znanja, ciljev razvoja, potencialnih konkurenčnih prednosti, poleg tega pa je nujna komunikacija med lokalnimi organizacijami, lokalnim prebivalstvom in lokalno oblastjo. Njihovo medsebojno sodelovanje omogoča definiranje

skupnih ciljev, oblikovanje vizije razvoja ter sprejemanje strateških odločitev glede pozicije mesta znotraj širšega, globalnega prostora (Hrovat, 2002, str. 11).

3.2.2. DRUGE OBLIKE URBANIZACIJE

Periurbanizacija

Označuje urbanizacijo širše ruralne okolice mesta, pogosto v obliki redke in neskladne poselitve. Spremlja jo postopna ekonomska, socialna in fizignomska preobrazba ruralnih območij. Periurbani prostor ni homogen in je podvržen stalni spremembi. Območja periurbanizacije se lahko določijo na osnovi petih kriterijev (Rebernik, 2004, str. 56):

- nadpovprečne gostote prebivalstva,
- nadpovprečne rasti prebivalstva,
- mešane rabe tal (urbanizirane površine, kmetijska zemljišča, gozdovi),
- visokega deleža novih zgradb,
- več kot 50 % dnevnih emigrantov med aktivnim prebivalstvom ter
- določene razdalje od mesta.

Eksurbanizacija

Gre za razširjeno suburbanizacijo oziroma suburbanizacijo širše ruralne okolice metropolitanskih območij. Pojav eksurbanizacije se povezuje s pojavom sekundarnih počitniških hiš v podeželskih območjih. Gre predvsem za predstavnike srednjega socialnega sloja, ki se razseljujejo v ruralno okolico metropolitanskih območij iz podobnih razlogov kot v primeru suburbanizacije. Zelo značilna je dnevna migracija v mesta. Povezuje se jo tudi z razseljevanjem upokojenega prebivalstva na podeželje. Izboljšana prometna dostopnost, nadaljnja decentralizacija delovnih mest in želja po bivanju v ruralnem okolju so dejavniki, ki omogočajo in spodbujajo pojav eksurbanizacije (Rebernik, 2004, str. 56).

Counterurbanizacija

Opisuje pojav selitve prebivalstva iz urbanih v ruralna območja oziroma upadanje števila prebivalcev v širšem metropolitanskem območju na račun selitve prebivalstva na podeželje. Razlogi in dejavniki, ki so omogočili in pospešili pojav cunterurbanizacije, so številni. Najpogosteje se kot poglobitni omenjajo naslednji (Rebernik, 2004, str. 57):

- izboljšano cestno prometno omrežje, izboljšana dostopnost do podeželskih naselij, vedno daljše dnevne migracije,
- nižji stroški bivanja v ruralnih območjih,
- decentralizacija delovnih mest, razvoj neagrarnih dejavnosti na podeželju, možnost zaposlitve v ruralnih območjih,
- višji dohodki in višji življenjski standard prebivalstva,
- višji delež in višji dohodki upokojenega prebivalstva,
- želja po bivanju v enodružinski hiši v ruralnem okolju,
- ruralna nostalgija, zavračanje urbanega okolja.

Urban sprawl

Termin urban sprawl bi lahko opisali kot razpršeni urbani razvoj ali razpršeno urbanizacijo. Tako je pojav razpršene in redke poselitve, vezan na avtomobilski promet, zunaj strnjenih urbanih ali ruralnih naselij, na podeželju in ob glavnih prometnicah.

Deset splošno sprejetih značilnosti povezanih s pojavom urban sprawl:

- nekontrolirana in nenačrtovana prostorska širitev,
- stanovanjska in trgovsko-poslovna območja z redko gostoto,
- prostorsko neskladen razvoj,
- razpršitev načrtovanja rabe tal med številne majhne lokalne skupnosti,
- prevlada osebnega avtomobilskega prometa,
- odsotnost centralnega planiranja in nadzora rabe tal,
- obsežni trgovsko-poslovni pasovi ob prometnicah,
- velike razdalje med poseljenimi območji,
- ločevanje različne rabe tal v posameznih območjih,
- proces postopne fizične in socialne degradacije starejših stanovanjskih območij.

Pojav je najbolj preučen in razširjen v ZDA, kjer je dobil močno negativen predznak. Med razlogi za razpršeno urbanizacijo se izpostavlja zlasti načrtno izgradnjo avtocestnega prometnega omrežja, nizke stroške prevoza z osebnimi avtomobili, preferenca po bivanju v podeželskem okolju ob sočasni degradaciji bivalnih, gospodarskih in socialnih razmer v mestih, ločevanje različnih vrst rabe tal kot osnovna oblika prostorskega planiranja in pomanjkanje nadzora ter planskih instrumentov za usmerjanje prostorskega razvoja. Vsi ti dejavniki so povzročili izjemno prostorsko širitev območij poselitve v obliki redke, med seboj neskladne urbanizacije. Z razpršenim urbanim razvojem se zato povezujejo številni negativni okoljski, socialni in prostorski učinki. Med okoljskimi učinki se izpostavlja predvsem izgubo kmetijskih površin, gozdov in drugih oblik naravnega okolja, kar ima številne negativne gospodarske in okoljske posledice. Močno se poudarja negativne učinke povečanega prometa, ki je neposredno povezan z razpršeno urbanizacijo: onesnaževanje zraka, povečanje porabe energije, poraba površin za prometnice, izguba časa in gospodarska škoda zaradi prometnih zastojev. Med socialnimi učinki se navaja izgubo prostorske identitete posameznih urbanih in ruralnih območij, povečano socialno segregacijo s koncentracijo nižjih socialnih slojev v mestnih središčih ter pospešeno propadanje mestnih središč in starejših predmestij. Poglavitni negativni prostorski učinki pa so neracionalna raba tal prostora in neracionalna raba že obstoječe ter visoki stroški izgradnje nove infrastrukture. Urban sprawl je torej oblika izrazito netrajnostnega prostorskega razvoja z visokimi družbenimi stroški (Rebernik, 2004, str. 58).

3.2.3. RAZVOJ URBANIZACIJE V ZADNJIH DESETLETJIH

Urbanistično načrtovanje, izraženo kot prostorsko urejanje, se je prvič pojavilo v 19. stoletju. Pojavilo se je kot posledica težko obvladljive kompleksnosti modernih družb. Potrebo po njem so narekovale neobvladljive, težavne situacije v človekovem bivalnem prostoru. Tako so se vzpostavljali mehanizmi prostorske regulacije ali intervencije.

Začetek urbanizacije se pojavi kot odgovor na specifične družbene in ekonomske težave, ki jih je sprožila industrijska revolucija. V zadnji četrtini 19. stoletja in v prvem desetletju 20. stoletja se pojavi urbanizem kot znanost – kot teorija o urejanju naselij, ki je poskušala reševati takratne urbanistične težave. To so bila predvsem »vrtna mesta« in »koncept soseske« ter najbolj posnemano »funkcionalistično mesto«, ki je vplivalo na preoblikovanje mest v območja za stanovanja, proizvodnjo, rekreacijo in promet. Ta delitev je sicer reševala nekaj težav, vendar je povzročila nove. Monotone stanovanjske soseske, oddaljena industrijska območja, hrupne avtoceste, koncentracija delovnih mest ter centralnih aktivnosti ... vse to je pripeljalo do socialnih getov, natrpanosti prometa in do funkcionalnega ter estetskega osiromašenja v sodobnih mestih.

V šestdesetih letih je tako prihajala v ospredje kritika urbanističnega načrtovanja, s tem so začeli sociologi, kulturni delavci pa tudi urbanisti iskati nove poti za razvoj mest. Eni so zagovarjali »visoko tehnologijo«, ki naj bi mesta predstavljala izrazito tehnično (mesto - stroj), drugi so zagovarjali »organski urbanizem«, ki je predstavljal preprost razvoj mest, ki naj bi se prilagajal spreminjajočim se programskim zahtevam zgradb in mest, katera delujejo enotno in živo kot organizem.

Tako so se med leti 1960 in 1970 v evropskih mestih prenovila srednjeveška urbana središča, spreminjali so jih v nakupovalne, peš cone, s tem so želeli sanirati obstoječe stanje, vendar je ob tem prihajalo do škodljive komercializacije. Funkcionalizem ni oblikoval socialno privlačnih, humanih in pestrih urbanih ambientov, zato so se v takratnem času vračali k arhetipom, kot so ulica, trg, stebrišče, robna obzidava, urbani blok, drevored, simetričnost (Pogačnik, 2000, str. 44).

V 70-ih letih je prihajalo do novih idej, mesta so pričela doživljati prometni in energetski kaos, najnevarnejša pa je bila družbena kriza socialno razslojenih mest, kjer so nastajali geti revežev, zasvojenih, brezdomcev, nezaposlenih, alternativcev ... To je bila posledica krivičnih družbenih odnosov in brutalnega kapitalizma. Poleg tega pa je na načrtovanje mest vplivala tudi naftna kriza in kriza onesnaženega urbanega okolja.

Tako so pričeli avtoceste umikati na obrobje mestnih središč, razmišljali so o ekološko in energetsko varčnih mestih. Pričeli so s prenovo starih jeder, kjer so načrtovali več stanovanj, kulturnih in turističnih programov, komercializacija pa se je umaknila bolj humanemu

urbanizmu (Pogačnik, 2000, str. 45). Vendar zaradi naraščanja kompleksnosti družbenega življenja načrtovalski sistem ni zadovoljeval novih družbenih potreb postmoderne družbe. Postmoderno gibanje je poskušalo obnoviti tradicijo v urbanem videzu z obnavljanjem človeškega merila, urbane identitete in kontinuitete. Vendar je to pogosto spremenilo samo zunanji videz modernističnih mest, namesto da bi oblikovalo nov koncept mesta v celoti.

Po 80-tem letu je prihajalo do reurbanizacije, humanizacije in smotrnega zgoščevanja, zlasti pa prenove stare industrije, pristanišč, dokov, železniških postaj, nekdanjih kurilnic, mestnih plinarn in elektrarn. Tako je v devetdesetih letih ponovno oživela podpora načrtovanju, ki naj bi v postmoderini zmede preprečilo in ublažilo negativne posledice »svobodnega trga«. V teh letih je imelo močan vpliv na urbanizem varstvo okolja, ki upošteva bioklimatske zakonitosti, varstvo krajine in biotipov znotraj mesta, plinifikacijo, toplifikacijo, dajanje prednosti javnemu prevozu, gradnja za gibalno prizadete ljudi, posluh za večnacionalne in večkulturne vplive. Pozornosti in prenove pa so deležni tudi marginalni deli mest. Želijo najti pravo mero med spoštovanjem izročila in uporabo zgodovinskih oblik ter med najsodobnejšimi konstrukcijami, materiali in tehnološkimi rešitvami (Pogačnik, 2000, str. 46).

Reševanje današnje problematike mest se je usmerilo v kakovost bivanja. Ta je povezana z ekologijo in z izboljšanjem medčloveške komunikacije. Principi urbanističnega načrtovanja dobijo novo podobo v Novi atenski listini. Ta dokument se nanaša na prebivalce in uporabnike mest ter njihove potrebe v hitro spreminjajočem se svetu. Listina promovira vizijo povezanega mesta, ki ga je mogoče izoblikovati s pomočjo načrtovanja, ki temelji na interdiscipliniranem sodelovanju in vključevanju prebivalcev mest v procese odločanja (Tamše, 2004, str. 25).

3.3. MESTO DANES

Mestu je v vsej zgodovini urbane civilizacije pripadala vloga spodbujevalca družbenega razvoja, napredka znanosti in tehnologije, trgovine, umetnosti in vsega, kar motivira človekovo mišljenje in delo v iskanju novih rešitev. Ta vloga se v sodobnosti še stopnjuje, krepi pa jo tudi koncentracija ljudi, specializacija dejavnosti in združevanje gospodarske in finančne moči (Hrovat, 2002, str. 5).

Mesto kot osrednjo enoto urbanih analiz so različno opredelili številni sociologi, urbanisti, ekonomisti, psihologi in drugi strokovnjaki. Mesto je urbano središče, je prostor, kjer se srečujejo in v medsebojni odvisnosti delujejo tri vrste urbanih akterjev: prebivalci, podjetja in mestna oblast.

Do začetka sedemdesetih let dvajsetega stoletja je v urbani politični ekonomiji veljalo, da so vplivi na urbano okolje posledica delovanja lokalnih poslovnežev. Urbani analitiki so videli razvoj mest in predmestij kot posledico individualnih želja, kot posledico povpraševanja

prebivalstva. Vendar na razvoj urbanih področij vpliva tudi ponudba, za katero lahko štejemo oblast. In prav oblast z ustrežno urbano politiko pomembno vpliva na razvoj urbanih središč. Regulacija davčnih stopenj, razpoložljiva zemljišča, urejena infrastruktura in čim boljša informacijska ter telekomunikacijska povezanost mesta z ostalimi urbanih središči na lokalni, nacionalni in nadnacionalni ravni ustvarja ugodne pogoje za tuje naložbe, ki imajo kot posledico odpiranje novih delovnih mest in s tem povečanje števila prebivalcev v mestu. Mestna oblast s prihodki financira projekte, ki izboljšujejo kvaliteto urbanega življenja. Vzroke urbanih sprememb razumemo skozi delovanje različnih vrst akterjev, pri čemer nekateri izmed njih vplivajo na urbani sistem od znotraj, drugi pa od zunaj. Pri preoblikovanju urbanega prostora moramo upoštevati dejavnike na lokalni, nacionalni kot tudi na nadnacionalni/globalni ravni. Z razvojem urbanih sistemov se te ravni vedno bolj prepletajo, medsebojno povezujejo ter ustvarjajo vse večjo urbano kompleksnost.

V procesu razvoja morajo mesta razviti mehanizme dolgoročnega strateškega planiranja tako na mestni kot na regionalni ravni. Mesto predstavlja središčno lokacijo znanja, raziskovanja, razvoja in inovacij, kajti urbano okolje je nepogrešljiv dejavnik za izvajanje teh dejavnosti. V mestih je zgoščena ponudba kvalificirane delovne sile, katere znanja in izkušnje so bistvenega pomena za inovacije. Pomembna pa je tudi povezanost elementov znotraj mesta, kot tudi medmestno mreženje v več nivojih v obliki telekomunikacijskih, informacijskih in transportnih povezav. Znanost in tehnologijo je torej potrebno integrirati v lokalno kulturo, če mesto želi oblikovati stabilno lokalno ekonomijo.

Poleg tega medsebojno povezani procesi na lokalni in globalni ravni omogočijo, da lokalna zgodovina in kultura postane lažje dostopna ter se transformira v vir lokalne ekonomije in družbenega razvoja znotraj globalne ekonomije in družbe. Ti procesi vključujejo povezanost urbanih akterjev in aktivno vključenost v družbene tokove informacij, idej, podob ipd. Nekatero oblike teh procesov so poenotene na globalni ravni, posledica tega je na primer globalni dostop do informacij preko interneta, možnost dostopa na skoraj katerikoli košček zemeljske oble, povečana tekmovalnost med mesti ter naraščanje oblik nacionalnega in nadnacionalnega povezovanja (Urry, 2002, str. 7).

Danes je mesto kompleks medsebojnih človeških odnosov na določenem fizičnem prostoru, ki ga določajo tehnični, ekonomski in socialni pogoji časa (Pogačnik, 2000, str. 12). V mestih so strukture vse bolj disperzne, hierarhije so zbrisane, prihaja do novih razvojnih koridorjev, v današnji dobi so značilne tendence po blaginji, mobilnosti in svobodni izbiri socialnih kontaktov. Funkcija mest je postala širša, regionalna in bolj družbena kot tehnična. Vzpostavljajo se nova sožitja človeka in narave. Lokalne pobude, krajevni in zunanji investitorji, tržnost in spremenljivost struktur narekujejo načrtovanje mozaikov pluralnih prostorov. Enkrat so usmerjeni v postmodernizem, drugič v vzdržni ekologizem, pa v svet visoke tehnologije in umetne realnosti, nato v popolno liberalizacijo gradnje, drugič pa v striktno usmerjeno in predpisano gradnjo.

Današnji prostor ustvarja nove, estetsko privlačnejše, uporabnejše in raznovrstnejše krajine, ki vzpostavljajo nova sožitja med človekom in naravo. Tradicionalni urbani sistemi so temeljili na preprostih komunikacijah, kratkih razdaljah, slabi informiranosti, majhni specializaciji, nižjih ravneh oskrbe, šolstva, zdravstva, kulture. Zato so bile gruče naselij izrazite in hierarhični odnosi precej razvidni. Danes pa vejičaste sisteme v prostoru zamenjujejo mreže, ki ga enakovredneje, bolj polivalentno in večplastno oskrbujejo, delijo in hkrati povezujejo.

Urbanizacija je postala difuzna in nestrukturirana. Prvi pogoj razpršitve je prometna povezanost in dostopnost, s katero so nastala asocialna, spalna naselja. Danes obstajajo lokacije naselitve, zaposlitve, šolanja, nakupov, rekreacije ... vse so prepletene in povezane. Sedaj delujemo v mnogo večjih, urbano-ruralnih organiziranih prostorih. Sodelujemo v vozliščnih prostorih, koridorjev, v prostorih med večjimi mesti, na obalah rek, jezer in morij ter ne več vezano na kratke razdalje. Avtoceste, železnice, letališča, plinovodi, toplovodi, mobilna telefonija, internet, satelitska televizija ... so sodelujočim učinkom povečali radije. Po takem bi se morala definicija mest spremeniti v definicijo mestnega teritorija. Mesto bi lahko bilo območje, kjer gostota prebivalcev na km² preseže določeno vrednost, pri kateri je delež stavbnih zemljišč, dolžina cest ali komunalnih vodovodov nad določenim odstotkom (Pogačnik, 2000, str. 16).

Oskrbne funkcije, ki jih mesto opravlja za svojo gravitacijsko okolje, niso več ključne za opredelitev mestnosti. Nakupovalni, zaposlitveni, rekreacijski in drugi centri v regionalni okolici lahko opravljajo funkcije za mestno prebivalstvo in s tem mesto gravitira navzven.

Razlog urbanizacije je predvsem socialno-ekonomske narave. V velikih urbanih naseljih posameznik lažje optimizira svoj položaj v družbi, izobrazi se ustrezno svojim zmožnostim, najde delovno mesto, izbira način potrošnje, doseže socialni status. V mestih so boljše možnosti izbire šolanja, delovnega mesta, mesta prebivanja, rekreacije, kraja za kulturo in športno udejstvovanje, nakupe, zdravstvene usluge ... Velike urbane aglomeracije so bolj ekonomične zaradi ekonomije obsega, večjih, bolj masovnih komunalnih in oskrbnih sistemov, zahtevne in povezane energetske ter okoljevarstvene infrastrukture. Tako si lahko predstavljamo, da bo mesto prihodnosti neskončno predmestje. Vloga starih jeder se bo spreminjala. Postala bodo kraj socialnih kontaktov za živeče v predmestjih, kraj kulture, turizma, gostišč, upravnih zgradb prestižnih firm, bank, zavarovalnic itd. Funkcije kot so stanovanjska, trgovska, obrtna, industrijska se bodo selile v regionalno okolico. Stara mesta bodo po vsej verjetnosti lahko le še simbolične scenografije, arhitektonsko bogate kulise z novo vsebino.

Centralne dejavnosti se locirajo na zanje zanimivejše lokacije. Nakupovalna središča se pojavljajo na obrobju velikih mest ali sredi polja silnic med več sosednjih mest. Podobno velja za zabaviščne, sejemske, tehnološke in industrijske parke. Vrhunska izobraževalna in

raziskovalna središča so lahko na odmaknjenih lokacijah, saj ima vsaka dejavnost svoje lokacijske zahteve. Znale so trgovske in logistične mreže. Ponekod te mreže sovpadajo, ponekod so samostojne. Točke sovpadanja so velika mesta, križišča prometnic, atraktivne turistične točke.

3.3.1. SPREMEBE V DEMOGRAFIJI

V Sloveniji so še vedno prisotne težnje po koncentraciji prebivalstva na majhnem delu poseljenega sveta in hkratne tendence po razseljevanju in redčenju prebivalstva na obsežnih območjih poselitvenega prostora. Ob zadnjem popisu (v obdobju od 1991 do 2001) je bilo razvidno, da se je največ prebivalstva priselilo v okolico Ljubljane, na Obalo, pas pri Celju in Mariboru ter nekoliko manj v goriško in dolensko regijo. Izseleni pa so se iz Prekmurja in iz višjih predelov Julijskih Alp (Popis 2002, 2002).

Na demografska gibanja ima pomemben vpliv selitvena mobilnost, ki je pomemben element preobrazbe pokrajine. Zaradi spremenjenih ekonomskih pogojev in motivacije se spreminjajo smeri prostorske gibljivosti prebivalstva.

V najzgodnejših urbanizacijskih stopnjah je bil največji delež prebivalstva zaposlen v kmetijstvu, stopnja urbanizacije je bila nizka. V industrijski stopnji urbanizacije (težišče zaposlovanja je bilo v sekundarnih dejavnostih) je bila socialna in prostorska mobilnost v naglem porastu. Prevladujoča smer selitev je bila usmerjena iz vasi v mesta. V terciarni stopnji urbanizacije pa je težišče zaposlovanja v terciarnih dejavnostih in ponovno pride do sprememb pri migracijskih smereh. Učinek takšnega razvoja je pojav mestnih regij. Tako se posledice spremenjenih oblik mobilnosti prebivalstva kažejo na demografskem, socialno-ekonomskem in kulturnem področju kot tudi v prostorsko-političnih odnosih.

S širjenjem urbanizacije v okolico mest je pripeljalo do tega, da mesta niso več osrednja in najbolj privlačna točka, to postaja njihova okolica, ki prebivalstvu ponuja drugačne razmere za bivanje. V srednjem veku je imelo mestno središče status najvrednejšega bivanjskega okolja, kasneje v industrijski dobi so to postala vilska predmestja, danes pa so to že območja okoli mest.

Industrializacija je povzročila nove tokove v gospodarstvu, prebivalstvenih strukturah in pokrajinski fiziognomiji. V šestdesetih letih je bil predvsem značilen selitveni tok s podeželja v bližino zaposlitvenih središč, ki se je v drugi polovici sedemdesetih letih umiril. Tako so se selitveni tokovi postopno preusmerjali v obratno smer in v osemdesetih letih je bilo možno opaziti prepletanje migracijskih tokov bodisi iz mestnih središč ali pa še vedno s podeželja na mestno obrobje.

Vse pogosteje lahko opazimo, da mestni prebivalci kupujejo parcele v obmestnih naseljih, posebno tam, kjer je dostopnost do mesta dobra. Selitve povzročajo pomanjkanje stanovanj, to je tudi eden od možnih načinov reševanja socialnih problemov v mestih, saj se s tem socialno problematičnim prebivalcem odobrijo ugodni kreditni pogoji za gradnjo stanovanjske hiše v bližnjem obmestnem naselju (Ravbar, 2000, str. 27). Zavedati se moramo, da so cene zemljišč izven mestnega središča znatno nižje in s tem bolj dosegljive večini prebivalstva.

Eden od pomembnejših dejavnikov preseljevanja prebivalstva izven mestnega središča pa je tudi raznovrstno onesnaževanje okolja, ki se pojavlja v stanovanjskih območjih v vseh mestih. Ta dejavnik vpliva tudi na selitev proizvodnih, servisnih obratov iz mesta na obrobje. Analize so pokazale, da so selitve in med njimi doseljevanje zelo dober indikator za regionalno demografsko diferenciacijo. Prebivalstvo se vedno bolj seli in koncentrira na območjih, ki nudijo boljše razmere za bivanje, delo in oddih.

Potrebno pa je še omeniti staranje prebivalstva. Slovenija je imela po drugi svetovni vojni veliko število rojstev. Nato pa se je število rodnosti začelo zniževati, čeprav je bilo večje število priseljevanja, predvsem iz republik nekdanje Jugoslavije. Slednje je seveda pripomoglo k povečanju rodnosti, vendar je začelo to število upadati v začetku osemdesetih let. Rast števila prebivalcev se je ustavila, hitro pa se je večalo število starejših prebivalcev in njihov delež med prebivalstvom. To je eden od znakov napredka človeštva. Problem pa nastane s pomanjkanjem mladih prebivalcev, ne v številu starih. Kljub nazadovanju skupnega števila prebivalcev bo število starejših prebivalcev naraščalo zaradi daljšanja pričakovane življenjske dobe in zaradi številčnosti prebivalstva v srednjih letih. Prav v mestih je število in delež starejšega prebivalstva med najvišjimi (tipičen primer je Nova Gorica, pred leti je bilo to mesto mladih, danes pa je to klasičen primer demografsko zelo starega mesta). Pri tem se pojavljajo dodatne naloge, predvsem v zvezi z izgradnjo specifične infrastrukture, ki jo potrebuje starejše prebivalstvo (zdravstvo, stanovanja, prehrana) in z nudenjem še več ugodnosti pri kreativnem življenju (tretja univerza, različni popusti pri prevozu, cenejši nakupi v času pokojnin ipd.).

Slovenija je v svojem povojnem razvoju zaradi deagrarizacije, industrializacije, urbanizacije, intelektualizacije ipd. – skratka vse obsežnega tehnološkega napredka in modernizacije celotne družbe, nedvomno dosegla pomembne rezultate na ekonomskem in socialnem področju ter bistveno spremenila svojo gospodarsko, demografsko in naselbinsko strukturo. V povojnem obdobju se je ob starih industrijskih območjih oblikovalo več novih razvojnih – zaposlitvenih središč, ki so postopoma prevzemale funkcije novih razvojnih polov (poleg Ljubljane, Maribora, Celja, Kranja, Jesenic, Trbovelj so se pridružili Novo mesto, Nova Gorica, Murska Sobota, Velenje in somestij Koper - Izola - Piran ter Krško - Brežice). Nova razvojna središča so pripomogla k socialnim in gospodarskim spremembam nekaterih v preteklosti manj razvitih širših območij. To je omogočilo postopno zmanjševanje življenjskih

razlik in delovnih pogojev prebivalstva med posameznimi regijami. Razmestitev in razvoj delovnih mest kaže na močno polarizacijo zaposlitvenih aktivnosti v mestih in urbanih regijah, ki pa se vendarle postopno prestavlja proti podeželju. Z razporeditvijo delovnih mest je povezana tudi višja koncentracija deleža bolj izobraženih prebivalstvenih skupin v urbanih območjih, deleži prebivalcev z visoko in višjo izobrazbo so v mestih in urbaniziranih naseljih tri do petkrat višji od tistih v podeželskem tipu. Razmestitev delovnih mest v regijah je odvisna od stopnje njihove ekonomske in splošne razvitosti. Za manj razvita okolja velja, da koncentrirajo razvoj delovnih mest pretežno v enem centru. Razvitejše regije pa imajo praviloma razvitih večino naselij z raznovrstno strukturo delovnih mest. Določajo jih omrežja tistih mest, ki so med seboj povezana s trgom delovne sile, z ustreznimi prometno mrežno ter koridorsko gospodarsko infrastrukturo in z ostalo komunikacijsko opremo v enotno gospodarsko-geografsko območje (Ravbar, 2000, str. 33).

Demografske spremembe – kot primer propada, staranja prebivalstva, individualizma in zmeraj več različnih vrst družin (samski, ločeni starši, sestavljene družine, samo pari brez otrok ...) kažejo na procese urbanizacije, ki močno vplivajo na življenje po celi Evropi.

3.3.2. ZAMIRANJE MESTNIH SREDIŠČ

Vse bolj smo priča spreminjanju vloge zgodovinskega središča. Ohranilo in okrepilo je svoje socialno kohezivno, simbolično, kulturno, upravno in poslovno vlogo, ki jo podpirajo tudi naseljitvene, trgovske in druge storitvene funkcije. Historična jedra so danes arhitekturna scenografija, zgodovinski spomin, so tisto, kar je še ostalo od mestne identitete. Čim zapustimo mestno jedro, smo v blokovni soseski, zelenih predmestjih, industrijskih conah in prav zaradi tega zgodovinska središča toliko bolj pridobivajo na pomenu, zavedamo se njihove dragocenosti in vrednosti ohranitve.

Mesta so se tako razvila v konkurenci sosednjih središč v odvisnosti od zaledja, človeških in naravnih virov, prometnih tokov, posebnih funkcij in brezštevilnih drugih okoliščin. Kot sem že omenila – naselja rastejo, stagnirajo ali propadajo (Re Urban Mobil, 2006).

Veliko se govori o propadanju mestnih jeder in poleg tega, da prihaja do fizičnega propada, se spreminja tudi njihova vloga. Pozablja se na novo urbanost, na kulturni in turistični utrip, na jedro kot kraj srečevanja ljudi, na kraj simbolov in spominov. Te vloge ne moreta zamenjati še tako sofisticirana nova arhitektura nakupovalnih centrov in množica parkirišč na mestnem obrobju.

Odsotnost starega jedra je trajna pomanjkljivost novih mest, kjer nimajo nobenega zgodovinskega mesta in bogastva stare arhitekture, zato si v nakupovalnih centrih dekoraterji lokalov privoščijo marsikaj – imitacije naravnih lokacij, z željo da bi jim dodali nekaj pristnejšega in toplejšega, kar bi pritegnilo obiskovalca.

Zaradi demografskih, socialnih in ekonomskih nesorazmerij med željami in možnostmi, je v mestnih središčih nastala potreba po njihovi reurbanizaciji. Cilji so usmerjeni k hkratnemu varovanju in razvoju kvalitetne arhitekturne dediščine, k možnostim novih metod za načrtovanje in izboljšanje.

Pojem prenova starega mestnega jedra je bil doslej uporabljen kot razširitev ciljev revitalizacije in varstva tistih delov mest ali drugih naselij, ki so v svojih jedrih ohranila pomembno kulturo in identiteto stavbne dediščine. V zadnjih letih pa se je zaradi izjemno hitrih socialnih, demografskih, ekonomskih in tudi političnih sprememb zlasti v Evropi začel uveljavljati pojem reurbanizacije. K prejšnjim ciljem se je dodala še težnja po izraziti razvojno načrtni prenovi in hkratnemu ohranjanju pomenske, kulturne in simbolne vrednosti naselbinskih jeder, ki naj bi svojo vrednost izražala tudi z ekonomsko upravičenostjo tako načrtovane aktivne in celostne preнове mesta.

Reurbanizacija širših območij mestnih jeder naj bi varstvene cilje preнове zaokročila v naslednje cilje:

- Reurbanizacija jedra postane strateški del prostorskega načrtovanja, urejanja, varovanja in razvoja celotnega mesta. Nujna je njena vključitev v dolgoročne razvojne plane.
- Strategija preнове vključuje temeljno obliko varstva celovite kulturne dediščine mesta. Potrebno je upoštevati varstvene pogoje zaščite in identiteto pomembne kulturne dediščine na vseh ravneh od arhitekturnih do naselbinskih, krajinskih in okoljskih vrednosti.
- Cilje preнове kot temeljne oblike revitalizacije in bodoče kvalitetne reurbanizacije je potrebno razširiti tudi na degradirane dele mesta.
- Reurbanizacija ne predstavlja le prenovu varovane kulturne dediščine, ampak tudi posodobitev za novo rabo obstoječih kvalitetno zgrajenih in oblikovanih struktur ter skrbno nadzorovan 'marketing' ugotovljenih naselbinskih in arhitekturnih vrednot.
- Metodologija mora biti dvostopenjsko načrtovana. Obsegati mora dolgoročni plan (strategijo) celovite mestne preнове in podrobne načrte izvedbe celovite preнове zaključenih območij.

Po definiciji iz sredine devetdesetih let naj bi bila potrebna »regeneracija« mestnih jeder v smeri socialne, ekonomske, strukturne in ekološke preнове opuščeni ali degradiranih urbanih predelov. Vzroki za to naj bi bili v suburbanizaciji evropskih mest, v posledični dezurbanizaciji mestnih središč in vzporednem krčenju mest ter nato v ponovnem naseljevanju z novimi strukturami prebivalcev (Fister, 2003, str. 12).

Za vgraditev novih ciljev preнове v celoviti prostorski plan mesta je potrebno opredeliti tudi nekatere nove sestavine strategije razvoja in metode dela. Sestavine kriterijev splošnih usmeritev reurbanizacije, ki postanejo del enotne strategije varstva in upoštevanja posebnih

vrednot, so varstvo zaščitene območij in delov zaščitene nepremične dediščine; prenova degradiranih območij, ki so vezani na kvalitetne predele mesta; posebne značilnosti kot identitete vrednot, ki naj postanejo izhodiščno merilo tudi za kvaliteto bivanja in ekonomsko upravičenost reurbanizacije ter uveljavitev smotrnosti in prednostne vloge prenove pred novogradnjami za celotno grajeno strukturo.

Opredelitev območij se določi po fizičnem obsegu, vrednostnih kriterijih, pričakovanih problemih in možnih rezultatih. Vgradi se razmerja med prenovo in novogradnjo v merilu izvedbenih načrtov. Splošne cilje opredeli interdisciplinirana skupina, ki jo koordinirajo ustrezne službene mestne uprave. Ter poleg vsega tega je potrebno tudi uvesti participacijo prebivalcev, lastnikov in uporabnikov mesta.

Prenova degradiranih delov mest zahteva določene dejavnosti, kot so analiza in določitev degradiranih delov glede na prostorsko zasnovo, glede na stavbno tkivo in vsebino. Potrebna je izdelava predlogov za smotrno rabo nekvalitetno uporabljenega prostora, za ekološke, vsebinske in kvalitetne sanacije ali nadgradnje degradiranih delov mestnega centra ter za ekonomsko ugodne rešitve pridobivanja novih kapacitet v degradiranih delih in nujno vzpostavitev stalne povezave z drugimi deli plana prenove ter s strategijo razvoja mesta kot celote.

Osnovni načrt reurbanizacije mestnega jedra je mogoče sprejeti kot del prostorskih dokumentov mesta ali povsem samostojno. Vzporedno se zagotovi stalni »monitoring«, oblikovanje dovolj aktivnih iniciativ in povezavo s ciljno strategijo na državni ali celo internacionalni ravni.

3.3.3. STAVBNA DEDIŠČINA

Pri izdelavi usmeritev in pogojev celovitega varstva kvalitetnih/karakterističnih območij mesta in kulturne dediščine mora ob splošnih pogojih varstvenih postopkov zajeti tudi dodatne sestavine kot je analiza vrednot, podobe in strukture značilnih območij mesta ter postavitev oblikovalskih usmeritev zanje. Ter izdelavo strokovnih osnov za integralno varstvo zaščitene nepremične dediščine mesta, ki mora biti dopolnjena z aktualiziranjem stanja, določitvijo vplivnih območij, postavitvijo novih varstvenih pogojev, ki omogočajo tudi razvoj.

Razvoj obstoječih grajenih struktur in usmerjanje v kvalitetno rabo ter hkratno varovanje tistega dela, ki ga ovrednotimo kot obstoječe kulturno dediščino, mora predhodno nastati ustrezna baza podatkov, na podlagi katerih se lahko določi strategija razvoja ter potrebno je izdelati količinsko opredeljene scenarije za razvoj (celovita strategija prenove mestnega jedra se povezuje s posameznimi izbranimi predeli glede na njihove fizične, vsebinske ali pomenske značilnosti).

Postopna in podrobna izdelava načrta celovite prenove je potrebna zaradi upoštevanja dejanskega stanja, in sicer ne na podlagi zastarelih ali iz medsebojno neprimerljivih podatkov, obenem pa je potrebno ustvariti aktivno sodelovanje s prebivalci in uporabniki mestnega območja, za katerega se načrtuje reurbanizacijo.

Najpogostejša negativna izkušnja je bila v naporih večine mest s kvalitetno stavbno dediščino, da so v njeno likovno in fizično varstvo vložili izjemne napore, ob hkratnem zanemarjanju njene vsebine, prebivalcev, ekonomičnosti, razvojnih možnosti. To so sicer znana dejstva, ki izhajajo iz pomembne in s strani javnosti močno nadzorovane naloge varstva kulturne dediščine, vendar so rezultati marsikje vodili v praznjenje mestnih jeder. Povsem nasprotni so podobno negativni primeri, ko je bila kvalitetna kulturna dediščina razvrednotena in uničena s ciljem, da bi pridobili hitre ekonomske in socialne rezultate z neustrezno vsebino arhitekturne dediščine ali preprosto z rušenjem in nadomeščanjem s ceneno gradnjo. Razlog pa je bil pogosto prav v pomanjkanju koordinacije med načrtovalci, oblastmi in uporabniki (Fister, 2003, str. 16).

Zavedati se moramo, da ni trajnostnega razvoja (gospodarskega, družbenega ali kakršnega koli drugega) brez služenja skupnim ciljem. Dolgoročno gledano je gospodarski učinek ohranjanja dediščine precej manj pomemben kot njegov izobraževalni, okoljevarstveni, kulturni, estetski in družbeni učinek. Vendar pa kratkoročno mnoge od tistih, ki imajo največji vpliv na to, kaj se dogaja z viri naše dediščine – lastnike nepremičnin, poslance, bankirje, vlagatelje – zanima gospodarski vidik stavbne kulturne dediščine. Tisti, ki sprejemajo odločitve pogosto skozi vrata gospodarskega učinka, vstopijo med zagovornike ohranjanja dediščine iz drugih, pomembnejših razlogov.

3.3.4. NAKUPOVALNA SREDIŠČA

Na ustroj mestnih središč vpliva tudi način ponudbe trgovskega blaga. Kratek zgodovinski pregled nam pokaže, kako se je trgovanje razvijalo v mestih. V srednjem veku so obrtniki pred vrata svoje hiše, ki je bila hkrati tudi njihova delavnica, postavili stojnice ter na njih razstavljali izdelke. Ulice, še bolj pa trgi, so se ob tržnih dnevih spremenili v trgovine na prostem. Največ jih je bilo v središču mesta, saj je bilo najboljše dostopno in obiskano. Kasneje se je prodaja blaga prenesla v notranjost hiše. Trgovanje je potekalo neodvisno od vremena, trgovec pa je imel pri roki manjše skladišče. Prve trgovine so ponujale raznovrstne izdelke, bile so trgovine z mešanim blagom. Najbrž pa je vse večja ponudba blaga trgovce prisilila, da so se omejili na določene izdelke, posledica je bil nastanek specializirane trgovine in trgovske ulice z določeno vrsto trgovin. Večina trgovin je bila v središču ter ob vpadnicah v mesto. V 19. stoletju so se pojavile blagovnice oziroma velike trgovinske hiše, ki so po vzoru nekdanjih trgovin z mešanim blagom ponujale raznovrstne izdelke, vendar v veliko večjem izboru/obsegu. Tudi te so bile v mestnem središču ali na njegovem robu, saj se je tod

zadrževalo največ ljudi, središča mest so imela takrat predvsem trgovsko funkcijo. V sedemdesetih letih 20. stoletja se je pojavila nova oblika trgovske ponudbe, ki ustreza množični proizvodnji, le-ta pa terja množično ponudbo in potrošnjo, visoko stopnjo motorizacije prebivalstva, spremenjene nakupovalne navade ter zasičenost mestnih središč s prometom in oskrbnimi navadami.

Nastala so nakupovalna središča. Običajno so locirana na robu mest, kjer je tudi populacijsko težišče sodobnih mest in kjer je dostopnost (pomemben element življenja v mestu) najboljša. Dobršen del trgovinske dejavnosti se je tako iz središča preselil na obrobje, ki se je iz manj vrednega prostora prelevilo v atraktiven in ekonomsko aktiven del mesta. Zaradi številnih prednosti, kot so boljša dostopnost, koncentracija različnih trgovin na majhnem prostoru, velika izbira blaga in dejavnosti, daljši delovni čas ter neodvisnost od vremenskih razmer, postajajo nakupovalna središča nova urbana vozlišča, kar pomeni, da imajo poleg oskrbne še socialno (postajajo območja socialnih stikov med ljudmi) in simbolno funkcijo (velikost in urejenost nakupovalnega središča postaja razpoznavni element mesta).

V začetku devetdesetih let, kmalu po uveljavitvi tržnega gospodarstva, so se nakupovalna središča pojavila tudi v Sloveniji. Razmah trgovske dejavnosti, razvoj podjetništva, pomanjkljiva oskrba v času socializma, porast blagostanja in širjenje potrošništva so ustvarjali ugodne razmere trgovini. Indeks povečanja števila prodajaln je zelo visok, še višji pa je indeks povečanja prodajnega prostora. Očitno so nakupovalna središča pojav, ob katerem se je spremenil ustroj mesta in z njim tudi mestno jedro.

Zavedati se moramo, da so nakupovalna središča območja, kjer so v eni ali več stavb skoncentrirani trgovski lokali različnih vrst, gostinske in storitvene dejavnosti. In ker so prvenstveno namenjena motoriziranim obiskovalcem, so locirana na dobro dostopnih mestih ter imajo veliko površin, namenjenih parkiranju. So načrtno zgrajena, z oskrbnimi dejavnostmi za kratkoročno, srednjeročno pa tudi za dolgoročno oskrbo. Običajno imajo skupno upravljanje ter skupno oglaševanje v javnosti ter enotni delovni čas. Od blagovnice in trgovske hiše se razlikujejo po večjem številu trgovskih lokalov in po velikosti, od velikih samopostrežnih trgovin pa po lokaciji in večjem asortimentu blaga. Bistvena značilnost nakupovalnih središč so koncentracija trgovin, veliko število parkirnih mest ter velika ponudba različnega blaga (Drozg, 2001, str. 10).

Z nakupovalnimi središči se je v večini slovenskih mest izboljšala oskrba, ki je sedaj bolj primerljiva z razmerami v razvitejših državah. Opažamo tudi, da je v nakupovalnih središčih vedno več dejavnosti, ki presegajo zgolj nakupovanje in oskrbo. Oskrbovanje prerašča v posebno obliko doživetja, zato se v nakupovalnih središčih množijo zabavne prireditve, srečelovi, veliko je storitvenih dejavnosti, na primer turistična agencija, servisov, kar pritegne ljudi, ki tam iščejo zabavo, družbo, način preživljanja prostega časa.

Izkušnje iz razvitejših držav kažejo dvoje posledic nakupovalnih središč: po eni strani povzročajo zmanjšanje števila trgovin v središču mest in njihovo prestrukturiranje, po drugi strani se nakupovalna središča spreminjajo v nova urbana vozlišča in sodobna središča socialnega in družabnega življenja (Drozg, 2001, str. 19).

Zaenkrat posledic nakupovalnih središč na trgovsko dejavnost v mestnih središčih ni mogoče objektivno oceniti, saj pravi učinki še niso vidni/izmerljivi. Pri tem je potrebno upoštevati, da je v historičnih jedrih številnih mest opazno zapiranje trgovin, še bolj pa sprememba strukture trgovin, kar je posledica suburbanizacije in zmanjševanja števila prebivalcev v mestnih jedrih. Tako so se samopostrežne trgovine z živili preselile iz mestnega središča v stanovanjska območja, v središčih mest pa je zaznavna rast števila poslovnih prostorov, specializiranih trgovin ter gostinskih lokalov. Nakupovalna središča so velika konkurenca trgovski ponudbi v mestnih središčih, ne le zaradi številnih lastnosti, ki so bliže sodobnemu načinu življenja, ampak tudi zaradi tega, ker se trgovci v mestnih središčih težko upirajo profesionalni, marketinško naravnani ponudbi velikih trgovin in nižjim cenam, kakršne dosegajo velike trgovske organizacije.

3.3.5. PROMETNA POVEZAVA

Ob današnjem hitrem načinu življenja pridobiva na pomenu dobra prometna povezava. Najbolj se to opazi tam, kjer se nahajajo specializirani centri: nakupovalni centri, komercialne cone, zabaviščni, izobraževalni, zdravstveni, gospodarski, znanstveno-raziskovalni centri, turistični, kulturni, športno-rekreacijski, vojaški centri, tam, kjer je večji pretok ljudi.

Prometna infrastruktura je tista, ki najbolj vpliva na nove prostorske realnosti, saj deli in hkrati povezuje prostor. Izgradnja dobre prometne mreže vpliva na mnogo različnih funkcij. Obstoječe zastarele prometnice predstavljajo šibko točko k dolgi dnevni migraciji ter povzročajo prometne zastoje. Zato morajo biti prostori, ki so vse bolj obiskani, locirani na okoljsko in infrastrukturno najugodnejših mestih, s priključitvijo na prometnice, kjer ni pomanjkanja parkirišč in kjer je zadosten tudi javni prevoz. Če so območja slabo dostopna, lahko pride do izseljevanja in zamiranja določenih predelov ter s tem nastajajo degradirana in zapuščena mestna območja, ki povzročajo dodatne stroške in investicije.

3.3.6. TURIZEM, REKREACIJA

Turizem je ena največjih svetovnih gospodarskih dejavnosti in v mnogih regijah največji vir prihodka in delovnih mest. To je dejavnost prihodnosti, turistično povpraševanje temelji na vrednotah ter potrebah sodobnega človeka, turistična ponudba pa povezuje gospodarske in druge dejavnosti ter ima številne multiplikacijske učinke. Prostor se prilagaja namenom preživljanja prostega časa in raznim aktivnostim. S tem se poveča pomen rekreacijskih centrov, športnih igrišč, umetnih jezer, zabaviščnih in vodnih parkov, sprehajalnih in učnih

poti, kolesarskim stezam, panoramskim cestam ... Upoštevati moramo, da je poleg osnovnih potreb pri turistih potrebno ponuditi tudi druge aktivnosti, kot so gibanje (športne dejavnosti in igre), druženje (zabava, razstave, proslave, atrakcije, obiski ustanov) aktivnosti v naravi, tekmovanja ali turnirji, obiski turističnih kmetij, zdravstveno rehabilitacijske dejavnosti, izobraževanje, kongresi, festivali (Pavšer, 2001, str. 36).

Turizem je hkrati povezan z okoljem, gospodarstvom in družbenim življenjem. Pomaga ljudem, da po napornem delu najdejo v naravi in v urejenem turističnem okolju svoje notranje ravnovesje. Tako je ob urejanju naselij in turističnih območij potrebno presoditi želje, upravičene potrebe in realne možnosti, da ne bi preseгли meja, ki jih dopušča narava. Turizem je treba programirati na podlagi presoje o koristih in tudi bremenitvah, ki jih prinaša, da bi bil izid sprejemljiv za gospodarstvo in ohranjanje naravne vrednote. Vpet je med odgovornostjo za varovanje okolja ter interese in dogajanje v družbi.

Slovenija je pokrajinsko in biotsko raznovrsten ter naravno lep vrt Evrope, poln slikovitih turističnih krajev in območij (Lobnik, 2001, str. 6).

Turizem je dejavnost, za katero je ohranjanje okolja neposredno pomembno. V Slovenijo kar 60 % turistov prihaja zaradi narave, miru, počitka in podnebja. Tako predstavlja eno ključnih prednosti in priložnosti ohranjanje naravne vrednote in krajinske raznovrstnosti. Prav tako pa je povečana zavest o pomenu naravnih znamenitosti za turiste, ki se kaže v večji ponudbi in večji obiskanosti tovrstnih turističnih objektov.

Nacionalni program varstva okolja napoveduje usmerjanje aktivnosti v razvijanje sonaravnih oblik turizma, ki omogočajo smotrno rabo prostora ter okolja prijazne in neškodljive dejavnosti, objekte in naprave ter razvijanje turistične ponudbe, ki poudarja naravno in kulturno identiteto v trženju.

Kot turističen kraj se obravnava kraj, ki ponuja (Bat, 2004, str. 128):

- privlačne možnosti za bivanje (naravne lepote, zdravilni vrelci, kulturnozgodovinski spomeniki, kulturne, zabavne in športne prireditve ...),
- komunikacijske možnosti (možnost dostopa, prometne zveze ...),
- receptivne možnosti (namestitveni objekti s spremljajočimi trgovinskimi, obrtniškimi, poštними in drugimi storitvenimi objekti pa tudi parki, sprehajališča, kopališča ...).

3.3.7. ZAKONODAJA

V preteklosti ni bilo pri gradnji mest nobenega načrtovanja. Njihova rast je temeljila na spontani in organski zasnovi. Graditelji niso upoštevali nekih pravnih, napisanih načel, vendar so se kljub temu držali nekih pravil, ki so vodila k smiselni in uporabni, estetski zazidavi bivalnega in delovnega okolja (ustrezna lega zgradb, osončenje, ulična mreža, možnost

obrambe, trgovanja, socialne stike). Kljub spontanemu urejanju naselij, je prihajalo do smotrnega, gospodarnega zidanja.

Prve mestne načrte srečamo pri novih prestolnicah, novih kolonizacijskih mestih in pri vojaških postojankah. Srednjeveška mesta so poznala predpise, ki so določali višino hiš, odmike, požarni red, gradnjo obzidij, mestnih vrat ipd. V tistih časih se je veliko načrtov in predpisov oziralo na obrambo in varnost mest.

Z nenadzorovano gradnjo je prihajalo do različnih težav, tako so probleme nakopičenih mest pričeli reševati v industrijski revoluciji, ko so pričeli izdelovati regulacijske načrte. S tem je prišlo do prvih poskusov urbanistične zakonodaje, začeli so postavljati pravne temelje urbanistični regulaciji. Prvi urbanistični zakon je bil sprejet leta 1909 v Angliji in je poskušal odpraviti higienske probleme in goste pozidave.

Slovenija je svojo urbanistično politiko pričela uveljavljati v povojnem obdobju. Za takratna leta, ko je značilna obnova mest v sklopu jugoslovanskega urbanizma, je slovenski šel naprej skozi fazo centraliziranega, državnega urejanja. Gradili so nova večja industrijska mesta, stanovanjske cone za delavce in združene kmetijske komplekse, hoteli so rešiti velik stanovanjski primanjkljaj s centralizacijo urejanja prostora preko političnih sistemov. Temelje prve slovenske prostorske zakonodaje so uvedli v 60-ih letih z Zakonom o urbanističnih naseljih in z Uredbo o gradbenih okoliših. Čeprav jim ni uspelo, so hoteli preprečiti gradnjo enodružinskih hiš v obrobju mest in na podeželju ter usmeriti zazidavo v večjih urbanih naseljih.

S političnimi težnjami k decentralizaciji oblasti je dobila glavno pristojnost za urejanje prostora občina. V letih 1967 sta moderno urejanje prostora za Slovenijo uvedla Zakon o urbanističnem planiranju in Zakon o regionalnem prostorskem planiranju. Kljub temu, da sta slonela na socialistični direktivi, sta imela mnogo sestavin tedanje zahodnoevropske zakonodaje (glede metodologije, funkcionalistične in tehnične naravnosti ...). Izdelan je bil Regionalni prostorski plan Slovenije, ki pa dolga leta ni bil uresničen. Za občine so bili izdelani urbanistični programi, ki so določali nova stavbna zemljišča, kmetijska in gozdarska območja, območja z naravnimi vodnimi viri, trase cest ter druge infrastrukture. Izdelali so urbanistične načrte, zazidalne načrte so uporabljali za gradnjo velikih stanovanjskih sosesk, industrijskih con, družbenih centrov, za urejanje podeželja pa so skrbeli urbanistični redi, čeprav je bila gradnja izven mest prepuščena sama sebi. Urbanistični projekti tistih časov so bili funkcionalistični, poudarjali so prometna omrežja, stanovanjsko in industrijsko gradnjo, vendar niso imeli pravne ekonomske in finančne podlage.

V začetku osemdesetih let je bila vedno večja zavest ljudi o potrebnem varstvu naravnih virov, o mestni prenovi, varstvu okolja in dediščine. V Sloveniji so želeli uvesti zapleten samoupravni sistem, ki pa je bil neučinkovit zaradi nerealizirane kontrole in načrtovanih

planov. Tako je tudi v Slovenijo prišla druga generacija prostorskih zakonov. Leta 1984 so sprejeli Zakon o urejanju prostora, Zakon o urejanju naselij in drugih posegov v prostor ter Zakon o stavbnih zemljiščih. S podlago teh zakonov je bil izdelan in sprejet dolgoročni plan Slovenije – Slovenija 2000, ki je določal urbani sistem, predmestna območja za kmetijstvo, gozdarstvo, pridobivanje rudnin, zaščite vodne vire, prostore varstva narave in kulturne dediščine, območja turizma ter rekreacije, osnove varstva okolja, pomembne prometne, energetske, komunalne in okoljevarstvene infrastrukture ... Za občine so bili izdelani prostorski plani občin. Urbanistične in krajinske zasnove so bile izdelane za naravovarstveno, rekreacijsko, ekološko ter turistično podlago načrtovanja mest. Z vsemi planskimi akti naj bi ščitil družbene interese in prostor (naravno bogastvo in javno dobro) (Pogačnik, 1999, str. 47-50).

V veljavi je veliko zakonov, ki poskušajo usmerjati in nadzorovati posege v prostor, v razno infrastrukturo, v stavbe. Vsake spremembe in dopolnitve, ki nastajajo na omenjenem področju, so dolgoročno usmerjene, saj se vse bolj zavedamo, kako pomembno je natančno usmerjeno in načrtovano poseganje v prostor.

3.3.8. EKOLOGIJA

Vse več je zavedanja o pomenu zdravega življenja in eden od dejavnikov, ki ima velik vpliv na naše zdravje, je okolje, v katerem živimo. S širjenjem in večanjem mest ter z večanjem števila prebivalstva se vse bolj kopičijo odpadni materiali, ki škodijo naravi in s tem nam samim. Pri tem se ljudje vse bolj zavedamo problema onesnaženosti.

Ekonomska politika varstva okolja mora temeljiti na spodbujanju dolgoročnega trajnostnega družbenega gospodarskega razvoja. Tako je potrebno najti način, ki bo sprejemljiv za integralen razvoj vseh gospodarskih dejavnosti sodobne družbe, kot so industrija, promet, kmetijstvo, gozdarstvo, turizem, rekreacija in druge, skladno s tem pa mora biti poseg človeka v okolje sprejemljivega obsega, tako da bo omogočen obstoj in razvoj v skladu s trajnostnimi načeli varstva okolja oziroma trajnostno porabo naravnih dobrin. Pomemben dejavnik v zadevah varstva okolja, ki po eni strani prispeva k dvigu družbene občutljivosti za okoljske probleme, po drugi strani pa spodbuja k participaciji v postopkih odločanja, je vsekakor javnost (Resolucija o nacionalnem programu varstva okolja 2005—2012, 2006, str. 22).

Večina prebivalcev živi v mestih. Tako so pritiski na okolje v mestih veliki in zato je tudi učinek okoljskih problemov v mestih še posebej močno čutiti. Zmanjševanje biotske raznovrstnosti, izginjanje zelenih površin, propadajoče in zanemarjene stavbe, degradirana območja, hrup, slab zrak, onesnaženost pitne vode, kopičenje odpadkov, gost promet – vse to znižuje kakovost življenja v mestih in posredno povzroča različne zdravstvene probleme. Zaradi takšnega stanja se prebivalci mest vse hitreje in pogosteje selijo na obrobja, s čimer povzročajo širjenje mestnega območja. Z ustvarjanjem spalnih naselij, še bolj pa z razpršeno

gradnjo se učinki okoljskih problemov samo še stopnjujejo, saj se s tako poselitvijo promet še povečuje, z gradnjo nove infrastrukture pa še dodatno posega v kmetijske površine, kulturno krajino in naravno okolje. Zelo očiten je tudi trend gradnje novih nakupovalnih centrov na obrobju mest, kar dodatno povzroča povečanje prometa in obremenjujočih posegov v okolje z dodatno infrastrukturo. Hkrati pa mnoga mestna središča propadajo in izumirajo. Da bi se mesta celoviteje, dosledneje, učinkoviteje in sistematičneje lotila urejanja številnih okoljskih vprašanj, hkrati pa dvignila raven kakovosti življenja v mestih in zagotovila bolj zdravo življenje, je Evropska komisija pristopila k izdelavi tematske strategije za urbano okolje.

V večletnem procesu priprave strategije in na osnovi izkušenj iz različnih programov, projektov in omrežij, ki zadevajo urbana območja, pri katerih sodelujejo tudi nekatera slovenska mesta, so se oblikovale prednostne teme za urbano okolje: načrt in sistem ravnanja z okoljem, trajnostni transport, trajnostne metode in tehnike gradnje, trajnostno urbanistično načrtovanje ter okoljske raziskave in usposabljanje.

V procesu pripravljavanja strategije se izpostavlja tudi nekaj ugotovljenih dejstev, ki splošno veljajo za vsa evropska mesta: torej da več kot 80 % prebivalcev EU živi v mestih ali v njihovem neposrednem zaledju; da so različni sektorski načrti, ki se sprejemajo na občinah, izolirani in pogosto ne upoštevajo dovolj okoljska načela oziroma okoljevarstvene cilje; da imajo okoljski oddelki v občinski upravi prešibko vlogo; da občinskim upravam primanjkuje instrumentov, mehanizmov in managerskih orodij za izvrševanje načrtov, programov, strategij ipd. Zato je upravljanje opredeljeno kot eno temeljnih vprašanj za izboljšanje kakovosti urbanih območij v EU. Skladno in usklajeno upravljanje odpravi potencialne konflikte med oddelki in vzpostavlja sinergijo med sektorskimi politikami v prizadevanju za trajnost.

Načrt upravljanja z okoljem zajema širše mestno območje in povezuje različna okoljska vprašanja: porabo energije, emisije toplogrednih plinov, porabo vode, čiščenje odpadne vode, odpadke, hrup, kakovost zraka, naravo, promet in mobilnost, prostorsko načrtovanje, tveganja, trajnostno gradnjo, problematiko zdravja. Sistem ravnanja z okoljem pa je tisti, ki omogoča izvedbo zastavljenih okoljskih ciljev in programov, posvetovanja z različnimi zainteresiranimi, zagotavlja oceno stanja, poročanje in nenehno izboljševanje, opredeljuje strukturo delovanja, odgovornost, postopke, redno poročanje javnosti in je hkrati pripomoček za izboljšanje ravnanja z okoljem v občinski upravi. Sistem torej poskrbi, da pristojni izpolnjujejo svoje okoljske obveznosti in da se uporabljajo sredstva za doseganje trajnostnega razvoja.

Politika trajnostnega razvoja urbanih območij zahteva celovit pristop, saj so okoljske zadeve na urbanih območjih zapletene in prepletene, v urejanje teh vprašanj so vključeni različni akterji, poleg tega pa gre največkrat za mnogovrstne rešitve. Ob okoljskih je seveda treba upoštevati tudi gospodarske, socialne in kulturne vidike razvoja urbanih območij. Brez dvoma pa glavno težo reševanja okoljskih problemov v mestih sloni na občinskih upravah.

Cilj je postavitve dolgoročne, enotne in celovite politike za izboljšanje kakovosti življenja v urbanih območjih s kazalci in oživitev mest tako, da postanejo atraktivna za prebivalce, ne škodujejo zdravju in zagotavljajo visoko kakovost življenja (Resolucija o nacionalnem programu varstva okolja 2005—2012, 2006, str. 63).

3.3.9. GLOBALIZACIJA

Globalizacija je združenje kultur sveta in porast zavesti o svetu kot o nekakšni celoti. V teoriji in praksi svet določa kot homogeno celoto. Tako vprašanja, kaj pomeni živeti in kako mora biti življenje urejeno, postanejo stvar globalnega razmišljanja. Posledica tega je, da dobimo različne odgovore od raznolikih posameznikov in družbenih skupin, ki imajo popolnoma pisana razmerja do sistema družbe in množice vrednot.

Današnja mesta imajo pred seboj nove izzive in niso več samozadostna, vendar so vpeta v globalno dogajanje. Tako je njihov razvoj odvisen tudi od družbenih in političnih sprememb v svetu. Postajajo poglavitni akter v globalni ekonomiji, proces globalizacije jih sili v neprestano konkurenčnost. Prostorski in organizacijski učinki globalizacije se na nivoju mest kažejo v zgoščevanju finančnih in ostalih specializiranih storitev, rabe tal – deindustrializacija in selitev proizvodnih obratov v tujino ter naraščajočem pomenu komunikacijskih tehnologij. Gre za vseobsežen proces, ki ga oblikuje dinamičen pretok dobrin, kapitala in tehnologije. Globalizacija postane dejavnik, ki krepi konkurenčnost med različnimi pokrajinami, med mesti oziroma med mestnimi regijami. Konkurenčnost mesta oz. mestne regije ni več določena zgolj z njegovim geografskim položajem in z infrastrukturno opremljenostjo, marveč s proizvodnim sistemom, ki ga sestavlja kvaliteta industrijske proizvodnje, finančnih in oskrbnih aktivnosti ter simbioz institucionalnih gospodarskih resursov.

Pri oblikovanju in ustvarjanju mesta imajo pomembno vlogo še inovativna razvojna politika, ki jo sestavljajo socialno in kulturno okolje, oblikovanje medregionalnih omrežij, tehnološki transfer, odprtost in zaupanje, podjetniško svetovanje, mobilnost delovne sile, regionalna identiteta, opremljenost z izobraževalnimi, raziskovalnimi in kulturnimi institucijami, visoki potenciali za rekreacijo in prosti čas, različne socialne aktivnosti, visoka stopnja biotske ohranjenosti okolja, visoko postavljeni standardi kvalitete življenja in kultura upravljanja, torej elementi, ki oblikujejo ustvarjalno okolje (Ravbar, 2000, str. 40).

3.4. NADALJNE MOŽNOSTI RAZVOJA ATRAKTIVNOSTI MESTNEGA SREDIŠČA

Iz napisanega lahko razberemo, da ima prostor, v katerem živimo, zelo velik pomen. Njegove spremembe nastanejo kot posledica svetovnega dogajanja in želja ter potreb tistih, ki v njem delujejo. Človek s svojimi željami in potrebami je glavni ustvarjalec okolja, v katerem živi.

Spremembe, ki nastajajo so posledica tistega, kar si mi sami najbolj želimo in tistega kar najbolj rabimo za naše delo, izkoriščanje prostega časa, osebnega razvoja. Iz tega lahko sklepamo, da bo mesto – mestno jedro – atraktivno in privlačno, če bo v njem takšno dogajanje, ki bo pritegnilo našo pozornost ter nam bo nudilo tisto česar osebno najbolj potrebujemo.

Kot prvo mora mesto obdržati svojo identiteto, ohraniti in vzdrževati svojo kulturno dediščino, saj je zelo pomembno, da ima mesto svojo razpoznavnost. Človeštvo je postalo vse bolj zahtevno, zato mora mesto imeti dovolj dejavnikov, ki pritegnejo obiskovalce in obdržijo prebivalce.

Mesto mora biti dostopno – imeti mora dobro prometno povezavo, parkirišča, javni prevoz; biti mora živahno – imet mora polne trgovine, organizirati mora prireditve, predstave; ponuditi mora znanje in delovna mesta, ugodne bivalne pogoje, prostor za rekreacijo ter še mnogo drugega. V dobi visoke tehnologije se je človek razvadil in postaja vse bolj zahteven, želi imeti vse »na doseg roke«. Menim, da je zato za mesto in njegovo prihodnost potrebno, da ponuja čim več vsega do sedaj napisanega.

4. IZOLA

4.1. MESTO

Občina Izola je staro ribiško mesto z bogato zgodovino, leži na ugodni obmorski legi, na severozahodnem delu Istre med Piranom in Koprom. Je ena izmed manjših občin v Sloveniji, saj meri le 28,27 km². Ima obliko trikotnika in 8,5 km dolgo obalo (od rta Viližan na vzhodu do rta Ronek na zahodu). Sestavljajo jo tri enote: na severu obala in Izolsko polje ter na jugu Malijska planota. V njenem osrčju je polotok Izola.

Je izredno slikovito mesto. Do osemnajstega stoletja se je Izola nahajala na otoku (na apnenčevi skali), ki jo je s kopnim povezoval kamnit most, dolg 5 beneških korakov (8,5 m). Od tod izvira tudi samo ime Izole, saj *isola* v italijanskem jeziku pomeni otok. Stari del mesta z ozkimi ulicami leži na jugozahodnem delu nekdanjega otoka. Prvi prebivalci, ki so se v Izoli naselili že v prvem stoletju našega štetja, so izbrali to mesto, da bi se zavarovali pred severnimi in južnimi vetrovi. Novejši del mesta se je po letu 1881 razširil po celem otoku in po zasutju morske gladine še po najbližji okolici. Pristanišče s pomolom, zavarovano pred vetrovi in dostopno le manjšim ladjam, je Izola gradila in popravljala skozi stoletja.

Vse do 19. stoletja se je prebivalstvo Izole preživljalo večinoma s poljedelstvom, ribištvom in v manjši meri s trgovino. Ekonomski položaj mesta je bil do konca 18. stoletja močno odvisen od gospodarsko-politične situacije beneške republike, ki se je pogosto in močno spreminjala.

Prvi gospodarski vzpon zasledimo konec 12. stoletja in v 13. stoletju, ko se je občutneje povečalo število prebivalcev, ki so se priselili od drugod. Nato so številne vojne povzročile padec ekonomske moči, ki pa mu je sledil razcvet v 15. in 16. stoletju, nato pa stagnacija in ponovne krize vse do konca prve polovice 19. stoletja. Nov ekonomski razcvet in povečanje prebivalstva je nastopilo šele z nastankom industrije na bivšem otoku in na obali (Prenova starega mestnega jedra Izole, 1981, str. 17).

Izolsko polje z okoljskimi griči in brdi je bilo še nekaj desetletij nazaj vrt, na katerem so Izolani gojili zelenjavo in sadje vseh vrst. Danes pa na večjem delu omenjenih polj opazimo industrijo in stanovanjska naselja.

Izolska obala spada pod šavrinsko flišno obrežje, na zahodnem delu obale lahko opazimo flišni prepad, ki se spušča proti morju. Skalni obali sledi Simonov zaliv (nekdanja potopljena dolina), od koder je lep pogled na samo mestno jedro in na morje do gradeških lagun.

Občina ima mediteransko podnebje. Zime so mile, kjer rada zapihata burja in tramontana, ki ohladita ozračje. Ima topla poletja, kjer ni izrazitih vetrov, pozno pomlad in zgodnjo ter dolgo jesen. Omenjena klima pomembno vpliva tudi na mediteransko vegetacijo: oljke, trte in sadje. K temu pa pripomore tudi kakovost tal in sončna lega.

Mesto je v vsej svoji zgodovini znano predvsem po ribištvu, pa tudi po pridelavi vina in olja. Že v osemdesetih letih devetnajstega stoletja je bila ustanovljena prva tovarna za predelavo in konzerviranje rib ob Jadranski obali. Tradicija ribištva se je nadaljevala tudi v času novejših zgodovine mesta in je prisotna še danes. Od nekdanje precej industrijske dejavnosti različnih vsebin, je Izola, še posebej v zadnjem desetletju, doživela izjemno velike gospodarske spremembe. Težišče proizvodnih dejavnosti se je z »velike« industrije preneslo na malo gospodarstvo, razvila se je široka ponudba storitev, tako je v Sloveniji in tujini Izola prepoznavna predvsem kot turistični kraj, ki so ga za svojega vzele predvsem mlade družine z otroki, športniki in ljudje v tretjem življenjskem obdobju. Kot zanimivost naj omenim, da je bila leta 1820 na sedanjem območju Ladjedelnice odkrita termalna voda in že tedaj se je pričel prvi turizem (Iz zgodovine Izole, 2006).

4.1.1. SPREMEMBE V DEMOGRAFIJI

Na otok Izola so se naselili že v prvem stoletju našega štetja. Prvotni priseljenci so na otoku najdlji zavetje, mir, prijetno klimo, rodovitno zemljo. Prvi zapisi o številu prebivalcev v Izoli segajo v 18. stoletje. Zapisano je, da naj bi bilo takrat v Izoli okoli 1850 prebivalcev. Do leta 1896 je to število naraslo kar na 6233 prebivalcev, od tega je bila večina ribičev in kmetov. V življenje Izole je pomembno posegla industrializacija konec 19. stoletja, ko je bila zgrajena tovarna Ampelo (danes Delamaris), ki je v mesto pritegnila novo delovno silo. Temu

naraščanju prebivalstva je sledila tudi močna gradbena dejavnost in mesto se je začelo širiti izven meja bivšega otoka.

Pomembno je še omeniti, da je bilo v začetku 20. stoletja na tem ozemlju zelo malo slovenskega prebivalstva, pretežna večina je bila Italijanov (npr. v letu 1910 je bilo 6101 prebivalcev in od tega samo 40 Slovencev).

Do danes se je število prebivalcev precej spremenilo, tako da na 28,39 km² živi kar 14.549 oseb. Od tega je 1.884 otrok starih do štirinajst let, 2.055 prebivalcev je med 15-im in 24-im letom, največ pa je oseb med 25-im in 64-im letom, to število znaša 8.331, starejših od 65-ega leta pa jih je 2.279 (Občina v številkah, 2006).

V zadnjih desetletjih se je tudi v Izoli pokazala tendenca naseljevanja na obrobni delih mesta, s tem pa se seveda očitno širi tudi mestni teritorij. Mesto lahko na grobo razdelimo na tri območja: na mestno jedro, mestno obrobje in na obrobne gričke, na katerih se nahajajo vasice. Tako lahko napišem, da so v mestnem jedru, kjer so starejše hiše, poseljeni pretežno starejši in manj premožni prebivalci. Na obrobju mesta najdemo blokova naselja, ki so bila zgrajena v 70-ih, 80-ih letih, v njih prebiva večinoma srednji sloj prebivalcev. Poleg tega je na robu mesta obrtna cona, ki je bila še ne dolgo od tega čisto obrtna, zdaj pa postaja vse bolj stanovanjsko-obrtna, saj je možno opaziti vse več stanovanjskih hiš. Na obrobni grički, kjer so vasice in obdelovalne površine, pa lahko opazimo, da so zadnja leta kmetijske površine »okupirale«
stanovanjske hiše. V na novo zgrajenih hišah lahko najdemo nekoliko bolj premožne ljudi.

Politika dosedanje županje je bila usmerjena v izgradnjo novih stanovanjskih blokov v sami bližini mestnega jedra, ki bi bila namenjena predvsem mladim in mlajšim družinam. Zavedati se moramo, da je nakup stanovanja v Izoli za kogarkoli velik finančni podvig, za mlado družino pa prava dogodivščina, ki se zakreditira za desetletja in več. Tako občina vlaga denar in napore v gradnjo neprofitnih stanovanj. Poleg tega pa sodeluje tudi s stanovanjskim skladom. Na podlagi tega sta bila v letu 2005 zgrajena in vseljena dva bloka, eden je bil zgrajen za tiste, ki so vlagali v stanovanjski sklad, v drugem pa so naredili neprofitna stanovanja. Poleg tega pa je bil pred leti v Izoli zgrajen še en kompleks stanovanjskih blokov, v katerega se je lahko vselilo večje število ljudi. Blok z neprofitnimi stanovanji je bil zgrajen tudi v vasici Korte nad Izolo. S tem je hotela županja povečati število izolskih prebivalcev, kar ji je seveda tudi uspelo, v letu 1996 je bilo v Izoli registriranih 13770 prebivalcev (Občina v številkah, 2006).

Potrebno pa je še poudariti, da je v zadnjih letih v Izoli registriranih precej prebivalcev z začasnimi prebivališčem. To pa so predvsem osebe, ki so si kupile manjše stanovanje in ga uporabljajo kot »vikend stanovanje«
(v njih živijo predvsem ob koncih tedna ter med

poletnim časom). V centru mesta lahko tako opazimo, da se čedalje več starih lastniških stanovanj preoblikuje v najemniške apartmaje.

4.1.2. ZAMIRANJE MESTNEGA SREDIŠČA

Izolsko mestno jedro so pričeli graditi pretežno po desetem stoletju našega štetja. Tako kot v večini istrskih mest, je tudi Izola imela na glavnem trgu občinsko palačo (municipij), cerkev, ložo in fontik (skladišče za žito in moko). Še danes najdemo v mestnem jedru, na Halietskem trgu, najstarejšo cerkev Marije Alietske, ki je bila zgrajena pred letom 1253. Stari trg so obkrožale patricijske hiše zgrajene v gotskem slogu. Leta 1433 so zgradili hišo za pomorščake (la casa dei marinai). O mestnih palačah pričajo še danes ohranjeni grbi plemiških družin ter kamniti napisi (lapide). Mesto je imelo tudi bolnišnico za ubožne in lekarno.

Največ je bilo ribiških, mornarskih in kmečkih (campagnoi) hiš, stiskale so se druga ob drugi, ločevale so jih le ozke ulice. Med temi je bilo mnogo slepih uličic, ki so vodile na manjša dvorišča. Hiše so bile pretežno v dveh nadstropjih, povezane z zunanji kamnitimi stopnicami, okna so bila majhna in namesto šip so imeli živalske kože. Ob stenah hiš so bile obešene tudi ribiške mreže, saj so jih ribiči sušili ter šivali ali krpali kar na ulici, pred svojim domom (Iz zgodovine Izole, 2006).

Skozi stoletja se je mestno središče spreminjalo (včasih je imelo tudi zaščitno obzidje, ki pa je bilo porušeno). Sprva je bil poseljen samo otok, kasneje, ko so otok povezali s kopnim, so se ljudje naselili tudi na obrobje mesta. Tako se je pričelo mesto širiti in razvijati.

Z raznimi posegi se poskuša čim bolj ohranjati staro mestno jedro Izole. Potrebno je sprotno popraviljanje in adaptiranje stavb, ulic, infrastrukture ipd. Tako občinska uprava kot prebivalci se zavedajo, da so stavbe slabo vzdrževane in da so s tem povezane tudi slabše stanovanjske razmere, poleg tega pa je še dotrajana in pomanjkljiva infrastruktura. Z izboljšanjem omenjenega problema je že pred leti pričela obnova kanalizacije in vodovoda ter komunikacijske infrastrukture, ki na določenih mestih še vedno poteka. Ob tem pa so bile tudi na novo tlakovane nekatere ulice. Prenova je potekala na podlagi načrta prenove starega mestnega jedra, ki so ga v letu 1981 naredili Medobčinski zavod za spomeniško varstvo Piran, Oddelek za arhitekturo na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo, Samoupravna stanovanjska skupnost Izola in Občina Izola. Načrt prenove je tako nastal z anketami in raziskavami po metodi, ki je bila takrat prvič uporabljena. Dosegli so sodelovanje z vsakim posameznikom, ki je uporabljal dani prostor. Analiza je pokazala poglobljeno sliko o prebivalcih mestnega jedra ter o značilnostih njihovega načina življenja in še s podatki zajetimi preko ankete narejene družbenim organizacijam in obrtnikom, so lahko izdelali vsestranski objektivni načrt prenove starega mestnega jedra (Prenova starega mestnega jedra Izole, 1981, str. 5).

Poleg zunanje podobe jedra, pa je zelo pomembno ohraniti in vzdrževati tudi »dušo« mesta. Tako prebivalci kot občinska uprava poskušata mesto središče ohranjati kar se da živahno. Živahnost je tako odvisna od samih prebivalcev ter od dejavnosti, ki se v njem odvijajo in ki vanj pritegnejo tok ljudi.

V občinski upravi so pred leti speljali projekt – ulični muzej, preko katerega so hoteli dopolniti turistično ponudbo kraja, povečati pretok ljudi v trgovinskih ulicah. V projekt uličnega muzeja so pristopili zainteresirani trgovci, gostinci in obrtniki, ki so bili pripravljene v svojih lokalih razstaviti fotografsko gradivo in muzejske predmete ali lastne starine. Namen projekta je obogatitev vsebine lokalov, hkrati pa predstavitev kulturne dediščine Izole. Projekt je odprt za trajnostni razvoj in je zasnovan v čezmejnem okviru. Vanj so vključene tudi italijanske institucije, ki se prav tako ukvarjajo z revitalizacijo mestnega jedra oziroma skrbijo za ohranjanje, predstavljanje in popularizacijo skupne kulturne in zgodovinske dediščine s področja Ogleja.

Vendar kljub dobrim namenom projekt ni dosegel zelenih ciljev. Po nekaj letih tudi občinska oblast priznava, da se staro mesto vse bolj spreminja v mesto turističnih apartmajev. Neurejen prometni in parkirni režim (pomanjkanje parkirnih prostorov), vse skromnejša trgovska ponudba in skoraj nična ponudba turističnih zanimivosti težko oživljajo staro mestno jedro.

Z gradnjo in množičnim obiskom večjih trgovinskih kompleksov, so majhne mestne trgovine počasi pričele zapirati svoja vrata. Ta problem je dosedanja županja hotela rešiti s ponudbo nekaterih poslovnih prostorov za 1 tolar. Projekt je bil izpeljan in v prostore so se namestili predvsem samostojni umetniki, ki prodajajo svoje izdelke.

Na umiranje mestnega jedra vplivajo tudi degradirana območja, ki so nastala na predelih zaprtih tovarn (na primer območje, na katerem je delovala tovarna Argo ter na območju Delamarisa in izolske ladjedelnice).

Eno od teh območij je mesto, kjer je včasih delovala stara tovarna Delamarisa, Argo. To zemljišče je bilo pred kratkim odkupljeno od podjetja Argolina, ki je na njem hotelo zgraditi kompleks z apartmaji in poslovnimi prostori. Vendar je projekt zašel v slabe vode in se vstavil, ker niso dobili vseh dovoljenj za gradnjo, pa tudi prebivalci niso bili naklonjeni njihovim željam. Trenutno je omenjeno mesto zapuščeno in na njem lahko opazimo samo še obrobne razsute zidove stare tovarne in zaščiteni Delamarisov dimnik.

Drugo pomembnejše degradirano industrijsko območje je teritorij, na katerem stojita in še danes delujeta tovarni Delamaris in Ladjedelnica. Na tem območju so že 6. 6. 1824 odprli Terme di San Pietro. Zdravilno termalno vodo so odkrili v letu 1822, tako so na tem območju zgradili hotel s termalnim kopališčem. Ob propadu term v 80-ih letih pa so v hotelsko stavbo namestili tovarno. Danes se vsi zavedajo, da omenjeni tovarni ne sodita več na to območje,

zato si iščeta novo lokacijo. Delamaris naj bi se preselil v industrijsko cono, zraven Droge Kolinske, Ladjedelnica pa se nahaja v težavah, zato tudi njena prihodnost ni najbolj jasna. Na omenjenem območju bi lahko uredili morski potniški promet, ki bi ob ustreznem javnem prevozu pomembno vplival na pretok turistov v samem mestnem jedru. Omenjeno področje se nahaja na zelo ugodni legi, saj je v bližini hitre ceste, ima prostor za ureditev parkirišč in vse skupaj je v neposredni bližini mestnega središča.

Že dalj časa je Mestna občina zainteresirana za gradnjo mladinski center. Prejšnja županja ga je predvidevala zgraditi v bližini stare ribje tovarne Argo v bližini Marine Izola, kjer se trenutno nahaja stara in slabo ohranjena stavba. Vendar se novi župan še ni razjasnil v zvezi z omenjenim projektom. Kot vemo, bi povečan pretok mladih pomembno vplival tudi na živahnost in obiskanost mestnega jedra.

Eden od razvojno najpomembnejših projektov regije in seveda tudi občine Izola je gotovo delovanje in širitev Primorske univerze. Za svoj razvoj Univerza potrebuje prostor za nove oddelke ter študentske domove in k reševanju omenjene težave, je s ponudbo določenega ozemlja pristopila tudi izolska občina. Že dalj časa se občina dogovarja za gradnjo študentskega kampusa v Livadah (v kampusu bi bili poleg študentskega naselja, tudi objekti za študij). Občina si želi več življenja na omenjenem območju, ki postaja vse bolj podobno samo spalnemu naselju in meni, da bi zgraditev kampusa izboljšala nastalo situacijo. Trenutno je v občini Visoka zdravstvena šola, ki ima svoje prostore ob izolski bolnišnici, ta pa je nekoliko oddaljeno od samega centra.

K živahnosti mestnega jedra pripomore tudi ponudba primernih storitev ter dodatna ponudba zanimivih dejavnosti, kot so na primer razne prireditve (praznik vina, oljk in rib; sejem usake ščiat – boljši sejem; ribiški praznik, filmski festival Kino otok) in z ustrezno ponudbo rekreacijskih dejavnosti (športne dvorane, Pot Parencana – Pot zdravja in prijateljstva, kolesarska steza D8).

Mesto je mrtvo predvsem v zimskem času, zato bi bila potrebna dodatna angažiranost občinskih oblasti, prebivajočih in lastnikov prostorov za popestritev in oživitev mestnih ulic tudi v zimskem obdobju, ne pa samo takrat, ko je mesto napolnjeno predvsem s turisti.

4.1.3. STAVBNA DEDIŠČINA

Staro mestno jedro ima ohranjenih še veliko starih palač in cerkev. To so patricijske hiše, zgrajene v gotskem slogu. Naredili so jih takratni premožni občani in kot znak njihove plemenitosti so nad vrati postavljeni grbi ter kamniti napisi. Med najbolj znanimi in zanimivimi sta gotovo Besenghijeva in Manziolijeva palača. Palača Besenghi degli Ughi je bila zgrajena med leti 1775—1781. Ima sedečega leva v vdolbini vogala, ki je verjetno iz začetka 13. stoletja. Ohranjena je kot umetnostni spomenik iz poznega baroka, danes pa se v

njeni notranjosti nahajajo prostori glasbene šole. V Manziolijevi palači, ki je bila zgrajena leta 1470, so prostori uporabljeni v različne namene, za občinske prireditve ter za namene italijanske skupnosti.

Pomembne zgodovinske stavbe so zagotovo tudi cerkve. V Izoli sta trenutno odprti in delujoči dve cerkvi. Najpomembnejša je seveda cerkev Sv. Mavra, ki je bila zgrajena na vrhu otoka leta 1356 in h kateri je bil leta 1585 dodan še zvonik. Druga delujoča cerkev pa je cerkev Sv. Roka, zaščitnika pred kugo. Ta se je nahajala izven mestnega obzidja, pred glavnim vhodom. Poleg tega pa so v Izoli tudi druge cerkvice, ki niso odprte za ogled. Izola je v svoji zgodovini imela veliko cerkva. Pričevanja omenjajo 20 cerkva, od tega 12 v mestu in 8 v njeni okolici. Koprski škof Paulo Naldini je v svojem delu *Corografia ecclesiastica* zapisal, da ni bilo mogoče nikamor stopiti, ne da bi zadel na cerkev. Leta 1766 je bilo v Izoli 9 duhovnikov, 17 laičnih bratovščin in 4 bolnišnice. Cerkveni zvonovi so najavljali prihod beneških galej in tujih ladij, naznanjali so različne nevarnosti, ki so pretile mestu: požare, sovražnika, izbruh kuge, oglašali so se v megli, da so ribiči našli pot do doma.

Poleg tega je Izola imela tudi tri vodne izvire na kopnem: vodnjak Agnessi, potok Rikorvo in Veliki vodnjak (Fontana grande, Fontana fora). Vodnjak Agnesi se je nahajal vzhodno od mesta, kjer je stara rimska cesta prečkala hudournik Pivol. Fontana grande se je nahajala ob cesti za San Simon par sto metrov od obzidja in je bila glavni vir napajanja za mesto. Ob obeh fontanah so bile tudi pralnice (Iz zgodovine Izole, 2006).

Ohranjene so še stavbe starega skladišča žita, samostan Sv. Katarine, razni arkadni bloki/portoni ipd. Mestna občina se zaveda pomembnosti ohranitve in vzdrževanja omenjenih zgodovinskih objektov.

Vsestranska prenova je strategija, katere temeljni cilji so v okviru posebnih problemov reševati posamezne naloge kot del kvalitetne prenove in gospodarjenja z razpoložljivim prostorom, bivalnim okoljem in vso zgrajeno dediščino. Ker prenova kot novost pomeni hkratno varstvo obstoječih kulturnih in identitetnih vrednot ter razvoj novih, morajo biti v teorijo in metodo planiranja razvoja in prenove/reurbanizacije mesta vgrajeni tudi novi cilji in nove metode za nov pomen in varstvo kulturne dediščine. Prenovo mora izvajati skupina strokovnjakov, organizirana pa mora biti tudi stalna povezava z javnostjo, le-to mora uveljaviti ustrezna politika mestnih oblasti. Najpomembnejši cilji s stališča urbanega prostora je preprečiti propad stavbne in urbane dediščine ter znotraj te še posebej kulturne dediščine, razvijati in izboljšati prometni sistem, omogočiti pridobitev novih in posodobitev obstoječih bivalnih površin, prenoviti parke in trge, izdelati dovolj podrobno vrednotenje resničnih možnosti za nove in spremenjene vsebine v obstoječem kvalitetnem delu mestnega jedra in za možnost dopolnitve/nadgradnje njegovih nekvalitetnih delov.

V Izoli poskušajo z različnimi posegi na stare stavbe ohraniti njihovo identiteto in videz. Zavedajo se pomembnosti ohranjanja pristnega videza, ki ne uniči ostanke zgodovine in ki ohranja njihov videz in s tem povezan čar preteklosti. S tem namenom so že v letu 2000 izdali odlok s katerim so ponudili sofinanciranje pri obnovi fasad starih hiš v samem mesten jedru.

Z marčevskim obiskom Izole je Minister za kulturo ugotovil, da pri kulturno-dediščinskih zadevah Izola nima večjih težav, saj se občinska oblast skrbno zavzema za obnovo in ohranitev kulturne dediščine. Tako občinski delavci upajo, da bodo lahko izkoristili tudi razne razpise ter s tem uveljavili in izkoristili evropsko denarno pomoč (Penjak, 2007, str. 4).

4.1.4. NAKUPOVALNA SREDIŠČA

V Izoli sta dve večji nakupovalni trgovini (Spar in Hofer), ki se nahajata v neposredni bližini mestnega središča. Poleg teh dveh pa je še večja Mercatorjeva trgovina, v industrijski coni ter trgovina Eurospin na Rudi (ob robu mesta), ki se nahaja ob Merkurjevi trgovini. Kot vse večje trgovine, ki se ne nahajajo v samem centru, imajo tudi te večji parkirni prostor in daljši delovni urnik.

Mislím, da imajo na izolske trgovine zelo močan vpliv tudi koprski nakupovalni centri. V Kopru so Hipermarket, Super nova (Spar in Obi), Tuš, Hearvy Norman ter Lidl, ki s svojo večjo ponudbo pritegnejo ljudi iz celotnega obalnega območja. V Izoli ni večjega nakupovalnega kompleksa, v katerem se nahaja večje število različnih trgovin, to pa vsekakor predstavljata koprška Hipermarket in Super nova.

Vse naštetó je pripomoglo k temu, da je trenutno v mestnem centru Izole samo še nekaj manjših trgovin z živili, vsekakor manj kot jih je bilo pred leti, ter še nekaj trgovin z raznim blagom. Dobro se zavedamo, da so omenjene trgovine v nevarnosti za zaprtje, saj so vse manj obiskane. V njih kupci vršijo predvsem vrednostno manjše nakupe. Kot sem že prej omenila, je dosedanja županja poskusila rešiti in napolniti prazne trgovinske prostore s tem, da so se vanje namestili predvsem ulični umetniki, ki prodajajo svoje izdelke. Omenjena ponudba pritegne večinoma turiste, ki se po izolskih ulicah sprehajajo največ v poletnem času.

4.1.5. PROMETNA POVEZAVA

Izola se nahaja na tranzitnem območju. Obalne ceste so najbolj obremenjene predvsem v poletnem času, ko po tem ozemlju potuje veliko turistov, ki se odpravljajo na Hrvaško. Zato je toliko bolj pomembno in potrebno, da se trenutno cesto med Izolo in Kopróm razbremení vseh zastojev, ki nastajajo predvsem v turistični sezoni. To bi koristilo tako turistóm, kot tudi tukajšnjim prebivalcem, ki bi jim omogočilo lažji vsakdanji transport.

Trenutno sta v obravnavi dva večja projekta, prvi je predor, ki bo povezal Izolo s Koprom, drugi pa je nadaljevanje hitre ceste (od Jagodja proti Luciji in Piranu). Projekta bosta nedvomno izboljšala prometno situacijo vsem trem obalnim mestom (predvsem jo bodo olajšali in razbremenili prometne nasičenosti v konicah turistične sezone).

Projekt povezan s predorom pod izolsko bolnišnico (povezoval bo Žusterno in dolino Pivol) je z izvornim projektom naletel na nasprotovanja stanovalcev v izolski dolini. Problemi nastajajo, ker se lastniki hiš v dolini ne strinjajo s potekom ceste. Tako poskušajo izboljšati traso in urediti nadkritja, ki bi omogočila ohranitev kmetijskih površin ter bi omilila hrup in onesnaževanje (Cerin, 2007, str. 8). Uredili bodo tak načrt, ki bo v čim večji meri ohranil krajinsko podobo doline Pivol, kot tudi tamkajšnja kmetijska zemljišča.

Tudi pri nadaljevanju drugega kraka hitre ceste (od Jagodja proti Luciji in Piranu), nastajajo težave. Projekt je bil deležen večjega števila pripomb, tako s strani stanovalcev (potrebno bi bilo porušiti nekaj stanovanjskih hiš in gospodarska poslopja), kot tudi naravovarstvenikov, ki opozarjajo na neprimerne posege v prostor. Vsekakor investitorji poskušajo ugoditi vsem željam, zato so tudi spremenili in popravili prvotni načrt poteka ceste. Traso ceste so tako premaknili in se izognili rušenju nekaterih hiš. Ob tem pa nameravajo z nastalim odvečnim gradbenim materialom narediti cesto proti Šaredu (Penjak, 2005c, str. 8).

Kar se tiče prometnega režima v samem središču, pa so že z načrtom prenove starega mestnega jedra ugotovili, da je bil osnovni problem izolskega prometa njegova neurejenost, statičnost in pomanjkanje parkirišč. Še vedno obstaja pomanjkanje parkirnih mest, za kar pa imajo v načrtu zgraditi garažno hišo. Za odpravo neurejenosti prometa so pred leti po mestnih ulicah uredili enosmerni promet.

4.1.6. TURIZEM, REKREACIJA

Za Slovenijo ima Primorje z obalno regijo poseben pomen tako v naravnem in kulturnem kot v gospodarskem, prometnem in turističnem pogledu. Turizem poleg turističnega gospodarstva sestavljajo različne dejavnosti od kulturnih in festivalnih do športnih, izobraževalnih, kongresnih, sejmskih ipd. Vse so v veliki meri odvisne od narave in urejenega človekovega, posebej turističnega okolja ter od napredka cele vrste panog. Pomen turizma je dvojen: zadovoljuje interese in potrebe turistov, turističnemu gospodarstvu in turističnim krajem pa omogoča zaposlitve in prinaša prihodek. Pomembne so ureditve turističnih krajev in nove naložbe, ki morajo biti usklajene s prostorskimi načrti in varstvom okolja. Opazimo lahko, da razvoj turizma preprečujejo slabo urejene plaže, pomanjkanje marin, pomanjkanje turističnih možnosti za podaljšanje turistične sezone, slabo razvit pomorski promet, slabo razvita cestna infrastruktura ipd.

Izola je znana turistična destinacija. Ima pet večjih hotelskih kompleksov, dva avtokampa, obstaja veliko ponudbe najemniških sob, apartmajev. Poleg tega pa je potrebno omeniti, da je v Izoli veliko »vikend« stanovanj. To so stanovanja, v katere lastniki prihajajo predvsem ob koncih tedna in v času njihovega počitkovanja.

Vsak, pa naj bo to domačin ali pa turist, si želi urejeno mesto, prostor za sprehod, za zabavo, za prireditve, rekreacijo ipd. Vsako mesto mora zato zagotavljati in uresničevati potrebe in želje vseh, ki v mestu delujejo, bivajo ali ga samo obiščejo.

Kot sem že prej omenila, je obmorska obalna cesta zelo obremenjena, zato je v načrtu zgraditev tunel, ki bo povezoval Koper z Izolo. Na mestu, kjer se trenutno nahaja avtomobilska cesta, pa imajo že pripravljen načrt, s katerim bodo to območje preuredili v kopališko ploščad (z dodatno postavitvijo kopaliških pomolov in plavajočih kopaliških ploščadi) ter peš in kolesarsko pot.

Na tem predelu obale nameravajo narediti tudi prvi slovenski umetni morski otok. Narejen naj bi bil z izkopanim materialom iz tunela izpod bolnice ter od izkopov ob gradnji drugega železniškega tira Luke Koper. Namen izgradnje otoka je združitev koristi rešitve problematike deponiranja gramoza s koristmi izgradnje turistične privlačnosti z možnostjo sprostitve, zabave in druženja. Z obalo bi bil povezan z mostom in na njem ne bi bilo avtomobilov. Na samem otoku bi bila različna turistično zabavišna infrastruktura, gostinska ponudba ter ustrezen pomol za dovoz obiskovalcev in za sidranje zasebnih plovil.

Na območju Ladjedelnice, kjer so več let nazaj delovale terme, je po mojem mnenju še pomembno neizkoriščeno območje, ki ga občina lahko uporabi v svoj prid. Vodni izvir bi lahko izkoriščali z ureditvijo športno rekreacijske cone, z večjim zdraviliškim hotelskim kompleksom. Omenjeno območje bi lahko uredili tudi za pomorski potniški promet.

Poleg omenjenega izvira ima Izola še en morski izvir termalne tople vode, ki se nahaja na zahodnem območju Livad. Tudi na tem predelu je v načrtu gradnja in ureditev bazenov, hotelov ter poslovnih prostorov. V načrtu gre predvsem za gradnjo vodnega parka, s katerim bi Izola imela pestrejšo ponudbo storitev za obiskovalce. Projekt je usmerjen predvsem na zdraviliški turizem.

O vodnih virih na območju Arrigonija - Livad, Ladjedelnice in Delamarisa se ve že veliko, saj so že v starih časih v tem majhnem ribiškem mestecu poznali zbiralnike vode. Tako je interes, da bi se v prihodnosti ponovno pričeli uporabljati omenjeni vodni viri. Že zdaj Javno podjetje Komunala Izola uporablja stare vodne vire za namakanje določenih predelov Izole, posebej mestnega jedra. (Penjak, 2005a, str. 7).

Občinska uprava ima v načrtu obnovo in ureditev pešpoti, ki poteka od Delamarisa pa vse do pod Belvederja. Preko ankete so ugotovili, da je za izolskega gosta zelo pomembna možnost sprehajanja ob morski obali. Tako so se odločili pripraviti projekt pešpoti. Tri kilometre dolga sprehajalna pot povezuje staro izolsko mestno jedro in vse hotelske zmogljivosti, kar je po mnenju gostov posebna privlačnost Izole. V okviru projekta bodo še uredili kopališče na Svetilniku, garažno hišo Lonka ter pomol s komunalnimi privezi. Poleg tega pa bi bila možna tudi cestna povezava Belvederja s krajinskim parkom Strunjan.

4.1.7. ZAKONODAJA

Mestna občina Izola s svojimi odloki in predpisi poskuša čim boljše nadzorovati razne posege v prostor. S tem želi ohraniti prijetno mesto, tako za stanovalce kot tudi za obiskovalce. Poleg tega pa je potrebno nadzorovati posege na stare zgradbe, saj mesto z različnimi posegi adaptiranja ali z novimi gradnjami ne sme izgubiti svoje lastne identitete. Z načrtom Prenova starega mestnega jedra Izole so že v letu 1981 postavil pomemben temelj, na kateremu je in še sloni revitalizacija mestnega jedra.

Na oblikovanje mestnega prostora imajo v občini vpliv tako odločitve občinskih delavcev kot tudi lastnikov stavb ali parcel, ki s svojimi odločitvami in dejanji oblikujejo prostor, v katerem živijo. Vsekakor pa je potrebno upoštevati zakone in odloke, ki so v veljavi tako na občinski kot tudi na državni ravni.

4.1.8. EKOLOGIJA

Zaradi naraščajoče ekološke osveščenosti se poskuša z vsakim posegom v prostor, čim manj bremeniti naravo, strukture, okolje. Tako kot na državni ravni tudi na občinski se sprejemajo razni zakoni in ukrepi, s katerimi se želi zaščititi okolje, v katerem živimo. Zavedamo se, da vsako manjše človekovo dejanje pomembno vpliva na celoten bivalni prostor. Kot sem že prej omenila, je občinska uprava tista, ki nosi glavno težo pri reševanju okoljskih problemov v mestih.

Urejanje kanalizacije s čistilno napravo ter izpustov v morje je gotovo eden izmed večjih izolskih projektov. Obstaja skupna zamisel vseh treh obalnih občin o dveh čistilnih napravah, ene za Piran in druge za Koper ter Izolo. Po tem projektu bo imela Izola svoj zbiralnik fekalij in odpadnih voda, nato bo vse to potovalo po ceveh do centralne čistilne naprave, ki jo bodo gradili pri izlivu Rižane. Čistilna naprava bi tako postala prava tovarna (Penjak, 2005b, str. 11). Projekt se izvaja že nekaj let, saj je zanj potrebno veliko vlaganj in dogovorov.

Druga pomembna ekološka točka je sprememba lokacije smetišča. Ob širitvi mesta se odlagališče smeti vedno bolj bliža. V javnem komunalnem podjetju zatrjujejo, da je izolsko smetišče dovolj veliko še za naslednjih deset let, kar je v primerjavi s smetišči Kopra in

Pirana dobro. Tako se je dosedanja izolska županja trudila za izgradnjo skupne deponije vseh obalno-kraških občin. Vendar je tak načrt precej zapleten, zato ostaja samo pri načrtu. Regijski zbirni center naj bi se nahajal na Serminu, v Kopru in naj bi ločeval smeti iz osmih južnoprimorskih občin. Vendar kot vse povsod, kjer se združujejo interesi večjega števila ljudi, prihaja do zapletov.

Kot zanimivost lahko povem, da so se na koncu leta 2005 prostori javnega podjetja Elektro Primorska preselili na obrobje mesta, v obrtno cono. Pri tem so na strehi uredili majhno sončno elektrarno in s tem upajo, da jih bo še kdo posnemal in tako prispeval k naravi bolj prijaznemu izkoriščanju električne energije.

4.1.9. GLOBALIZACIJA

Razvoj mest nikoli ni bil izrecno spontan. Načrtovanje mesta in njegov nadaljnji razvoj je pričel potekati ob njegovem nastanku ter se neprestano nadaljuje in razvija: od lokacije do razporeda stavb, dejavnosti in organizacije dela v njem. Rast mesta je pod neprestanim vplivom dogajanj v bližnjem in širšem okolju. V razvoju mest se uveljavlja več procesov hkrati in ti vedno bolj temeljijo na ekonomskih dejavnikih. In prav globalizacija, kot prevladujoč proces vedno močnejše ekonomske koncentracije in specifičnih ekonomskih soodvisnosti pod vplivom velikih centrov moči, znatno vpliva na razvoj mesta. Globalizacija mestnega gospodarstva in informacijskega sektorja spreminja trg delovne sile, omejuje možnosti političnega krmarjenja na lokalni ravni in dejansko odvzema glas lokalnim interesom. Tako nadaljnji razvoj informacijsko – komunikacijskih tehnologij nekateri vidijo kot krivca pri izgubljanju teritorialne identitete. Delo, izobraževanje na daljavo, visoka dnevna mobilnost, nakupovanje iz domačega naslonjača in ostali proizvodi informacijske dobe najbrž resda povzročajo določeno odtujenost in preprečujejo tradicionalno vzpostavljanje družbenih vezi med prebivalstvom.

In čeprav je Izola majhno mestece, lahko svetovna dogajanja vplivajo na njen razvoj in rast. Tako je potrebno izkoristiti prednosti in se izogniti nevarnostim globalizacije, ponuditi prebivalcem kvalitetno bivalno okolje, tako v mestu kot obmestju, vzpodbujati trajnostno urbanizacijo in okrepiti mestno identiteto. Slednje je pomembno tudi iz vidika globalnega tekmovanja za izobraženo delovno silo in kapital.

4.2. NADALJNE MOŽNOSTI RAZVOJA ATRAKTIVNOSTI MESTNEGA SREDIŠČA

Izola je majhno turistično mestece, ki ima še veliko potencialov, ki jih lahko izkoristi v svoj prid. Pomembno je, da se vsi akterji, ki so prisotni pri oblikovanju mesta, zavedajo in upoštevajo svojih sposobnosti in možnosti. Obstajajo določene kapacitete, ki jih mesto ima. Te pa je potrebno neprestano nadgrajevati in posodabljeni z namenom, da je celotno mesto

konkurenčno in privlačno. To velja predvsem za turistične dejavnosti. Kar se tiče oblikovanja mesta s strani stanovalcev, je potrebno, da si ga oblikujemo na tak način, da bomo v njem čim prijetneje delovali in bivali.

V Izoli je potrebno v čim krajšem času urediti prometno infrastrukturo (s tem bodo na boljšem tako tukajšnji prebivalci kot turisti), urediti smetišče in javno kanalizacijo, poleg tega pa je potrebno spremeniti rabo tal na urbano degradiranih območjih. Vse kar je potrebno, so inovativnost in sredstva, da se mesto ustvari po lastnih željah in čim bolj prijetno. Pri tem so glavni ustvarjalci Mestna občina, trgovci, podjetniki, stanovalci.

Potrebno pa je tudi odločneje delovati na projektu uličnega muzeja. Mestno jedro je potrebno obogatiti z dogajanjem in prireditvami, ki bodo zadovoljile tamkajšnje prebivalce in obiskovalce. Zgraditi je potrebno dodatna parkirišča, primerna kopališča, študentski kampus ter Izolo obogatiti z zdraviliškim turizmom (hotelskim kompleksom dodati wellness centre).

Neprestano moramo imeti v mislih, da je v današnjem času človekova primarna skrb lastno počutje, zdravje. Zato je potrebno delati v smeri zadovoljevanja lastnih potreb, kot so sprostitve, rekreacija, zabava, šport ipd.

5. SKLEP

Nagla rast mest prinaša velike spremembe v rabi njihovega prostora. Ob temeljnih ekonomskih so glavni razvojni dejavniki še tehnologija, demografija gibanja, politika, socialna zgradba, kultura in globalizacija. Mesto postaja vse bolj pester prostor (Pak, 2005, str. 159).

Večina prebivalcev živi v mestih, tako so v mestih pritiski na okolje veliki, učinek okoljskih problemov je zato v mestih še posebno izrazit. Izginjajo zelene površine, stavbe na manj zanimivih lokacijah propadajo in so zanemarjene, nastajajo degradirana območja, povečan je hrup, slab zrak, vse manj je čiste pitne vode, kopičijo se odpadki, vse več je gostega prometa in še marsikaj pripomore k zmanjšanju kakovosti življenja v mestih. Zaradi takšnega stanja se prebivalci mest vse pogosteje selijo na obrobja, s čimer se širi mestno območje. Z ustvarjanjem spalnih naselij, še bolj pa z razpršeno gradnjo, se učinki prostorskih problemov samo še stopnjujejo, saj se s tako poselitvijo promet še povečuje, z gradnjo nove infrastrukture pa še dodatno posega v kmetijske površine in naravno okolje. Zelo očiten je tudi trend gradnje novih nakupovalnih centrov na obrobju mest, kar dodatno povzroča povečanje prometa in obremenjujočih posegov v okolje. Hkrati pa mestna središča pogosto propadajo in izumirajo.

Tako se izoblikujejo načrti in sistemi ravnanja z okoljem, s tem se poskuša izboljšati in popraviti nastale probleme. Osnovni namen urbanega načrtovanja je izboljšanje okolja

urbanih območjih, doseganje pozitivnih učinkov na kakovosti življenja v mestih in zmanjšanja obremenjevanja mestnih zaledij. Pomembno vlogo ima tako trajnostno urbanistično načrtovanje, ki zagotavlja uravnoteženo rabo zemljišč, aktivno prenavo vključno s skrbjo za ohranjanje kulturne dediščine, z zagotavljanjem preureditev in ponovnih rab degradiranih mestnih območjih, upošteva izrabo zemljišč z uravnoteženjem na eni strani prevelike poselitve in na drugi strani pretirane razpršene gradnje. Politika trajnostnega razvoja urbanih območjih zahteva celovit pristop, saj so zadeve precej zapletene. Ob okoljskih pa je seveda potrebno upoštevati gospodarske, socialne in kulturne vidike razvoja urbanih območjih.

Cilj je postavitve dolgoročne in enotne politike za izboljšanje kakovosti življenja v urbanih območjih in oživitve mest tako, da postanejo atraktivna za prebivalce, ne škodujejo zdravju ter zagotavljajo visoko kakovost življenja.

Mesto Izola je poznano kot manjše ribiško turistično mestece in po mojem mnenju mora takšno tudi ostati. Njen teritorij se je v zadnjih letih razširil, predvsem z gradnjo dodatnih stanovanjskih poslopij in obrtnih con na obrobju mesta, povečalo se je število prebivalstva, zgradile so se večje trgovine, potekajo urejanja na področju prometne povezave, kanalizacijske in vodovodne infrastrukture. Vendar se tako občinski delavci kot stanovalci zavedajo pomena ohranitve kulturne dediščine in kljub vsem obnovam ter novim gradnjam ne želijo škodovati naravi in prostoru. Kot vsako starejše mesto pa ima tudi Izola probleme z umiranjem starega mestnega središča. Občinski uslužbenci so težave poskusili reševati z uličnim muzejem, s simboličnim najemom praznih poslovnih prostorov, s prirejanjem raznih prireditev. Določeni projekti pripomorejo k oživljanju središča, določeni pa ne prinesejo zelenih učinkov, vendar je pomembno, da se iz porazov učimo in iščemo nove rešitve za uresničitev zastavljenih ciljev. Revitalizacija mestnega jedra seveda ne bi vplivala samo na razvoj turizma. Njena temeljna vloga je, da bi izboljšala stanovanjske razmere, hkrati pa oživila staro jedro in tako polepšala videz mesta. Prenova ne zajema samo degradiranega stanja stavb v ožjem smislu, temveč tudi vprašanja o ustreznih stanovanjskih standardih na ravni skupnosti, zato ima pomembno vlogo sodelovanje občanov.

Vsaka nastala sprememba je vezana na zahteve in želje, ki jih imamo sami prebivalci in obiskovalci mesta, zato lahko trdim, da si sami ustvarjamo prostor, v katerem živimo, zato bi bilo nesmiselno delati stvari, ki nam ne ustrezajo ali nam škodujejo. Mislim, da bo Izola obdržala svojo prijetnost in pristnost z ustrežno turistično ponudbo, z urejenimi kopališči, z dobro prireditveno organizacijo ter s primernim poseganjem v prostor. Kot Izolanka menim, da ima Izola poseben čar, ki ga ne sme izgubiti.

LITERATURA

1. Bat Marjan et al.: Kazalci okolja 2003. Ljubljana : Ministrstvo za okolje, prostor in energijo – Agencija Republike Slovenija za okolje, 2004, str. 125-130. [URL: http://eionet-si.arso.gov.si/Podatki_in_informacije/F1084794869/F1093543508/F1093543928/F1109674606/F1109674954/7_turizem_sl.pdf], 20. 11. 2006.
2. Benevolo Leonardo: Mesto v zgodovini Evrope (La cita' nella storia d'Europa). Ljubljana : Založba – Modra zbirka: delajmo Evropo, 2004. 304 str.
3. Bolka Tadeja: Suburbanizacija nakupovalnih središč: Novi potrošniški vzorci in razvoj mest. Ljubljana : Fakulteta za družbene vede, 2004. 67 str.
4. Cerin Mirjana: Konec zastojev za obalno hitro cesto?. Primorske novice, Koper, 20. 03. 2007, str. 8.
5. Drozg Vladimir: Nakupovalna središča v Sloveniji. Geografski vestnik, Ljubljana, 2001, 73-1, str. 9-21.
6. Fister Peter: Prenova ali reurbanizacija mestnih jeder arhitekturno-planerski vidiki (Revitalisation or reurbanisation of City Cores – Viewpoints os Architecture and Urban Planing). Ljubljana : AR 2003/1, 2003, str. 12-17.
7. Hrovat Matevž: Trendi v urbanem turizmu – Ljubljana. Ljubljana : Fakulteta za družbene vede, 2002. 75 str.
8. Kavaš Damjan, Strmišnik Igor, Pečar Janja: Reforma slovenske regionalne politike: oblikovanje slovenske regionalne strukturne politike. Ljubljana : Regionalni razvoj v Sloveniji (Regional development in Slovenia). Geographica Slovenica, 2000, 33/II str. 84-127.
9. Košir Fejda: Zamisel mesta. Ljubljana : Slovenska matica, 1993. 398 str.
10. Koželj Janez: DUO – Degradirana urbana območja. Ljubljana : Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje, 1998. 252 str.
11. Kramar Janez: Izola – mesto ribičev in delavcev. Koper : Lipa, 1987. 630 str.
12. Kramar Janez: Izola 1945-1991, Iz zgodovine občine od osvoboditve izpod fašizma do ustanovitve samostojne Republike Slovenije. Koper : Knjižica Annales 31, Zgodovinske društvo za južno Primorsko, Znanstveno-raziskovalno središče Republike Slovenije, 2002. 407 str.
13. Lah Avguštin: Pomen etike v turizmu in varstvu okolja. Ljubljana : Svet za varstvo okolja Republike Slovenije, 2001. 15-20 str.
14. Lobnik Franc: Zakaj je čas za premislek o turizmu in okolju? 6. Ljubljana : Svet za varstvo okolja Republike Slovenije, 2001. 5-8 str.
15. Nared Janez: Razvitost slovenskih občin in nadaljnje razvojne perspektive. Geografski vestnik, Ljubljana, 2002, 74-2, str. 33-46.
16. Pak Mirko, Rus Angelca: Problematika razvoja mest in spreminjanja rabe mestnega prostora. Ljubljana : Dela 24 – publikacija Oddelka za geografijo, 2005. 159-170 str.

17. Pavšer Nada: Tudi za turizem je nujna okoljska vzgoja. Ljubljana : Svet za varstvo okolja Republike Slovenije, 2001. 35-40 str.
18. Penjak Alenka: Zdravje v globinah. Primorske novice, Koper, 5. 12. 2005, str. 7.
19. Penjak Alenka: Načrt nove deponije. Primorske novice, Koper, 22. 3. 2007, str. 4.
20. Penjak Alenka: Tekle bodo čiste vode. Primorske novice, Koper, 22. 12. 2005, str. 11.
21. Penjak Alenka: Rešili so štiri hiše. Primorske novice, Koper, 23. 12. 2005, str. 8.
22. Pogačnik Andrej: Urejanje prostora za tretje tisočletje. Ljubljana : Študentska založba, 2000. 178 str.
23. Premzl Vladimir et al.: Mesta in urbanizacija. Ljubljana : Svet za varstvo okolja Republike Slovenije, 1999. 72 str.
24. Prenova straga mestnega jedra Izole - Gradivo. Izola : Medobčinski zavod za spomeniško varstvo Piran, FAGG – VTO Oddelek za arhitekturo, Samoupravna stanovanjska skupnost Izola in Skupščina Občine Izola, 1981. 68 str.
25. Ravbar Marjan: Regionalni razvoj slovenskih pokrajin. Ljubljana : Regionalni razvoj v Sloveniji (Regional development in Slovenia). Geographica Slovenica, 2000, 33/II, str. 9-81.
26. Re Urban Mobil (Mobilising Reurbanisation on Condition of Demographic Change). Leipzig : 2005. [URL: <http://www.re-urban.com>], 7. 8. 2006.
27. Rebernik Dejan: Sodobni urbanizacijski procesi: od suburbanizacije do reurbanizacije. Geografski vestnik, Ljubljana, 2004, 76-2, str. 53-63.
28. Resolucija o nacionalnem programu varstva okolja 2005-2012. Uradni list Republike Slovenije, št. 2/2006. Ljubljana : Služba vlade Republike Slovenije za zakonodajo, 2006, str. 17-172. [URL: <http://www.uradni-list.si>], 6. 3. 2006.
29. Sau Silvano: Di porta in porta per le contrade di Isola (Od vrat do vrat čez izolske kontrade). Isola : Il Mandracchio, 2004. 82 str.
30. Stare Franz: Grosse Einkaufszentren am Stadtrand vs. innerstädtischen Geschäften in Ljubljana (Velika nakupovalna središča na obrobju Ljubljane proti majhnim trgovinam v središču). Geografski vestnik, Ljubljana, 2004, 76-1, str. 23-35.
31. Strategija regionalnega razvoja Slovenije. Ljubljana : Republika Slovenije, Ministrstvo za gospodarstvo, 2001. 27 str. [URL: <http://www.svlsrp.gov.si>], 10. 7. 2006.
32. Tamše Andreja: Vsebinsko in proceduralno preoblikovanje urbanističnega načrtovanja – Velenje. Ljubljana : Fakulteta za družbene vede, 2004. 68 str.
33. Tepina Marjan: Prostor in čas urbanizma in Ljubljane urbane: Ob stoletnici urbanizma. Ljubljana : ČZP Enotnost, 1996. 207 str.
34. Verlič Christensen Barbara: Revitalizacija mest skozi teorijo vrednostnih razlik. Knjižna zbirka Profesija. Ljubljana : Fakulteta za družbene vede, 1999. 132 str.

VIRI

1. Geografski pogledi na regionalni razvoj. Ljubljana : Filozofska fakulteta Univerze v Ljubljani, Oddelek za geografijo, 2005. 290 str.

2. Leksikon Cankarjeve založbe. Ljubljana : Cankarjeva založba, 2004, str. 643.
3. Občina Izola: Občina v številkah ter Iz zgodovine Izole [URL: <http://www.izola.si>], 5. 11. 2006.
4. Pokrajinsko ranljiva območja v Sloveniji (Landscape vulnerable areas in Slovenia). Ljubljana : Geographica Slovenica, 2000, 33/I, 245 str.
5. Popis 2002. Ljubljana : Statistični urad Republike Slovenije. [URL: <http://www.stat.si/popis2002/si/default.htm>], 4. 7. 2006.
6. Regionalno planiranje in regionalni razvoj med teorijo in prakso. Ljubljana : Filozofska fakulteta Univerze v Ljubljani, Oddelek za geografijo, 2005. 221 str.
7. Regionalno prostorsko planiranje – Praksa in izzivi. Bled : Zbornik mednarodnega strokovnega posveta ob 30. obletnici organiziranega prostorskega planiranja v Sloveniji na državni ravni (1968-1998). Urad Republike Slovenije za prostorsko planiranje, 1998. 183 str.