

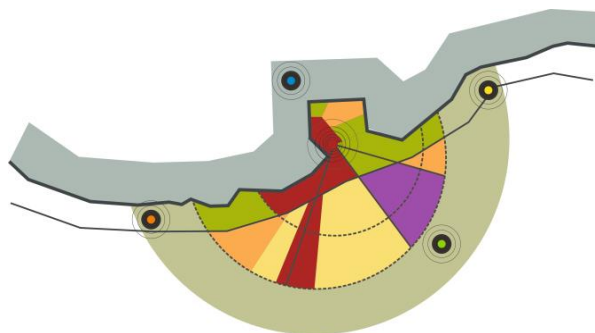
Naročnik

OBČINA IZOLA
Sončno nabrežje 8
6310 IZOLA

URBANISTIČNI NAČRT IZOLA

KONCEPTUALNI DEL

**STROKOVNE PODLAGE ZA IZDELAVO OBČINSKEGA
PROSTORSKEGA NAČRTA OBČINE IZOLA**



Izdelovalec

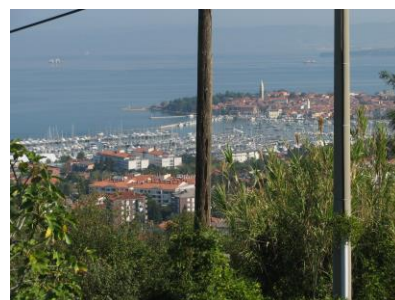
LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o.
Enota Nova Gorica
Prvomajska 118d
SOLKAN

Strokovna skupina

Maja Šinigoj, univ.dipl.inž.arh.
Tosja Vidmar, univ.dipl.geog.
Nuša Britovšek, univ.dipl.inž.kraj.arh.

MESTO IZOLA

Izola, apnenčasti otoček v Tržaškem zalivu, je bil naseljen že v rimski dobi. Srednjeveško ribiško trgovsko mesto, katerega prepoznavno silhueto nosi mesto še danes, je nastalo ob pristanišču v južnem delu nekdanjega otočka in se postopno širilo proti severu in vzhodu, kasneje, v 18. stoletju pa so otok povezali s kopnim. V začetku 20. stoletja, ko je vodilno vlogo v Izoli prevzela industrija, je mesto preraslo meje polotoka in se ob obali začelo širiti proti Simonovemu zalivu, kasneje pa še globlje v zaledje obalne ravnice. Danes se razteza od industrijskega predela v zaledju zaliva Viližana na severovzhodu, imenovanega Polje, prek soseske stanovanjskih blokov in hiš, imenovane Livade, do turističnega naselja ob Simonovem zalivu na jugozahodu, v urbano tkivo mesta pa vključujemo tudi naselje Jagodje. Kljub sodobni urbanizaciji silhueta mesta ni presegla svojega srednjeveškega gabarita.



RAZVOJNE PREDNOSTI IN PRILOŽNOSTI IZOLE

Razvojne možnosti mest so odvisne predvsem od načina, kako izrabljajo svoje lastne potenciale. Potrebno je identificirati tiste razvojne faktorje, ki predstavljajo razvojno prednost za območje mesta Izola. Razvojna politika Izole mora biti tako zasnovana, da bo aktivno podpirala tiste faktorje, ki že pomenijo primerjalno prednost pred ostalimi mesti v širšem prostoru in v čim večji meri kompenzirala pomanjkljivosti v primerjavi z ostalimi mesti.

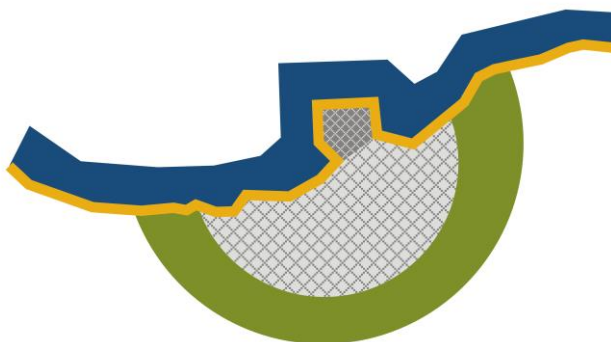
Razvojne prednosti Izole:

- morje in obala, katerih prisotnost že sama po sebi predstavlja izrazito in redko razvojno prednost na državnem nivoju,
- zgodovinski spomin na otok,
- bogata kulturna dediščina mediteranskega srednjeveškega naselja kot tudi sodobnejša, predvsem tehniška dediščina. Slabo izkoriščen kulturno turistični potencial predstavlja tudi arheološka dediščina mesta,
- velike prostorske rezerve naselja v obliki degradiranih prostorov na eminentnih lokacijah, ki so nastale zaradi propada industrij in ukinitve dejavnosti,
- prestrukturiranje gospodarskih panog, ki predstavlja razvojno priložnost za donosnejše dejavnosti,
- prepoznavnost mesta na regijskem in državnem nivoju po ribiški dejavnosti,
- prepoznavnost mesta na regijskem in državnem nivoju po zdravstveni dejavnosti,
- bližina velikih mest, ki prevzemajo številne funkcije, potrebne za delovanje turističnih in gospodarskih centrov (pristanišča, letališča, logistični centri) in s tem posledično visoka ohranjenost krajine,
- majhnost, kar omogoča obvladovanje prostora brez motornega prometa in razvoj ekoloških turističnih con,
- dobro ohranjena in nepozidana krajina okoli mesta, ohranjene naravne kakovosti (obalni pas, morje in Izolski amfiteater),
- ugodne naravne danosti za spodbujanje uporabe naravnih virov energije.

Razvojne pomanjkljivosti Izole:

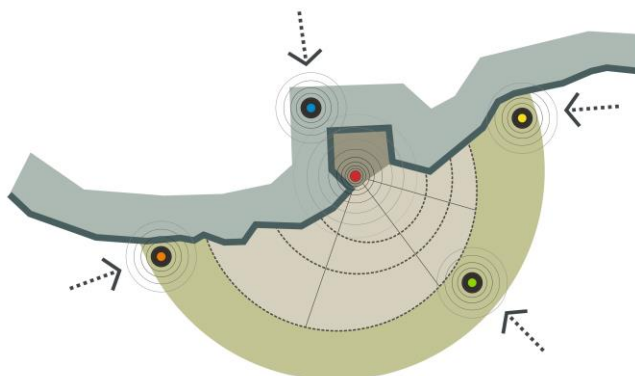
- slaba infrastrukturna opremljenost mesta:
 - državno in mestno omrežje cest v nujnih delih še ni zgrajeno,
 - prekomerna obremenjenost mesta s prometom,
 - kolesarski in javni potniški promet slabo razviti,
 - nezadostna oskrba s pitno vodo v primeru večjega porasta dejavnosti,
 - pomanjkljiva energetska oskrba (nestabilno elektro omrežje, nizek procent opremljenosti s plinovodom)
 - pomanjkljiva oskrba s sodobnimi komunikacijskimi omrežji,
- premajhna prepoznavnost mesta po turistični dejavnosti,
- propad prepoznavne gospodarske panoge mesta, vezane na predelavo rib,
- neustrezna umeščenost posameznih dejavnosti,
- premajhna izkoriščenost naravnih virov energije, predvsem sonca.

OBMOČJE URBANISTIČNEGA NAČRTA IZOLE



Območje urbanističnega načrta Izola zajema območja strnjene poselitve severno od hitre ceste H5 vse od občinske meje z občino Koper do križišča hitre ceste z glavno cesto G2-111 (Jagodje – Portorož) pri Jagodju, od tu pa poteka po glavni cesti mimo Belvederja do zahodne občinske meje z občino Piran. Območje urejanja tako obsega tudi celotno obalo občine in tiste površine morja, ki so nujne za funkcioniranje mesta. Južno od HC območje urbanističnega načrta zajame tudi kmetijske, gozdne in druge površine Izolskega amfiteatra.

KONCEPT PROSTORSKEGA RAZVOJA MESTA IZOLA



Meje mesta

Meje mesta so jasno načrtane z morjem na eni in lokom hitre ceste na drugi strani mesta. Hitra cesta je položena ob vznožje Izolskega amfiteatra. Meja mesta je torej lahko definirana tudi z morjem na severu in kulturno krajino na jugu mesta.

Štiri simbolne točke mesta

Izven mejnega obročja simbolno sežejo le štiri točke mesta, ki ponazarjajo njegovo identiteto: razvoj (turizem), prepoznavnost (zdravstvo), vitalnost (otok) in večnost (pokopališče).

Na vzhodu torej seže izven obročja bolnišnica kot najbolj prepoznavna dejavnost regijskega pomena, na zahodu kompleks Belvedere s turistično dejavnostjo kot osnovno naravnostjo mestnega razvoja, na jugu pokopališče kot edina vsebina, ki se zaradi specifičnosti sme na novo umestiti za mestnim obročem v krajino amfiteatra ter kot njegova protiutež na severu otok, kot prispodoba razvoja in vitalnosti mesta.

Izola - otok

Z razvojem Izole naj se krepí izvirno zasnovo mesta, torej mesto na otoku. Grajena struktura mesta naj poudarja v prostoru še berljivo sled ločnice med otoškim in kopenskim delom, zato med otok in kopno umeščamo zelene površine. Potenca zgodovinskega spomina in izziv je načrtovani novi otok.

Ribištvo – srce mesta

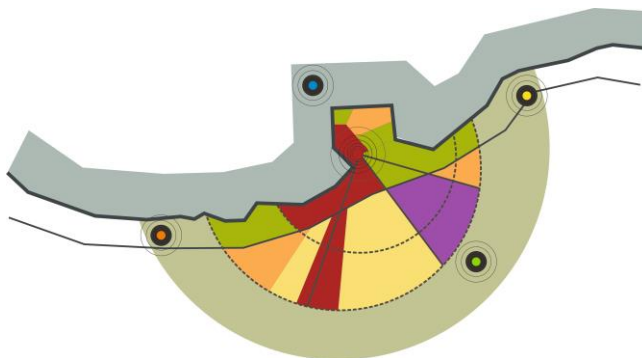
Srednjeveški del mesta z mandračem ter niz industrijskih objektov iz dvajsetih let 20. stoletja so nosilci zgodovinsko najbolj prepoznavne dejavnosti mesta – ribištva. Kljub prestrukturiranju dejavnosti iz gospodarske v pretežno turistično ostajajo ta območja srce mesta in generator dogajanja.

Turizem - kontaktne točke mesta

Na tri točke prvega stika z mestom umeščamo turizem, kot glavno razvojno naravnost mesta. V smeri prihoda iz Kopra je ta točka Ruda, v smeri prihoda iz Pirana Belvedere, v smeri prihoda z morja pa območje Delamarisa in ladjedelnice.

Radialna umestitev dejavnosti

Mestne dejavnosti se umeščajo tako, da sledijo radialni cestni mreži oziroma koncentričnim krogom s središčem v stiku otoka s kopnim.

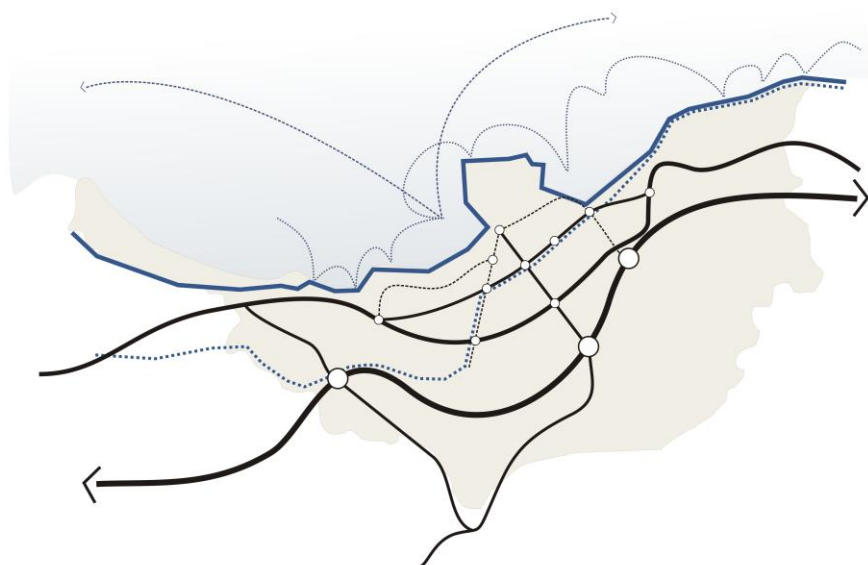


KONCEPT PROMETNEGA OMREŽJA IN JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

CESTNA INFRASTRUKTURA

Temeljni razvojni cilj prihodnjega prometnega sistema bo usmerjen v večjo rabo javnega prometa, več kolesarjenja in pešačenja in zmanjšanje osebnega motornega prometa z namenom zmanjšanja glavnih mestnih prometnih in iz tega izvirajočih drugih težav.

Omrežje



Center Izole objemajo skoraj vzporedne polkrožne prometnice, ki omogočajo pretok prometa v smeri vzhod – zahod. Iz centra proti obodu pa so žarkasto speljane ceste, po katerih steče promet tudi v smeri sever – jug.

Za vzpostavitev stanja, ko se lahko nivo lokalnih cest uspešno načrtuje, je predpogoj izgradnja hitre ceste Koper – Izola – Lucija (H5), ki bo razbremenila celotno mestno cestno mrežo, vzpostavila pretočne povezave med obalnimi občinami ter umaknila promet z obalne ceste na vzhodu občine. Na hitro cesto se drugo mestno prometno omrežje navezuje v dveh točkah, in sicer na vzhodu, pri industrijski coni, s čimer se razbremenjuje predvsem tovornega prometa in na zahodu pri Jagodju. Predvidi se še tretjo točko navezave in sicer za osebna vozila na križišču Kajuhove in hitre ceste, saj je dostop po Kajuhovi kot najkrajša navezava na center glavni mestni vstop. S tem se lahko direktno iz hitre ceste dodatno napaja tudi zaledje občine, ki je danes nenavadno odrezano in nedostopno.

Prva notranja vzporednica hitre ceste je Južna cesta, ki se bo nanjo neposredno navezovala. Južno cesto je potrebno vzpostaviti v celotni dolžini (dograditev od križišča s Kajuhovo do Rude), s čimer postane notranja mestna obvoznica, katera se na vzhodu nadaljuje čez Markovec, na zahodu pa vodi preko Jagodja v smeri proti Portorožu. Predstavlja primarno cestno medkrajevno povezavo med Portorožem, Izolo in Koprom (danes je to glavna cesta G2-111). Ključna lastnost Južne ceste naj bi bila velika pretočnost, povezava vzhodnega z zahodnim delom Izole in navezovanje na hitro cesto.

Vsa križišča s prečnimi mestnimi cestami se izvedejo tako, da omogočajo čim večjo pretočnost, lahko tudi kot krožišča (s Prešernovo, Cesto A, Kajuhovo in Industrijsko).

Naslednja vzporednica je Prešernova, primarna mestna cesta, ki s Kajuhovo tvori osnovni cestni križ mesta. Na Prešernovi se tako kot na Južni cesti uredi pet križanj, lahko rondojev, saj jo prečkajo iste prometnice v smeri sever – jug. Po izgradnji hitre ceste H5 se vzhodni del Prešernove ter obstoječe ceste Izola – Koper prestrukturira in sicer se cestna povezava od Rude proti Kopru nameni pešcem in kolesarjem, motornemu prometu pa le za dostave in intervencije, pentlja pa preuredi tako, da se prednostno spelje prometna smer obvoznica – Markovec (bolnišnica). Prešernova se v prestrukturirano križišče na Rudi podaljša kot sekundarna cestna povezava. Celotna Prešernova se preoblikuje v ulico mestnega značaja.

S Prešernove se preko rondojev že napaja zadnja mestna prometna vzporednica in sicer niz cest Cankarjev drevored – Drevored 1. maja – Dantejeva – Tomažičeva – Morova. Niz rondojev manjših dimenzij se uredi na sečiščih Cankarjevega drevoreda in Kosovelove, Ulice Drevored 1. maja in Dantejeve ulice, Dantejeve in Morove ulice ter na koncu Tomažičeve ulice, kjer je poleti močan tok turističnih vozil v smeri Simonovega zaliva.

Od prečnih cestnih povezav, ki omogočajo pretočnost prometa v smeri sever – jug, je najpomembnejša izgradnja podaljška industrijske do priključka na hitro cest ter priključnega rondoja, kar predstavlja predpogoj za prestrukturiranje hierarhije mestne cestne mreže ter vključevanje mestnega prometa na hitro cesto.

Naslednja po pomembnosti je izgradnja mestne cestne diagonale, ki predstavlja povezavo samega centra od Trga republike preko obstoječe ceste Drevored 1. maja in Leninove ulice z načrtovano Cesto A in še dalje preko Južne ceste do novih programov (do prečkanja s Parencano).

Ureditve dostopnosti s hitre ceste na Kajuhovo pomeni vzpostavitev delovanja osnovnega prometnega križa mesta ter normalno dostopnost do zaledja, čeprav se bo slednje z izgradnjo ceste Jagodje – Šared že bistveno izboljšalo. Ta vstop v mesto ni namenjen tovornemu prometu.

Dodatna možnost razbremenjevanja centra je vzpostavitev druge diagonale mimo stadiona skozi območje indus cone do Južne ceste.

Problem prometnih zastojev, previsokih hitrosti in majhne prometne varnosti v centru Izole se rešuje z ureditvijo serije mini rondojev in uvedbo con umirjenega prometa, predvsem pa z omogočanjem parkiranja na robovih mesta (Ruda, Belvedere), doslednim uvajanjem javnega potniškega prometa, ureditvijo kolesarskih poti ter varnih pešpoti.

Danes problematična navezava mesta na zaledje izolske občine se bo izboljšala z načrtovanim križiščem hitre ceste in Kajuhove, predvsem pa z načrtovano cestno povezavo Šared – Jagodje, ki bo preko slemenske ceste po robu amfiteatra dodatno povezovala izolsko zaledje z Izolo, Koprom in Piranom. Ta najbolj oddaljeni cestni obroč predstavlja skrajno južno vzporedno cesto mesta.

Javni potniški promet (JPP)

Z namenom reševanja obsežne problematike vezane na promet, se uvede cono umirjenega prometa, ki obsega mestne površine severno od Prešernove ceste. Znotraj tega območja so prometnice urejene tako, da imajo JPP in nemotorizirane oblike prometa prednost pred motoriziranimi. Znotraj območja se vzpostavi gosto mrežo postajališč JPP ter kolesarskih in pešpoti. Vzpostavita se vstopna in mestna prestopna točka. Prva je locirana na izstopu iz hitre ceste na Rudi, druga pa ob Cankarjevem drevoredu v parku Ladjedelnica.

Za namen daljšega parkiranja osebnih avtomobilov obiskovalcev in parkiranja vseh vrst avtobusov in drugih motornih vozil, se na vzhodnem vstopu v mesto na Rudi vzpostavi vstopna prestopna točka z večjim parkirnim objektom, ki hkrati služi tudi občasnim povečanim potrebam načrtovanih športnih

objektov na tem območju. Natančnejšo lokacijo umestitve tega prometnega objekta se določi naknadno, ena od možnosti je umestitev na območje prestrukturirane prometne pentlje. Objekt mora biti umeščen tako, da je vključen v mrežo javnega potniškega prometa, taxi služb, kolesarskih in peš poti.

Mestna prestopna točka ob Cankarjevem drevoredu združuje vse vrste prometa v integralno celoto. Na prestopno točko je vezana mreža JPP, ki ob mestnem avtobusnem prometu obsega tudi medkrajevne cestne povezave, primestni avtobusni promet in javni in mednarodni pomorski promet. Tu se predvidi tudi površine za taxi službo in kolesarski promet s kolesarnico. Predvidi se navezave na kolesarske in pešpoti, predvsem promenado in Parencano. Osrednja prestopna točka ni namenjena parkiranju avtobusov, parkiranju osebnih vozil pa le, ko so potniki vezani na uporabo pomorskega prometa.

Mestni javni potniški promet

Mestni javni potniški promet bo potekal krožno po izolskem notranjem cestnem obroču mimo mestne prestopne točke, na zahodnem delu do Belvederja in KS Dobrava, na vzhodnem delu pa mimo vstopne prestopne točke na Rudi in naprej do bolnišnice. Število in lokacije avtobusnih postajališč morajo zagotavljati 5 – 10 minutno dostopnost gosteje zazidanih območij mesta do postajališča javnega potniškega prometa. Postajališča morajo biti ustrezno urejena, predvsem pokrita. Pogostnost voženj naj se ustrezno prilagodi uporabnikom. Smotrna je uvedba sezonskega javnega pomorskega prometa.

Primestni in medkrajevni javni potniški promet

Primestne avtobusne povezave z zalednimi kraji se v mesto spustijo iz zahoda po cesti v Jagodje. Glavno postajališče je na mestni prestopni točki ob Cankarjevem drevoredu, vendar ima linija tudi druga postajališča znotraj mesta. Medkrajevni promet poteka po medkrajevnih cestnih povezavah, mednarodni promet pa po hitri cesti in se v mesto spusti po Industrijski cesti do mestne prestopne točke.

KOLESARSKI PROMET

Primarna oziroma glavna kolesarska pot je del državne daljinske kolesarske povezave »Parencane«, ki povezuje tri države (Italija, Slovenija, Hrvaška), v okviru Slovenije pa tri občine (Koper, Izola, Piran). Znotraj občine Izola poteka med Koprom in Izolo ob obali, nato po Prešernovi, proti jugu skozi območje Livad in dalje proti Strunjanski dolini. V mestu se krak kolesarske poti spelje do vstopne prestopne točke in po Cankarjevem drevoredu do mestne prestopne točke ter se po mestnih ulicah spusti do območja univerze, kjer se priključi na obstoječo pot. Najmanj na mestni in vstopni prestopni točki je predvidena kolesarnica.

Rekreacijsko turistična kolesarska pot poteka po obalni promenadi - lungomare, ki je v delu vzhodne obale enaka trasi Parencane, v urbanem delu pa primarno namenjena pešcem. Proti vzhodu se kolesarska pot nadaljuje v predele odprte krajine, od koder se lahko navezuje na številne poti v zaledje. Na Parencano se lahko dodatno priključuje vzdolž Cankarjevega drevoreda in Drevored 1. maja ter na Dobravi.

Sekundarne kolesarske poti bodo znotraj mesta v skladu s prostorskimi možnostmi potekale po cestah s pasom za kolesarje, vzpostavljenim vzdolž Prešernove, Južne, Industrijske, Ceste A in po ulicah Cankarjev drevored, Drevored 1. maja, Dantejeva, Tomažičeva, Morova in proti bolnišnici ter skozi Jagodje. Mestoma, kjer vzpostavitev pasu prostorsko ni možna oziroma bi njena vzpostavitev povzročala nerazumno visoke stroške, se kolesarski promet odvija znotraj voznih pasov prometnic.

Na drugih prometnicah poteka kolesarski promet znotraj obstoječih prometnih pasov.

PEŠPOTI, PEŠ CONE

Glavna pešpot Izole je lungomare ali promenada. Poteka vzdolž celotne izolske obale in se nadaljuje v sosednji občini. Pot je razdeljena na tri sekvence: Žusterna – Ruda, mesto in park Strunjan. Območje promenade je v celoti peš cona, v skladu z možnostmi z ločenim pasom prilagojena tudi za različne oblike nemotornega prometa. Razen v strunjanskem delu je namenjena tudi vozilom za dostavo in intervencijo. V urbanem delu je prilagojena uporabi funkcionalno oviranih oseb.

Danes poteza znotraj Izole skoraj v celoti obstaja, le mestoma je bila zaradi specifične programov prekinjena in jo je potrebno vzpostaviti. Zagotoviti je potrebno predvsem številne prečne peš navezave, po katerih se povezujejo prometna mreža mesta in promenada, s čimer zagotovimo številne možnosti dostopanja.

Centralna peš cona mesta je staro mestno jedro. Območje je danes mestoma namenjeno mirujočemu prometu za stanovalce. Potrebno je zagotoviti podzemne parkirne površine za stanovalce po vzgledu garažne hiše pri pošti in s tem razbremeniti parterni prostor. Dostop z motornimi vozili naj bo namenjen le oskrbi, dostavi in intervenciji. Priporoča se vpeljava manjših vozil na elektriko.

Krožna procesijska pot poteka od Sv. Mavra po Dantejevi in dalje po Cesti skozi Jagodje, se dvigne na Šared in se v mesto ponovno spusti po Kajuhovi ter zaključi ob cerkvi Sv. Mavra. Zgodovinska pot, ki je danes že delno zaraščena, se ponovno vzpostavi, saj predstavlja odlične peš nastavke za obisk zaledja mesta.

Pešpot poteka tudi vzdolž kolesarske poti Parencana.

MIRUJOČI PROMET

Mirujoči promet se na območju mesta usmerja v parkirne hiše. Za domačine se nameni parkirne hiše ob pošti in druge parkirne hiše znotraj območij z veliko gostoto stanovalcev. Gradnja osrednje javne parkirne hiše za turiste in druge obiskovalce centra mesta je locirana na vhodni prestopni točki na vzhodnem delu mesta (na območju današnje prometne pentlje). Parkirna hiša na mestni prestopni točki ob Cankarjevem drevoredu je namenjena ožjemu krogu uporabnikov, ki so vezani na nadaljno uporabo pomorskega prometa. Dodatne manjše parkirne hiše so predvidene na območju Belvederja na zahodnem delu mesta ter drugod po mestu (možne lokacije stadion, Argo, Simonov zaliv,...). Vsa območja gradenj morajo zagotavljati parkiranje znotraj zemljišča objekta, v čim večji meri podzemno. Parkirišča, ki jih ni mogoče zagotoviti znotraj zemljišča objekta, se načrtuje na javnih parkirnih površinah.

Javna parkirišča in javne parkirne hiše morajo biti povezana z javnim potniškim prometom, kolesarskimi in peš potmi in služijo kot izhodiščne točke za obisk mestnega centra ali rekreacijskega roba.

MORSKI PROMET

Izola ima eno marino. Območje marine služi tako turističnim in komunalnim privezom, kot tudi ribičem. Najsevernejši pomol Marine je carinski pomol, kjer poleti pristaja edina večja potniška ladja Prince of Venice. Povečano dejavnost beleži Marina Izola, ki ima cca 635 privezov. Na območju marine je načrtovana izgradnja pomola B, ki bo omogočila čez 400 novih privezov namenjenih domačinom ter dnevnim turističnim privezom. Komunalni privezi ostajajo ob Sončnem nabrežju, ribiči pa število privezov v mandraču povečujejo z načrtovanimi privezi ob glavnem pomolu. V okviru reševanja ribiške infrastrukture je potrebno predvideti tudi ustrezno umestitev točilnice goriva, ki bo omogočala nemoteno oskrbo vsem uporabnikom plovil.

Za potrebe turistične dejavnosti, ki se načrtuje na območju Delamarisa in ladjedelnice, je glede na ustvarjene danosti in skladno s programom možno pristajanje ladij. V zalivu Viližan se predvidi območju vodne infrastrukture za potrebe športa, rekreacije, turizma, javnega prometa, lahko tudi nova marina.

Na morju danes obstaja le individualni pomorski promet. Ponovno naj se v skladu s prostorskimi danostmi vzpostavi javne ladijske potniške linije ali vodni taksi, ki bo razbremenjeval avtomobilski pritisk na obalno linijo ter s tem dvigal kvaliteto bivanja v mestu. Postajališča naj se vzpostavijo na najpomembnejših turističnih in oskrbnih točkah (pod Belvederjem, Simonov zaliv, marina, mandrač, park na Punti, zaliv Viližan, valobran, Pivol). Eno od postajališč se mora navezovati na osrednjo prestopno točko v parku ladjedelnica.

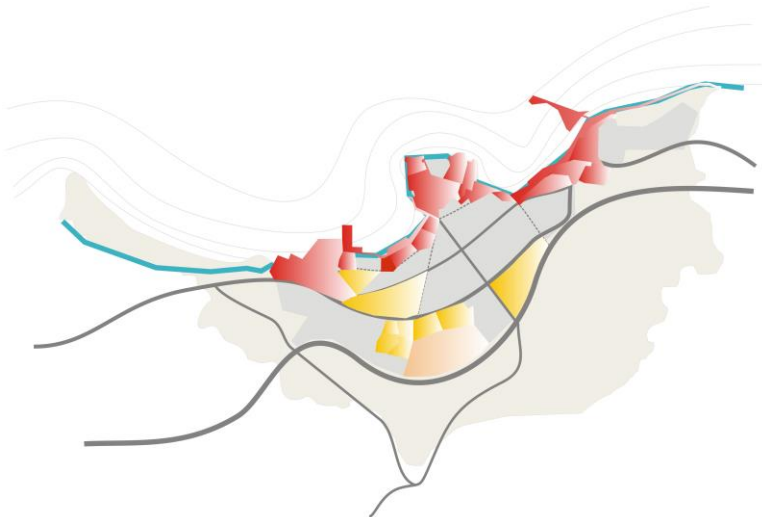
ŽELEZNICA IN LETALSKI PROMET

Občina Izola nima železniške in letalske infrastrukture. V mrežo železniškega in letalskega prometa se vključuje preko sosednjih občin in sicer na železniško v Mestni občini Koper, na mednarodno letalsko preko letališča Sečovlje v Občini Piran, najbližje večje mednarodno letališče pa je v Ronkah v Italiji.

Načrtovan prometni sistem primarno izboljšuje slabo prometno situacijo mesta. Za razvoj mesta, povečanje njegove privlačnosti ter dvig kvalitete življenja v njem, pa je bistvenega pomena uvedba prometne politike, ki daje prednost hoji, kolesarjenju in javnemu prometu ter zmanjšuje uporabo osebnih avtomobilov.

KONCEPT URBANISTIČNEGA IN ARHITEKTURNEGA OBLIKOVANJA

PROSTORSKI POTENCIALI



Izola ima pomembne notranje prostorske rezerve, ki so posledica prostorskega razvoja posameznih območij v različnih časovnih obdobjih ob spreminjanju ekonomskih pogojev. V območju priobalnega dela Izole obstajajo obsežna degradirana območja opuščenih industrij. Ta območja so rezervati za umestitev ključnih razvojnih programov mesta. Prav tako je velik obseg drugih, po vlogi v prostoru pomembnih površin nepozidanih stavbnih in kmetijskih zemljišč, ujetih med urbanizacijske strukture in nedodelano prometno mrežo. Vsa omenjena območja slabo izkoriščenih urbanih površin ponujajo možnost izboljšanja mestne strukturne slike z reurbanizacijo in urbano prenovo. Aktiviranje teh rezerv predstavlja mestu največji današnji izziv. Zahteva uglašeno delovanje podjetniškega in upravnega instrumentarija mesta, saj je učinkovitost aktiviranja notranjih rezerv v veliki meri odvisna od hitre in pravilne odzivnosti na posamezne podjetniške pobude. S premišljenimi in usklajenimi prostorskimi, gospodarskimi in upravnimi instrumenti je nujno sanacije problematičnih prostorov povezati z investicijskimi in podjetniškimi pobudami ter jih spremeniti iz bremena v korist in vir dohodka. Sposobnost mesta, da regenerira probleme v prostoru in opuščene ostanke preteklega časa spremeni v svoje razvojne vzpodbude, kaže na njegovo vitalnost. Zrelost mesta pa se kaže v zmožnosti ohranjanja vrednot preteklega časa kljub hitremu tempu sprememb in s tem postavljanjem gradnikov prihodnosti mesta.

Območja hudega razvrednotenja prostora se nizajo vzdolž najbolj atraktivne izolske poteze – lungomare. Od vzhoda proti zahodu si sledijo sledeča območja degradiranih grajenih struktur: območje Rude (opuščen kamnolom, v katerega se je umestilo arhitekturno cenene rešitve), parkirišča ob ladjedelnici (stihijsko izrabljene proste površine z ureditvami, vezanimi na lastništva zemljišč), kompleks ladjedelnice (opuščen program, degradacija podobe Izole na vzhodnem vstopu v mesto, posebej morja), Delamarisa (opuščen program, degradacija kulturnih in naravnih danosti), Ribe (opuščen program) in Arga (opuščen program, propadajoča arhitekturna dediščina). Območja degradirane obale oziroma zelenih mestnih površin v isti smeri so: avtokamp Jadranka (zaradi nedostopnosti in privatizacije obalnega pasu v samem centru mesta), obala ob vseh opuščenih industrijskih programih (ladjedelnica, Delamaris, še posebej Riba), park Argolina (vzdrževanje, ureditev), IPA 7 (neizvajanje predvidenega programa), rt Korbat (neustrezno predstavljena kulturna

dediščina), plaža Simonov zaliv (nedostopnost, neustrezno predstavljena kulturna dediščina), območje pod Belvederjem (nekompleksno urejanje).

Znotraj mestnega ringa so še druga območja, večinoma dlje časa neizkoriščene stavbe površine, za katere so že ali se sprejemajo celovite prostorske rešitve. Takšna območja so predvsem Livade, IPA 8 ter posamezna območja znotraj kareja proizvodnih površin vzhodno od Kajuhove.

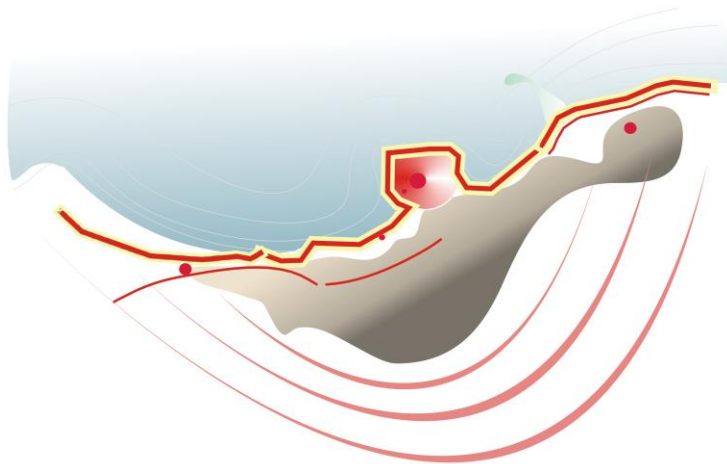
Neizkoriščen potencial so zeleni pasovi, ki se zajedajo v mesto. Ustrezni so za razvoj prostočasnih in drugih sonaravnih dejavnosti.

Sedaj slabo izkoriščene, degradirane in še nepozidane površine zemljišč znotraj poteze hitre ceste se namenja za pozidavo, pri čemer se upošteva obstoječe smeri zazidave, morfološko oblikovanost stavbnega tkiva, združljivost programov ter zasnovo prometnega omrežja.

Območja posebnih kvalitiet je potrebno urejati na podlagi arhitekturno – urbanističnih natečajev. Ta območja so predvsem vsi zgoraj naštetih kareji ob promenadi. Druga nezazidana območja znotraj mesta se načrtuje s podrobnejšimi prostorskimi akti.

Urbanistični načrt mesta služi pripravi Občinskega prostorskega načrta, ki mora v glavnih sestavinah predvideti prostorski razvoj za obdobje naslednjih dvajset do trideset let. Vsebuje pa nekatere komponente, ki so še bolj dolgoročne, bodisi zaradi zahtevnosti izvedbe, ali pa zaradi svojih posledic na ostale sestavine prostora. Čeprav ima mesto v degradiranih in načrtovanih stavbnih območjih velike prostorske kapacitete, je predvidena širitev urbanih površin do roba hitre ceste na jugu naselja edina dolgoročna prostorska rezerva mesta. Za te nove neopredeljene potrebe bo potrebno kompleksno urejanje, ki pa v urbanističnem načrtu še nima jasno opredeljene organizacije pozidave, saj za njihovo pozidavo v sedanjem trenutku še ni potrebe. Dolgoročno nakazovanje urbanizacije je smotrno predvsem zaradi omogočanja racionalnih investicijskih vlaganj v prostor.

DOMINANTNI PROSTORI, POTEZE, TOČKE



Staroveško mestno jedro

Temeljno težišče mesta ostaja staroveško mestno jedro, ki tudi v bodoče določa utrip življenja v mestu. Območje mestnega jedra ob Mandraču ostaja ribiško, ostalo jedro z obalo pa ostaja z vidika dejavnosti najbolj barvito. Tu se v prenovljenem srednjeveškem tkivu prepletajo centralne mestne dejavnosti, ki se razpotegnejo ob promenadi. Javni prostor je tu orientiran na morje na eni in na javne ter druge zgradbe na drugi strani ter predstavlja območje njunega stikanja. S prenovo območja se v celem območju zagotavlja peš cono, uredi se mirujoči promet, promenade, zagotavlja se oblikovno kvalitetna prenova arhitekturnih elementov in programska pestrost. Glavna točkovna dominanta

srednjeveškega mesta in Izole sploh, je cerkev Sv. Mavra, pomembna točka pa je tudi cerkev Marije Alietske.

Promenada ali lungomare

Lungomare je ena izmed privlačnejših in slikovitejših potez Izole, ki predstavlja del transverzalne pešpoti vzdolž slovenske obale. Poteza ima na odseku občine Izola različne karakterje. Po njej se lahko sprehodimo skozi izjemne neokrnjene naravne ambiente (območje krajinskega parka Strunjan), slikovite mestne obmorske sekvence (od območja pod Belvederjem skozi mesto do načrtovanega valobrana) ter kopalcem namenjene obvodne ureditve (kopališča vzhodno od zaliva Viližan).

Medtem ko se na območju krajinskega parka omogoča le prehodnost in dostopnost območja po poteh, ki se nadaljujejo proti Strunjanu, so na ostalih območjih potrebne obsežne ureditve.

Promenada je celostno oblikovan javni prostor, namenjena pešcem. Ob njej naj bi se razvil 'glavni mestni trg', poln življenja. Za to je potrebno ustrezno umeščanje programov, ki povzročijo pretok ljudi po mestni žili. Tako se urbani del poteze začne in konča s turističnimi nastanitvami (Belvedere in Ruda), od koder je možen enostaven peš dostop do centra mesta. Prav tako so na vhodih v mesto umeščene garažne hiše tako, da je promenada zlahka dosegljiva in uporabna. Manjše razširitve javnih prostorov ali celo trgi so kot žepi, pripeti na hrbtenico promenade. Glavna točkovna dominanta promenadnega prostora je dimnik tovarne Argo.

Bolnišnica

Bolnišnica na grebenu nad Izolo je dominanta, ustvarjena v drugi polovici 20.stoletja. Prostor med bolnišnico in mestom mora ostati nepozidan vzdolž celotnega grebena amfiteatra proti Izoli. Površine ob bolnišnici, nad hotelskim kompleksom Ruda in vzdolž ceste se parkovno ureja z oblikovno prepoznavno sredozemsko vegetacijo. Med obema območjema ostaja območje naravne vegetacije amfiteatra. Vedutno mora ostati objekt s strani Izole znotraj obstoječih gabaritov.

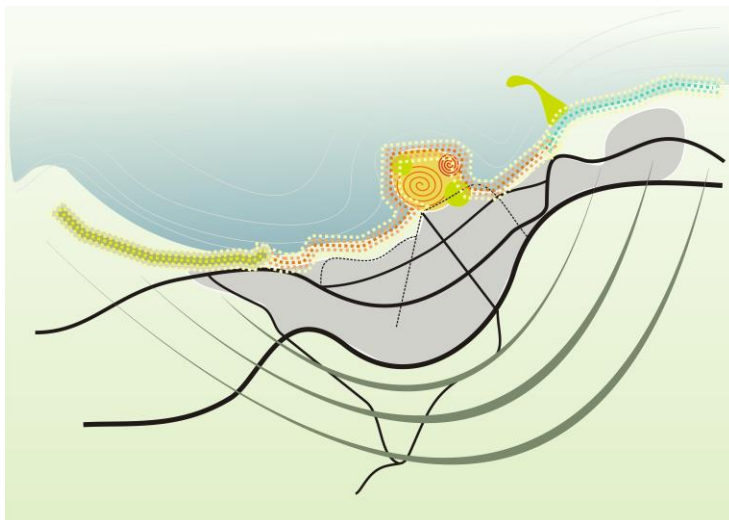
Hotelski kompleks Belvedere

Hotelski kompleks Belvedere na zahodnem robu Izolskega amfiteatra dominira mestu v manj izpostavljeni obliki kot bolnišnica. Območje je parkovno urejeno. Območje ostaja v obstoječih gabaritih.

Pinijevi drevoredi

Pinijevi drevoredi med Kopro in Izolo ter od Viližana do Loreta in naprej proti Strunjanu so linijska dominanta oblikovanega zelenega prostora, vgrajena v kolektivni spomin. Prepoznavno potezo je potrebno obnavljati in nadgrajevati.

STRUKTURA



Z razvojem naj se krepí zgradba mesta, ki jo tvorijo otok, obala obeh zalivov z rtoma in širitve ob radialnih cestnih oseh oziroma v koncentričnih krogih s središčem v stiku otoka s kopnim. Osnovno strukturo mesta torej tvorijo otok, lungomare in zaledno mesto ob radialni cestni mreži.

Meje naselja so načrtovane z morjem na eni in lokom hitre ceste na drugi strani mesta. Izven tega obročja sežejo le štiri mestna območja: bolnišnica na severovzhodu, hotelski kompleks Belvedere na zahodu, novo pokopališče na jugovzhodu ter načrtovani otok na severu.

Nosilec strukture otoka je razmerje med zelenim in grajenim prostorom.

Krepi se identiteta Izole, vezana na geografski pojem otoka ter na otoško pozidavo mesta. Prostor se oblikuje tako, da se z umestitvijo zelenih površin na stik otoškega dela s kopnim na vzhodni strani povečuje berljivost strukture otoškega mesta. Novi zeleni prostor Parka ladjedelnica se po diagonali navezuje na zrcalni zeleni prostor Parka na panti. Obe parkovni površini ustvarjata zeleno konturo novim turističnim programom otoka na območjih ladjedelnice in Delamarisa, ki se udeleženi v sodobni zgoščeni karejski zazidavi. Stari in novi del sta tako v sozvočju, pri čemer ostaja staroveško jedro v dominantni vlogi.

Nosilec strukture promenade je obalna črta.

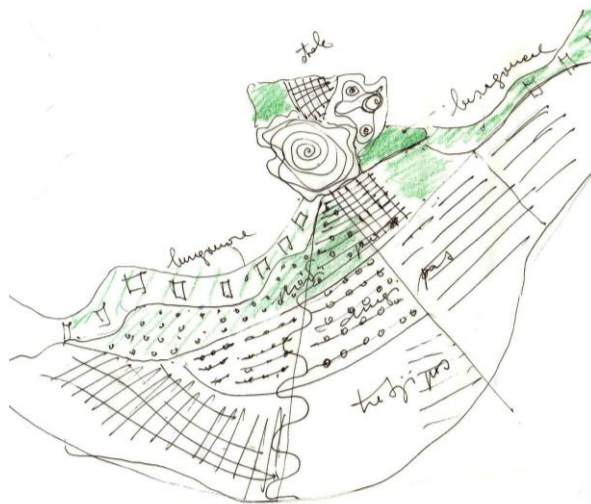
Promenada je nit, s katero je mesto všito med morje in krajino. Ima dve lici, eno proti morju in drugo proti mestu. Oblikuje se torej promenada z morjem oziroma obalnim pasom na eni strani ter stik z javnim oziroma privatnim prostorom na drugi strani poteze. Lepota promenade je v njeni dvoličnosti. Na eni strani jo obdaja enovita podoba prostranega morja, z druge pa se prostorske sekvence hitro menjujejo. Vrstijo se trgi, parki, kopališča, ulice, dominantne zgradbe, dokler se na robu mesta podoba ne uravnovesi v odprti krajini.

Nizanje različnih javno orientiranih programov je potrebno ohranjati in nadgrajevati z umestitvijo novih različnih vsebin v degradirana območja. Prostorski akti morajo takšne dopolnitve, ki so danes večinoma še investicijsko neopredeljene, omogočati, omejevati pa tako, da se ohranjajo obstoječe kvalitete prostora.

Nosilec strukture mesta med Prešernovo in hitro cesto je cestna mreža.

Cestna mreža predstavlja radialno zasnovano omrežje s centrom na stiku otoka s kopnim. Mreža je kvalitetno nastavljena, zato so njene dopolnitve lahko čitljive in večinoma tudi že načrtovane. Posamezne kareje, ki jih tvori cestna mreža, praviloma zapolnjuje en tip objektov. Tipologije znotraj karejev se s smerjo vzorcev zazidav orientirajo po smereh vzporednih cestnih polkrožnih povezav in dajejo vtis izredne prostorske organiziranosti.

GRAJENE STRUKTURE MESTA



Izola je mesto z stopnjevano gostoto zidave.

Staro mestno jedro z značilno srednjeveško karejsko zidavo predstavlja območje največje gostote pozidave, ki z oddaljenostjo od jedra postopoma pada. Sklenjene zazidave posameznih nizov objektov tvorijo dinamične prostore s široko paleto možnosti ustvarjanja javnih, poljavnih in zasebnih prostorov. Zazidava novega turističnega območja otoka naj temelji na stavbnih otokih obodnih zazidav nepravilne oblike z višinskim gabaritom, ki ne sme preseči srednjeveškega.

Za območje izolske ravnice, kamor se je širila novejša urbanizacija in industrializacija, je značilna precejšnja diferenciacija stavbnih tipov. Različni vzorci zidave se spreminjajo po krakih in vzporednih obročih okoli otoka do roba, ki ga ustvarja obvoznica in predstavljajo območje zgoščevanja grajene strukture.

Prvi, obalni ali promenadni pas mesta, sestavlja stavbno tkivo različnih tipologij, ki ustvarjajo spremembe v merilih in vzorcih. Skupna lastnost območja so prostostoječi dominantni objekti razporejeni v relativno enakomerno oddeljene mestne kareje, znotraj katerih tudi ostajajo. Enotni pogoji umestitve objektov se nanašajo na fasadne in višinske gabarite, s katerimi sooblikujemo promenado ter ohranjamo višinski gabarit obalnega prostora. Pomembno je sekvenčno izmenjavanje grajenih in odprtih prostorov.

Močna morfološka ločnica mesta je prometnica v smeri sever – jug (Kajuhova), ki deli mesto na kompleksne stavbne vzorce stanovanjskega zahodnega dela mesta ter na vzhodni krak s športnimi, trgovskimi in industrijskimi vsebinami.

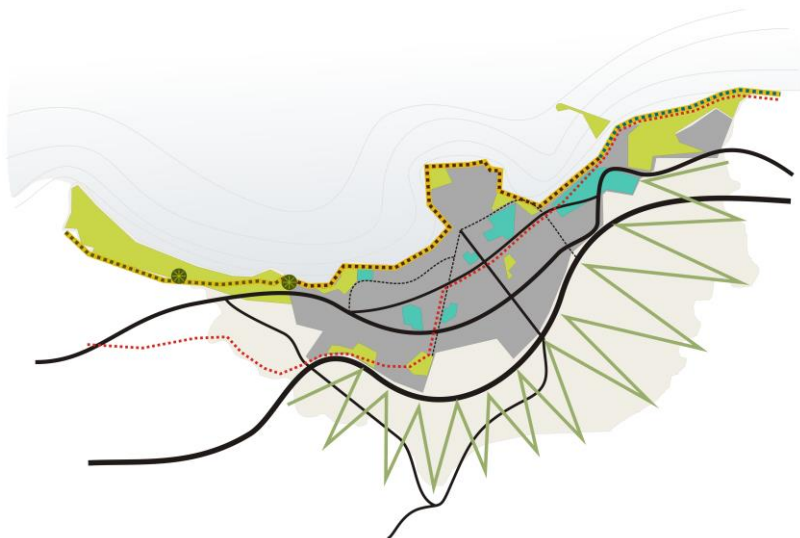
Objekti večjih gabaritov so umeščeni vzhodno od mestnega decumanusa – Kajuhove ulice in po dimenzijah odstopajo od prisotnih urbanih vzorcev ter tipov stavbnega tkiva. Enotna vsem objektom je njihova orientacija, saj so postavljeni vzporedno s cestno mrežo. Stavbe industrijske cone predstavljajo največjo morfološko enoto mesta. Objekti, ki bodo umeščeni v ta kare, so objekti velikih volumnov (hale). Obstoječe stavbno tkivo se bo dopolnjevalo na način, da se programi razvrščajo od industrijskih ob Kajuhovi preko objektov za posebne namene kot so nakupovalni centri in sejmišča do objektov za šport in rekreacijo ob obali.

V predelu zahodno od Kajuhove se pozidava morfološko različno artikulira v treh obročih. Prvi za obalnim pasom je pas stanovanjske tipologije v gostem vzorcu točkovne zazidave (stolpiči, vile bloki,...), enakomerno posajenem v bujno mediteransko zelenje. Ta tip stanovanjske pozidave je najbolj 'izolski'. Drugi pas tvorijo nizi in meandri gradenj visoke gostote (bloki, stolpnice,...), ki orientacijsko sledijo prometnicam. Tretji pas je pretežno pas individualne stanovanjske zazidave, v preprogi položen po pobočju Jagodja na zahodu. Na jugu zadnjega obroča (območje obrtno stanovanjske cone) so prisotne večje razlike v oblikah stavbnega tkiva ter sprememba v orientaciji gradnje glede na prometnice oziroma sosednja območja. Tu prevladuje vzorec odprte karejske zazidave z mešanimi gostotami in tipologijami območja.

Med območjema obrtno stanovanjske cone in Jagodjem leži največja dolgoročna prostorska rezerva mesta. Del območja je namenjen različnim vrstam stanovanjske pozidave visoke gostote. Osnovna orientacija pozidave ponovno sledi smeri prometnic, vendar so stavbe lahko oblikovane v strnjene nize, točkovne vzorce ali kombinacijo tako, da s pomočjo kreiranja skupnih, intimnih, prehodnih in drugih prostorov ob upoštevanju izenačenih pogojev bivanja zagotavljajo bivanjsko kakovost.

Ob mestno diagonalo – Cesto A, ki poteka iz središča mesta skozi stanovanjska območja do hitre ceste, je umeščen preplet programov šolstva, verskih dejavnosti, rekreacije, zelenih površin in stanovanj za posebne potrebe (študentski domovi, dom za ostarele, oskrbovana stanovanja) in predstavlja nadaljevanje centra mesta ob prometnici proti jugu. Vzdlž te poteze se nizajo zazidave večjih meril prostostojećih objektov, upoštevajoč ulične gabarite.

KONCEPT ZELENEGA SISTEMA IN SISTEMA ODPRTIH JAVNIH POVRŠIN



Krajinske obode Izole jasno začitujeta morje in krajina ter skupaj sooblikujeta zeleno modri okvir mesta. Urbani zeleni sistem mesta se močno navezuje na oba elementa in predstavlja vezni člen med njima.

Pomembne zelene površine se stekajo v mesto vzdolž obale z vzhoda in zahoda ter skupaj z odprtimi javnimi površinami soustvarjajo promenado. Promenada je v celoti namenjena peš in kolesarskemu prometu in predstavlja najpomembnejšo nosilko zelenih in odprtih javnih površin mesta. Te na vzhodni obali ostanejo odprte zelene površine kopališč in sprehajališča. Površine, ki se spuščajo v mesto z zahoda pa se počasi iz odprtih krajinskih prostorov prestrukturirajo v kopališča, parke in trge, ki se vrstijo vzdolž obale do starega jedra. Otoški del mesta, ki ga promenada obkroži, ima dve večji parkovni površini ter največjo peš cono mesta – staro mestno jedro.

Znotraj zalednega mestnega prostora se zelene površine vzpostavlja kot zelene površine stanovanjskih naselij z večjimi tematskimi parki. Te se preko sonaravnih ureditev potokov Morer in Rikovo ter ob prometnih prebojih pod hitro cesto navezujejo na zaledje.

Zaledne navezave za peš in kolesarski promet nam omogočata daljinska kolesarska pot Parencana in krožna procesijska pešpot. Pomemben prepoznavni element Izole so drevoredne ureditve, ki se vzpostavijo ob vseh pomembnejših mestnih prometnicah. Te ureditve so mestni linijski parki.

V centralni prostor mesta so umeščene skromne športne površine, katerih manjko je prostorska utesnjenost. Enaka problematika pesti mestno pokopališče. Medtem ko se dodatne površine za šport in rekreacijo načrtuje znotraj prostorskih rezerv mesta, se novo pokopališče kot edino vsebino umesti za potezo hitre ceste v območje krajine Izolskega amfiteatra.

MORJE IN OBALA

Morje je mentalno najpomembnejši odprti javni prostor Izole. Ta naravni element definira mesto. Neskončno raven prostor doživljamo kot protiutež gosto grajenemu. Med seboj ustvarjata ravnovesje. Obala je stični pas med njima in zaradi številnih funkcij menja karakter od naravnega in nedotaknjene do skrajno urbaniziranega, vendar ima vedno značaj javnega prostora.

Predvideva se izgradnja valobrana, ki z namenom ščitenja pred burjo podaljšuje obalno linijo v zalivu Viližan.

V neposredni bližini obale je načrtovan otok. Ambiciozen projekt, katerega vloga je povečati mednarodno prepoznavnost slovenske obale, s svojo zahtevnostjo presega občinske pristojnosti. Njegova uresničitve bi imela na razvoj turizma najmanj regijski vpliv.

ZELENI KRAJINSKI OKVIR MESTA

Tako kot morje omejuje Izolo na severu, jo z juga objemata zeleni krajini Izolskega amfiteatra in Strunjanskega parka. Čeprav območji ostajata v primarni rabi, ju zaradi vpliva mesta vključujemo v območje urbanističnega načrta.

Primarna raba prostora na robovih mesta poleg pridelovalne, ekološke, kulturne in drugih vse bolj dobiva tudi sociološko funkcijo. Vse večjo vlogo imajo daljše sprehajalne poti ter označene in urejene kolesarske steze v naravno zaledje mest, urejena počivališča na ambientno privlačnih točkah znotraj kmetijskih in gozdnih površin ter druge ureditve krajine, ki omogočajo kvalitetnejše preživljanje prostega časa.

Odperti prostor kulturne krajine Izolski amfiteater daje mestu prepoznavno zeleno kuliso prepleta kultivirane terasaste krajine in gozda. Nepozidana pobočja nad mestom ga diferencirajo od drugih slovenskih obalnih mest. Vendar pa se območje nacionalne krajinske prepoznavnosti zaradi opuščanja zahtevnega načina kmetovanja zarašča. Potrebno bi bilo sprejeti ukrepe, s katerimi bi lahko ne le ohranjali in načrtovali, kar omogočajo prostorski akti, temveč tudi stimulirali kmetijsko dejavnost na območju Izolskega amfiteatra in tako ohranjali izjemno kulturno krajino Izole.

Z zahoda se do prvih urbanih površin mesta razteza krajinski park Strunjan, kjer strmi klifi zarišejo še en edinstven okvir mestu. Krajinski park, ki obsega večji del Strunjanskega polotoka, je bil ustanovljen z namenom ohranjanja naravnih vrednot, biotske raznovrstnosti in krajinske pestrosti. Obala pod strunjanskimi klifi predstavlja najdaljši sklenjen del ohranjene naravne obale v Sloveniji. Zaradi svoje doživljajske izjemnosti je območje zelo privlačno.

Območje se ohranja v obstoječi rabi. Uredi se vstopne točke v park in pot tako, da se omogoči uživanje tega izjemnega prostora, hkrati pa tudi njegovo ohranjanje. Pravna oblika krajinski park vzpostavlja možnost uporabe ustreznih orodij za načrtovanje, upravljanje in izvedbo potrebnih ureditev v prostoru.

URBANE ZELENE IN ODPRTE JAVNE POVRŠINE

Potencial zelenih in odrtih javnih površin Izole je izjemen. Urbane zelene in odprte javne površine se v mestu pojavijo v številnih oblikah in funkcijah. Prostorsko jih delimo na površine, vezane na morje, ki se zvrstijo vzdolž promenade ter na površine mesta med Prešernovo in hitro cesto.

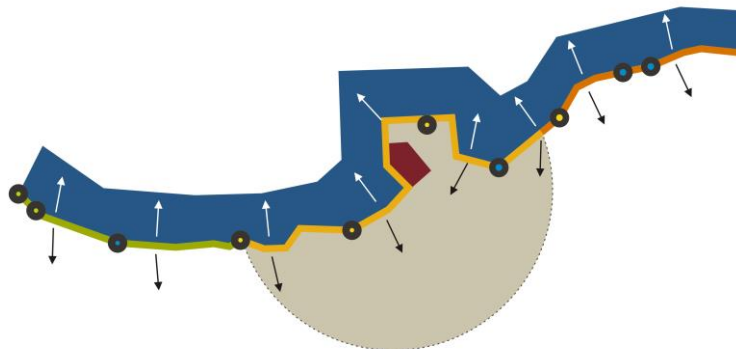
Po tematiki so urbane zelene površine Izole izredno kompleksne. Pojavljajo se kot parki, zelenice, drevoredi, posamezna drevesa in pergole, naravna in urejena kopališča, javne in privatne zelene površine stanovanjskih sosesk, sonaravne ureditve ob potokih, zelene cezure med motečimi rabami, pokopališča in druge.

Prav tako bogate in za mediteransko mesto izjemno pomembne so odprte javne površine, ki jih tvorijo trgi, ulice, promenade, stičišča, počivališča, pomoli, valobrani, pešcem in kolesarjem prilagojene prometnice...

Tretja skupina prostorskih ureditev, ki jo zaradi namena uporabe umeščamo med zelene ureditve, so objekti za šport, rekreacijo in prosti čas, kot so odprta in pokrita igrišča, bazenski kompleksi, stadion,

pomoli in druge športne površine. Največji manko Izole so prav športno rekreacijske ureditve. Danes je celotna ponudba za zadovoljevanje teh dejavnosti skoncentrirana na stadionu in igriščih ob njem ter na igriščih in telovadnicah v okviru šol. Takšna ponudba zahtevam mesta ne ustreza več.

Promenada in otoški del



- Promenada je ena izmed privlačnejših potez Izole, ki pa se nikakor ne omejuje na prostor mesta, temveč presega občinske meje in postaja prostorska poteza regijskega značaja. Danes poteza znotraj Izole skoraj v celoti obstaja, le mestoma je bila zaradi specifične programov prekinjena.
- Današnja pešpot ob obali še ni promenada. Oblikovana je le mestoma (Sončno nabrežje, Punta, hotel Delfin) v skladu s programom ob njej. V nasprotju s tem je na določenih odsekih popolnoma degradirana (Riba), nevarna (Marina), zanemarjena (Levstikova, Korbat), prometna (cesta Koper – Izola), v poletnem času zasedena (kopališča), prekinjena (San Simon), izgine (kamp, ladjedelnica, Delamaris, parkirišča...),...
- Na promenado, ki je namenjena predvsem peš pa tudi kolesarskemu prometu, se kot žepi, pripeti na hrbtenico, nizajo območja zelenih parkovnih, javnih odprtih in rekreacijskih površin, ki ob koncih poteze preidejo v krajinski zeleni prostor. Urbani del poteze se začne in konča s turističnimi nastanitvami (Belveder in Ruda), od koder je možen enostaven peš dostop do centra mesta. Zeleni prostori ob promenadi skupaj z morjem tvorijo nosilno strukturo zelenega sistema mesta ter njenega javnega prostora.
- Staro mestno jedro - centralno območje javnih odprtih površin mesta je staro mestno jedro s prepletom ulic, ki se stekajo v trge, piazzete ali se artikulirajo v male ambiente ob križanju manjših ulic. Znotraj strukture srednjeveškega jedra Izole se pojavljajo miniaturne zelene površine, ki segajo od 'žepnih parkov', drevesnih nizov, skupin dreves do posameznih dreves in pergol ter privatnih vrtičkov in predstavljajo izredno pomemben element urbanega tkiva. Zeleni akcenti se večinoma nanašajo na javne prostore. Nova manjša zelena ureditev je načrtovana na območju pošte. Obstoječe zelene elemente naj se ohranja oziroma po potrebi nadomešča. Pri prenovah in ureditvah zaokroženih območij je v skladu z možnostmi smotno vnesti zelene poudarke. Na območju Delamarisa, natančneje na lokaciji nekdanje cerkve Sv. Petra, se z namenom ohranjanja zgodovinskega spomina vzpostavi nova parkovna površina.
- Pomembno vlogo v mestu imajo parki, ki predstavljajo vrtnoarhitekturno dediščino mesta. Mednje spadajo parki Pietra Coppa, Trga padlih, Punta s parkom Doma dveh topolov in

Društva slepih in slabovidnih ter Arrigoni, vsi nastali v začetku 20. stoletja. Tako stavbna kot vrtna dediščina dajejo Izoli prepoznaven karakter industrijskega mesta z začetka prejšnjega stoletja, s čimer se ločuje od ostalih slovenskih obalnih mest. Parke se ohranja in ureja.

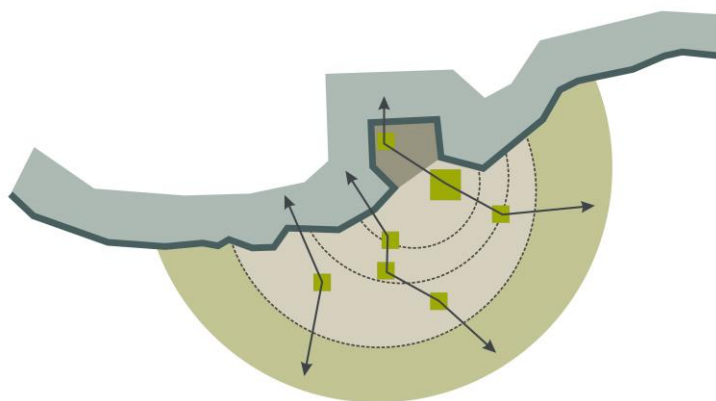
- Parki, vezani na arheološko dediščino ali tudi morski parki, so Simonov zaliv (kopališče in rt Korbat), Viližan (del kopališča pred valobranom ter obala) in Ladja Rex (kopališče ter obala). Ta redki potenciali danes ni ustrezno vpet v kulturno in turistično življenje mesta, saj območja niso prepoznavna in ovrednotena temveč prej delujejo kot degradirana. Parke je potrebno urediti tako, da bo dediščina v največji možni meri predstavljena in - situ na sprehajalcem privlačen način. Območja naj se v okviru programske preureditve obalnega pasu poudarijo, ustrezno označijo in s tem ovrednotijo.
- Nov Park ladjedelnica se zajeda med otok in kopenski del mesta na območju današnjega parkirišča. Park je cezura v grajenem tkivu, ki krepi identiteto Izole kot mesta otok. Hkrati park v navezavi s Parkom na Punti ustvarja zeleni okvir tako srednjeveškemu mestu kot novim turističnim programom otoka. V park je umeščena mestna / ekološka prometna prestopna točka, kjer si lahko za obisk mesta in obale omislimo taksi, vodni taksi, avtobusne poveze, kolesa oziroma druge okolju prijazne oblike prevoza. Iz parka lahko nadaljujemo pot v mesto po promenadi, Parencani, po morju ali mestnih ulicah.
- Trgi so pomemben gradnik javnih prostorov mediteranskih mest. vzdolž promenade, ki deluje kot linearni trg, se odpirajo trgi različnih dimenzij in pomembnosti. Med pomembnejšimi trgi so srednjeveški trg ob Mandraču, izrednega pomena pa je načrtovani osrednji trg Lonka, ki danes služi pretežno kot parkirišče. Na območju je potrebno odmakniti mirujoči promet s parterja ter ga v celoti nameniti različnemu mestnemu dogajanju.
- Naravna kopališča so na slovenski obali redka, zato je potrebno zagotoviti njihov obstoj. Obala pod strunjanskimi klifi je najdaljši ohranjen del naravne obale v Sloveniji. Območje, ki je del krajinskega parka Strunjan, je v celoti dostopno le ob oseki. V območje se ne posega.
- Območje pod Belvederjem vse do Simonovega zaliva je dostopno s hotelskega kompleksa Belvedere. Potrebno je ustrezno urediti stik obstoječe poti skozi območje s potjo iz smeri Simonovega zaliva kot del promenade. Na območju se uredi kamp ter v zaledju manjši prostor za prireditve.
- Mestna kopališča so številna, vendar skromna. Nadgradijo se z večjim kopališčem, ki sega od zaliva Viližin, vključujoč obode valobrana, do Žusterne. Območje se oprepi z osnovno turistično infrastrukturo, ki vključuje tudi prezentacijo arheološke dediščine. Območje Viližana od mesta do valobrana se uredi tako, da se današnji kamp umakne, obalo pa uredi prehodno in dostopno. Območje v stiku z otoškim delom Izole služi predvsem morskim športom, območje prestrukturiranja cestne mreže pa je potrebno enotno urediti kot kopališče s potrebno infrastrukturo.
- Obstoječa kopališča v Simonovem zalivu in ob rtu Korbat je potrebno urediti. Predvsem je potrebno ureditev uskladiti s predstavitev arheološke dediščine ter zagotoviti neprekinjen potek peš povezave skozi območje. Kopališče Hotela Delfin dobi razširitev ob zahodnem valobranu, kjer je predvidena večja širitev površine, ki bo omogočala dodatne kopalne kapacitete. Območje, vključno s kopalnimi površinami ob hotelu Delfin, je treba enovito urediti. Kopališče na Punti in plaža doma Dva topola ter društva slepih in slabovidnih se enovito urejata. Plaža se podaljša mimo območja stanovanjskih hiš na Levstikovi. Skozi vsa območja se uredi promenade.

- Kampi predstavljajo obogatitev turistične ponudbe, vendar njihova umestitev ne more zasedati najatraktivnejših lokacij mesta. Umeščamo jih na rob urbanega prostora, pod in na Belvedere, umikamo pa avtokamp Jadranka iz območja Viližan.

Na Belvederju se znotraj hotelskega kompleksa z veljavnim izvedbenim prostorskim dokumentom predvideva območje AC in šotorišča. Na območju pod Belvederjem se dodatno uredi možnost kampiranja, vendar tako, da so vozila na urejeni parkirni površini ločena od območja šotorišč.

- Športno rekreacijske površine
Načrtovane ureditve posameznih območij že izboljšujejo stanje na področju območij za šport in rekreacijo. Na območju IPA 7 je predviden kompleks bazenov in zunanjih igrišč javnega značaja (predviden OPPN).
Večje predvidene ureditve se nanašajo predvsem na vodne športe, ki danes nimajo svoje lokacije. Umeščamo jih na območje Viližana. Območje ob obali se namenja vodnim in drugim športom, zato bo javna obala podrejena intenzivnejši rabi za namen rekreacije na vodi - veslanje, jadranje,... ter kopalcem.

Mesto med Prešernovo in hitro cesto



- Zeleni sistem površine mesta med Prešernovo in hitro cesto predstavlja vmesni člen med morjem in krajino. Sloni na prometni mreži ter zelenih površinah stanovanjskih sosesk. Mednje se vsedajo večje parkovne ureditve ter mnoga območja za šport in rekreacijo.
- Širitve mesta ter programske prestrukturiranje obstoječih območij zahtevajo vzpostavitev novih zelenih površin. Večji novi parki so predvideni na območjih Rikorva, Morerja in Livad zahod. Park Rikorvo je večje parkovno območje, ki je načrtovano pod južno cesto ob mestni diagonali. Območje neposredno meji na območja načrtovanih stanovanj, oskrbovanih stanovanj in drugih stanovanj za posebne potrebe ter na novo načrtovano območje srednješolskih dejavnosti. Skozenj poteka kolesarska pot Parencana ter potok Rikorvo. Območje bo delno urejeno kot botanični park. Park Morer je sonaravna ureditev sicer delno pozidanega a poplavnega dela ob potoku Morer znotraj območja KHM. Območje je hkrati tamponska cona med stanovanjsko sosesko in industrijo. Park Livade zahod je zelena cezura med objekti univerze in hotelskim kompleksom, ki sledi poteku kolesarske povezave Parencana. Območje je že načrtovano s podrobnejšim izvedbenim aktom.

- Drevoredne ureditve prometnic so prepoznavni element oblikovane narave Izole. Obstoječi, večinoma dvoredni pinijev drevored od Viližana do Loreta ter v nadaljevanju nad Dobravo, je varovan tako kot naravna in kot kulturna dediščina. Prav tako pomemben je tudi obstoječi dvojni drevored platan ob ulici Drevored 1. maja, kjer je vzpostavljen izredno kvaliteten ulični profil. Ostale drevoredne ureditve so v celoti ali delno vzpostavljene na Sončnem nabrežju, vzdolž Cankarjevega drevoreda, ob Bizoviški in ob Kajuhovi ulici.

Drevoredne ureditve naj se predvidijo ob vseh mestnih cestah, predvsem pa ob Južni cesti, v nadaljevanju Prvomajske, ob cesti A, dopolni naj se ob Kajuhovi, ob cesti na Markovec in vseh načrtovanih cestnih povezavah. Kjer je možno, naj se z drevoredom opremi kolesarska povezava Parencana, ravno tako pa tudi promenada. Za zasaditve naj se uporabljajo pinije, platane, borovci, ciprese oziroma druge mediteranske drevesne vrste.

- Ulični profili naj omogočajo prednostno gibanje pešcev in kolesarjev predvsem na osi Cankarjev drevored, Drevored 1. maja, Dantejeva, Tomažičeva in Morova. Ulice naj bodo v čim večji možni meri zasajene po zgledu Drevoreda 1. maja. S peš hodniki, kolesarsko stezo in drevoredi naj se opremijo tudi Prešernova, Južna, Kajuhova cesta, cesta na Markovec in proti Jagodju, kot tudi vse načrtovane ceste.
- Zelene površine stanovanjskih sosesk predstavljajo pomemben delež zelenih površin mest tako v estetskem in funkcionalnem kot tudi ekološkem merilu. Stanovanjske soseske individualne gradnje (Jagodje, območja ob Kajuhovi in Dantejevi cesti) imajo poleg lastniških vrtov tudi manjša območja namenjena otroškim igriščem oziroma skupnim zelenicam. Pomembnejši delež predstavljajo območja večstanovanjskih sosesk, saj imajo zelenice poljaven karakter in pomembno sooblikujejo zeleni sistem mesta. Tudi tu so umeščena območja igrišč oziroma drugih tematskih skupnih prostorov. Največji manko zelenih površin ima območje obrtno stanovanjske cone.

Načrtovana stanovanjska območja so urejana z OPPN, znotraj katerih se mora načrtovati zadosten faktor zelenih površin ter ustrezne funkcije le teh. Potrebno je upoštevati gostoto pozidave in glede na to načrtovati otroška in mladinska igrišča, zelenice za druženje in druge oblike javnih površin.

V parke se umešča zadostno število igral za otroke. Centralna igralna parka sta ob Bazoviški (Birba) in nasproti knjižnice (Birba 2). Manjši parki oziroma igrišča se pojavljajo znotraj stanovanjskih sosesk.

- Posamezne zelene površine med HC in mestom ter med dislociranimi območji bolnišnice in kompleksa Belvedere in mestom, so opredeljene kot druge urejene zelene površine. Služijo tamponom med težko združljivimi dejavnostmi ali ohranjanju naravnih zelenih površin na robu mesta, znotraj katerih so mogoče osnovne ureditve (poti, urbana oprema).
- Pokopališče v centru mesta se prostorsko izkoristi. Območje, delno tudi kulturna dediščina, se nato ohranja v obstoječih okvirjih. Novo pokopališče se umesti izven obroča HC v podaljšku Kajuhove.
- Športno rekreacijske površine in objekti se večinoma umeščajo v zaledni, vzhodni del mesta med objekte velikega merila in v neposredno bližino dostopa iz hitre ceste. Večje predvidene ureditve so namenjene izgradnji servisnih objektov za vodne športne dejavnosti, umeščene v zaliv Viližan ter izgradnji športne dvorane za dvoranske športe. Ob območju prestrukturiranja cestne pentlje se predvideva umestitev novega stadiona.

Na območju Livade zahod se načrtuje hotelski kompleks z večjim bazenskim delom (veljaven OPPN).

KONCEPT OPREMLJANJA Z GOSPODARSKO JAVNO INFRASTRUKTURO IN PROSTORSKIH UREDITEV, KI SE NANAŠAJO NA VARSTVO OKOLJA

VODOVOD

Zaradi vododeficitarnosti območja je najpomembnejša strateška naloga zagotovitev novega vodnega vira za dolgoročno kakovostno oskrbo celotnega obalnega območja s pitno vodo. Za ta namen je v izdelavi državni prostorski načrt, ki predvideva izgradnjo akumulacije na pritokih reke Reke, to je na Padežu in Suhorki ter izgradnjo povezovalnega voda s pripadajočimi objekti na obstoječe sisteme oskrbe s pitno vodo rižanskega in kraškega vodovoda. Za potrebe izgradnje tega regionalnega vodovodnega sistema se preverja tudi vodni vir Klariči.

Na nivoju mesta je potrebno nadgraditi vodovodne sisteme na območjih Belvedere, Dobrava, Ronek, Marzane, v Pregavoru, Livadah ter na območjih Viližan in Bolnišnica Izola. Večina območij bo priključena na primarni vodovod, ki bo potekal ob hitri cesti Koper – Izola – Lucija. V starem mestnem jedru Izole in na ostalih območjih, kjer je omrežje dotrajano, je potrebna celovita prenova vodovodnega sistema ter postopna zamenjava azbest cementnih cevi.

POŽARNA VARNOST

Požarna voda bo tudi v bodoče zagotovljena s hidrantnim omrežjem.

ODVAJANJE IN ČIŠČENJE FEKALNIH IN METEORNIH VOD

Na področju odvajanja in čiščenja odpadnih vod je z izgradnjo centralne čistilne naprave Koper stanje ustrezno urejeno. Dolgoročno je potrebno načrtovati ločen kanalizacijski sistem na celotnem omrežju ter zagotavljati kvaliteto omrežja, ki bo popolnoma vodotesna.

RAVNANJE Z ODPADKI

Ravnanje s komunalnimi odpadki bo usmerjeno v vzpostavitev regijskega centra za ravnanje z odpadki 1. reda, za katerega lokacija še ni določena. Na lokalnem nivoju se predvideva širitev odlagalnih polj lokalnega centra za ravnanje z odpadki za 7.500 m². Na območju je urejen zbirni center odpadkov, ki skladno z zakonodajo zadošča potrebam glede na število prebivalcev.

POKOPALIŠČA

Izolsko pokopališče komajda še zadostuje potrebam. Sicer urejeni prostor pokopališča ima sicer še zadostno število žarnih grobov. Zaradi prostorske stiske se izolsko pokopališče na obstoječi lokaciji širi predvsem za potrebe žarnih pokopov, predvidi pa se nova lokacija pokopališča za hitro cesto v Izolskem amfiteatru.

LOKALNI ENERGETSKI KONCEPT

ELEKTROENERGETSKO OMREŽJE

Za zanesljivo napajanje obalnega območja je najpomembnejša transformacija RTP Izola v 110/20 kV napetost ter izgradnja 110 kV kablovoda Koper – Izola in Izola – Lucija, ki bosta potekala v telesu hitre ceste Koper – Izola – Lucija. S tem bo zagotovljeno dvostransko napajanje vseh obalnih RTP. Zato, da je transformacija RTP Izola sploh možna, se izvede 20 kV kablovod Koper – Izola čez Markov hrib, ki bo oskrboval območje med izgradnjo postaje, kasneje pa služil predvsem napajanju izolske bolnišnice. Naknadno se izvede prehod celotnega obalnega omrežja na 20 kV. Vsi elektrovodi znotraj ožjega območja mesta se izvedejo kabelsko.

Zaradi novih dodatnih obremenitev na širšem obravnavanem območju zaradi prenosa energije iz alternativnih virov (sončne in vetrne elektrarne) ter izvoza energije, bo potrebno dodatno ojačanje posameznih delov omrežja. Celovito rešitev bo podala dolgoročna študija razvoja prenosnega omrežja Slovenije.

OSKRBA S PLINOM

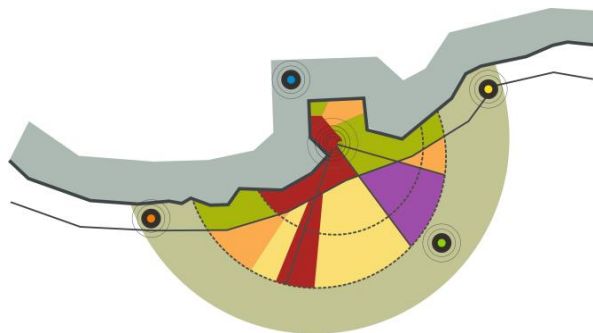
Z razdelilnim plinovodnim omrežjem je Izola le delno opremljena. Oskrbuje se iz plinarne Izola ter nekaj drugih manjših plinohramov.

V bodoče se bo omrežje priključilo na predviden prenosni plinovod M6 Ajdovščina – Lucija, ki se načrtuje z državnim prostorskim načrtom. Pred Izolo je za potrebe oskrbe mesta načrtovana MRP.

ALTERNATIVNI VIRI ENERGIJE

Pridobivanje dodatne električne energije obnovljivih virov je smiselno predvsem, ko gre za uporabo sončne energije. Uporaba sončne energije kot dodatni vir energije se danes uporablja predvsem pri individualnih gradnjah, spodbujati pa je potrebno njeno uporabo tudi za oskrbo objektov družbene infrastrukture, športno rekreacijskih objektov, območij za kmetijsko proizvodnjo in drugih. Spodbuja se energetska varčna gradnja. Umeščanje sončnih kolektorjev ni dovoljeno v starem mestnem jedru.

UMEŠČANJE DEJAVNOSTI V PROSTOR IN KONCEPT PODROBNEJŠE NAMENSKE RABE



UMEŠČANJE DEJAVNOSTI V PROSTOR

Dejavnosti v prostor umeščamo tako, da sledijo konceptu prostorskega razvoja mesta na način, da med seboj ne ustvarjajo konfliktov.

Namenska raba je določena po zaporedju od lokacijsko togih dejavnosti, z zahtevnimi pogoji za umestitev v prostor, do lokacijsko elastičnih, nezahtevnih dejavnosti. Praviloma se torej v prostor prednostno umešča toge dejavnosti, pri čemer se te na robovih prilagajajo okoliški namembnosti.

V primerih programsko heterogene obstoječe zazidave je v urbanističnem načrtu praviloma določena namembnost, ki je prilagojena bolj občutljivi dejavnosti. Potencialno motilna dejavnost se mora torej praviloma prilagoditi občutljivejši. Izjeme so v primerih, ko se občutljive dejavnosti nahajajo na lokacijah, ki zaradi svoje infrastrukturne opremljenosti in drugih razlogov opravičujejo drugačno namembnost, na primer ob zmogljivih prometnicah.

Mestne cone praviloma niso programsko homogene. Vsako območje ima lahko poleg osnovne še dodatne spremljajoče namembnosti. Za bodoče urejanje je bistvenega pomena to, katera dejavnost bo dominantna, katera pa podrejena. Dominantna, primarna dejavnost bo določala pravila urejanja v coni, po njej bo določena planska namenska raba cone, druga, sekundarna dejavnost, se bo morala tem pravilom podrejati. Dodelitev planske namenske rabe za občutljive dejavnosti pomeni, da morajo ostale dejavnosti omejiti svojo motilnost. Dodelitev planske namenske rabe, ki ustreza potencialno motilnim dejavnostim pa pomeni priporočilo, naj bi tja ne nameščali novih občutljivih dejavnosti, že prisotne pa bi po možnosti izselili.

Na podlagi umeščenih dejavnosti se načrtujejo enote urejanja prostora, podrobnejša namenska raba ter prostorski izvedbeni pogoji za gradnje.

KONCEPT PODROBNEJŠE NAMENSKE RABE

območja centralnih dejavnosti / kultura, zdravstvo, šolstvo, religija, uprava, trgovina, oskrba, storitve, tudi stanovanja

Najgostejši preplet predstavlja staroveško jedro Izole, ki je preplet centralnih dejavnosti in bivanja. V njenem neposrednem zaledju ob Drevoredu 1.maja in Bazoviški ulici se takšen preplet nadaljuje. Centralne dejavnosti brez bivanja se prepletajo vzdolž promenade ob Marini.

Območje podaljška Drevoreda 1.maja v Cesto A (mestna diagonalna) je nosilka območij šolstva. Tu se nizajo od univerze, osnovne šole do načrtovanega območja srednjih šol.

Čisto območje zdravstva je območje bolnišnice.

posebna območja / območja za turizem, šport in druga

Predvsem območja za turizem so v Izoli precej obsežna. Tej dejavnosti so namenjena območja na vzhodnem in zahodnem vstopu v mesto (Ruda in Belvedere). Prav tako se ta stekajo ob obali od Simonovega zaliva do Argoline. Večje kompleksno območje turizma pa nastane tudi na samem otoku (Delamaris, ladjedelnica).

Površine za šport in rekreacijo, ki se vsebinsko prepletajo s turizmom, se umeščajo na vzhodni del mesta med zaliv Viližan in načrtovano hitro cesto. Območje je namenjeno vodnim športom, stadionu ter dvoranskim športom.

V južnem delu zgornje cone je možno umeščati objekte trgovskih centrov, sejmišč, prireditvenih prostorov, kar omogoča neposredna bližina cestnega dostopa. S tako umestitvijo ne obremenjujemo notranje cestne mreže ter nadgrajujemo zasnovano morfološko shemo mesta. Predvidena je večja garažna hiša.

območja zelenih površin / parki, površine za oddih, šport in rekreacijo, pokopališča, druge

Območja zelenih površin so pomemben tvorec obalne promenade. V mesto se spuščajo iz vzhoda in zahoda in predstavljajo kopalne površine, parke, igrišča, drevorede in druge oblike zelenih mestnih površin. Posebno vlogo pri realizaciji urbanističnega programa ima izgradnja zelene površine valobrana na vzhodu mesta.

Najpomembnejši zeleni površini sta park na Puntin in park Ladjedelnica, ki definirata otoški del mesta.

Obstoječe pokopališče ostaja v obstoječih gabaritih, novo pa se predvidi v Izolskem amfiteatru.

Zelene površine med hitro cesto in poselitvijo oziroma bolnišnico in mestom imajo predvsem varovalni značaj.

območja stanovanj / nizke in visoke gostote

Območja stanovanj so umeščena v zahodni del mesta. Obstoječe strukture stanovanj v Izoli združujemo v tri gostote.

Individualna stanovanjska gradnja se razteza po Jagodju. Zaradi omejenih prostorskih rezerv znotraj mesta, se nova območja nizke gostote stanovanj lahko umešča le še na območju Kreda, kjer je zaradi zahtevnega terena umestitev kompleksnejših dejavnosti neustrezna. V skladu z danostmi se tudi na tem območju stremi k čim višjim gostotam.

Območja visoke gostote stanovanj (bloki, stolpnice) pokrivajo območje Livad ter območje južno od Južne ceste. Sem so umeščene tudi nove površine stanovanj visokih gostot.

Območja srednje gostote stanovanj, ki v mestu pokrivajo starejše stanovanjske soseske (stolpiči, vila-bloki), kot so območja med Prešernovo in Dantejevo ter območja vzdolž Bazoviške, se ohranjajo.

območja proizvodnih dejavnosti

Območja proizvodnih dejavnosti se umeščajo v kare med Kajuhovo in Industrijsko cesto. Že obstoječe površine se zapolnjuje, na novo pa je načrtovano območje do hitre ceste.

območja vodne infrastrukture

Območja so namenjena vodnim zemljiščem površinskih voda in vodnim objektom. Takšni objekti se pojavljajo vzdolž celotnega dela urbane obale ob Belvederja do občine Koper. V akvatorije se umešča objekte vodnega prometa za potrebe javnega, turističnega, gospodarskega, komunalnega in

individualnega morskega prometa (pomoli, valobrani, privezi,...), turistične objekte (plaže, pomoli,...), ureditve v zvezi s prezentacijo arheološke dediščine (Simonov zaliv, Viližan, Rex), poseben poudarek pa je na valobranu v zalivu Viližan, ki varuje zaliv pred delovanjem burje in na katerem se ustvari obsežna zelena površina.

V morju se severovzhodno od obale načrtuje nov otok. Lokacija in namenska raba otoka je predmet državnega načrtovanja.

območja okoljske infrastrukture / ravnanje z odpadki, oskrba z vodo, čiščenje odpadnih voda

Večje območja okoljske infrastrukture se je odlagališče odpadkov, ki je locirano za obročem hitre ceste v Izolski amfiteater.

druga območja

Znotraj urbanističnega načrta se ohranjajo tudi kmetijske, gozdne in druge površine. Območja vzdolž Strunjanskih klifov ostajajo v obstoječi kmetijski, gozdni in drugi rabi, prav tako območja nad cesto Koper - Izola. Površine kmetijskih zemljišč med cestnim obodom in obstoječo poselitvijo so delno izpostavljeni vizualni robovi mesta in kot take niso ustrezne za pozidavo (nad Jagodjem). Mestoma, na ravninskem delu, pa so te površine dolgoročni rezervat grajenih mestnih vsebin (Livade južno od Južne ceste med obrtno stanovanjsko cono in Kredom).

PREDNOSTNE NALOGE IN UPRAVLJANJE MESTA

PREDNOSTNE NALOGE

Prostorski koncept mesta je izdelan celostno in gradi na nekaterih temeljnih odločitvah. Za hitro doseganje načrtovanega koncepta lahko predvidimo prednostne prostorske posege in naloge, ki so bistvenega pomena za bodoči razvoj. Te lahko delimo v tri generalne sklope in sicer ukrepe s področja prometne infrastrukture, ukrepe s področja prenove ter ukrepe s področja drugih infrastruktur. Vsi ukrepi so hkrati tudi del turistične infrastrukture mesta.

Prednostni ukrepi za čimprejšnje doseganje prostorskega koncepta s področja prometne infrastrukture so:

- izgradnja mestnih navezav na bodočo hitro cesto (podaljšek Industrijske do HC in Južne ceste do Ceste na Markovec),
- izgradnja vstopne prestopne točke na vstopu v mesto, namenjena predvsem parkiranju osebnih avtomobilov in avtobusov ter mestne točke v centralnem delu mesta, kjer se bodo prepletale okoljsko vzdržne oblike prometa,
- nadgradnja javnega potniškega prometa, ki bo povezoval vstopno prestopno točko s centrom mesta, z vozili ustrezne velikosti ter visoko frekvenco voženj,
- dograditev sistema kolesarskih poti, ki bodo prepletale mesto in povezovalе mesto z zaledjem, prednostno se uredi promenada,
- vzpostavitev con umirjanja prometa,
- zagotovitev drugih parkirnih hiš: za domačine (Pošta, ...), za obiskovalce specifičnih lokacij (Marina, Arrigoni, IPA8,...), za druge novogradnje.

Prednostni ukrepi za čimprejšnje doseganje prostorskega koncepta s področja prenove:

- prenova najbolj degradiranih območij, to so cone Argo – Riba in Delamaris – ladjedelnica,
- z minimalnimi posegi takojšnje urejanje promenade na vseh odsekih, čimprejšnja vzpostavitev celotne kontinuirane poteze,
- ureditev plaž (prednostno predvsem ureditev obstoječih mestnih kopališč Belvedere in ob rtu Korbat, širitev kopališča na valobranu ob hotelu Delfin, ureditev plaže doma Dveh topolov ter njena širitev vzdolž Levstikove, ureditev plaže pod Belvederjem)
- na lokacijah vzdolž promenade, kjer so znani investicijski programi, pridobivanje prostorskih rešitev z natečaji, na lokacijah, kjer programi še niso znani, izdelave analiz prostorskih usmeritev in omejitev,

Prednostni ukrepi za čimprejšnje doseganje prostorskega koncepta s področja infrastrukturnih ureditev:

- zagotovitev ustrezne vodooskrbe,
- zagotovitev ustreznega stabilnega elektro omrežja.

Celoten koncept postane neuresničljiv, če se ne izvedejo posamezne bistvene vsebine. Te vsebine imenujemo šibke točke. Šibke točke, na katerih pade koncept mesta, so:

- neuvedba prometne politike, ki v centralnem predelu mesta favorizira javni, peš in kolesarski promet pred avtomobilskim. Brez sprejeta konsenza vseh akterjev v prostoru je uvedba trajnostnega prometnega koncepta nemogoča, s čimer postane

nedosegljiv tudi namen urbanističnega načrta, da postane Izola s časom manj prometno nervozna, s čimer se kakovost bivanja občutno dvigne.

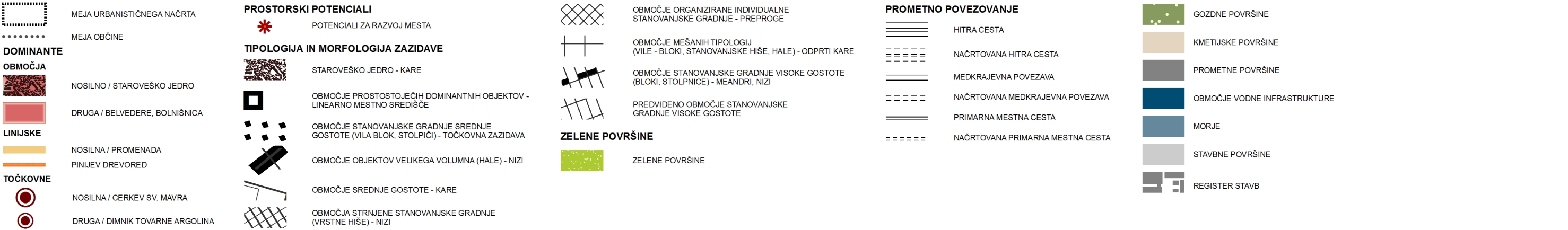
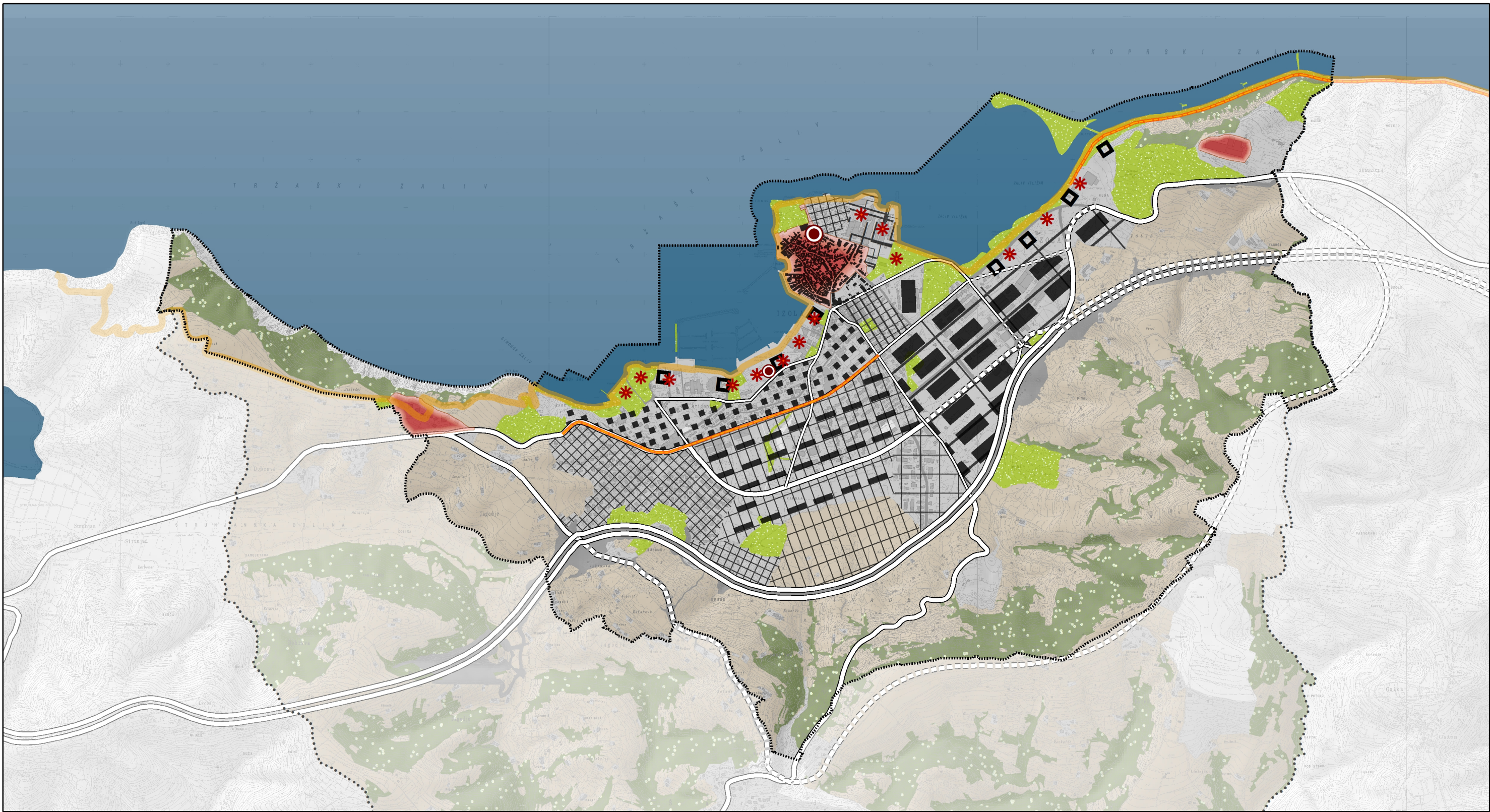
- nezmožnost vzpostavitve javne in zvezne obalne promenade zaradi vztrajnosti obstoječih programov oziroma agresivnosti novih,
- prenova degradiranih območij s programi, ki se ne navezujejo na urbani kontekst je nevarna predvsem zato, ker so številne lokacije najbolj degradiranih območij v centralnem predelu mesta in bi introvertiranost in samozadostnost novih dejavnosti osiromašila in razvrednotila center mesta.

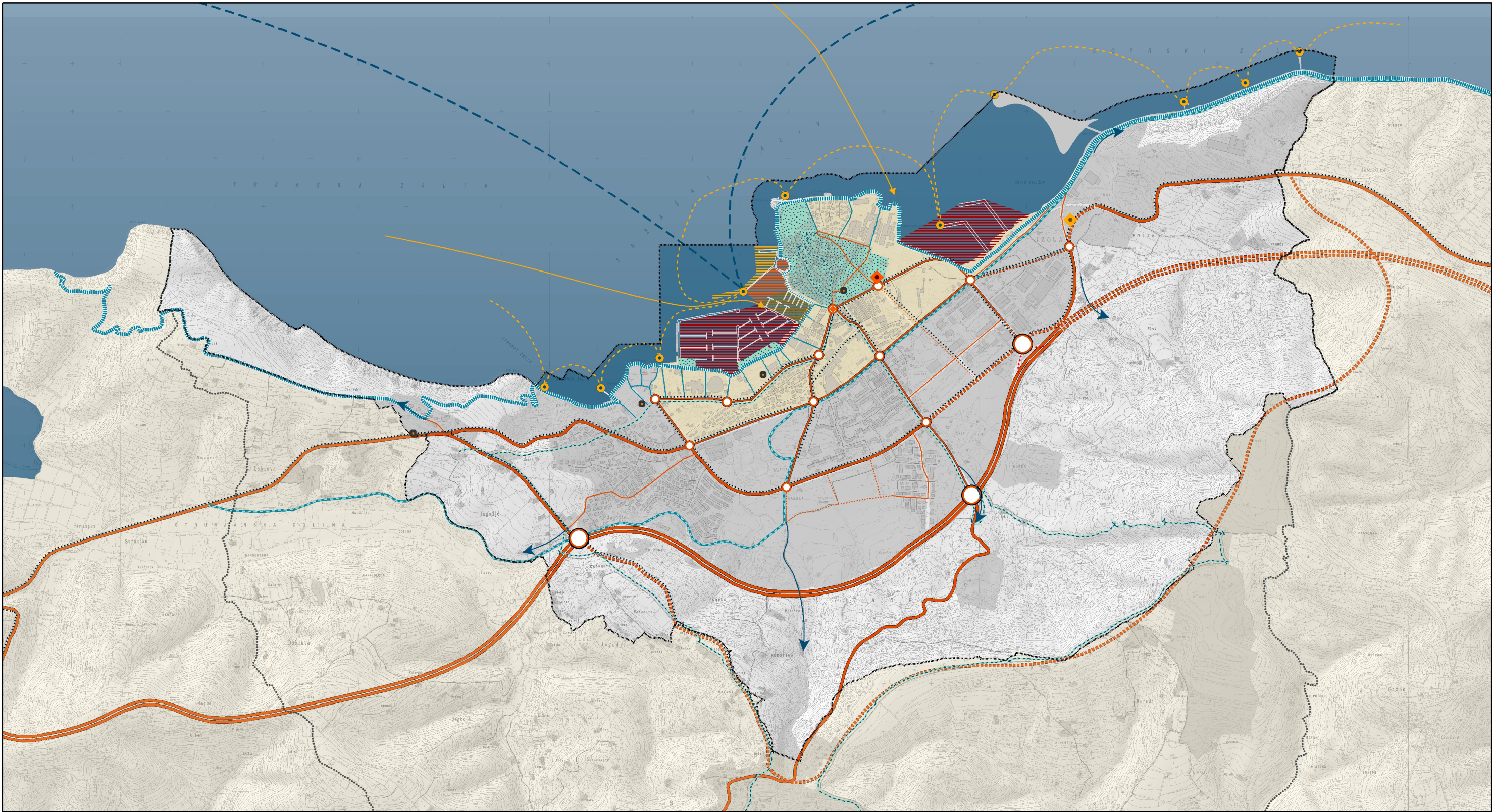
UPRAVLJANJE MESTA

V času liberalnega trga stavbnih zemljišč je razvoj mesta v veliki meri odvisen od naključnih investorjev. Samo prostorsko načrtovanje nima zadostnih mehanizmov za spodbujanje razvoja, predvsem na področju prenove. S prostorskimi akti lahko nanje vplivamo usmerjevalno in predvsem omejevalno. Ker je uspešnost izvajanja načrtovanih posegov vezana na sposobnost hitrega in fleksibilnega reagiranja na investicijske pobude, je vsebino urbanističnega načrta smiselno usmerjati le v najpomembnejše prostorske vsebine, ki jih je potrebno jasno definirati in jih zasledovati. Ostale vsebine se regulira v smislu preprečitve izrazitih neskladij v rabi prostora in zagotavljanju enakopravne uporabe prostora vsem udeležencem. Mesto lahko bolj učinkovito programira celostno revitalizacijo le, če poleg dovolj fleksibilnih in odzivnih prostorskih opredelitev vključuje tudi instrumente zemljiške in komunalne politike in drugih upravnih instrumentov mesta.

V sodobnih pogojih se vedno bolj postavljajo v ospredje načini upravljanja, ki pomagajo usmerjati različne interese k določenemu cilju. Z njimi je mogoče učinkovito povezovati pobude, organizirati akterje, usklajevati prioritete, procesirati izvedbo množice projektov in zagotoviti njihovo součinkovanje. Da bi se urejanje mesta lahko reorganiziralo po sodobnih načelih je potrebno najprej doseči nov dogovor o temeljnih izhodiščih za samodejaven razvoj mesta od spodaj navzgor, proučiti je potrebno postopke in postaviti enostavna pravila igre, ki lahko vodijo k vedno večji stopnji (lokalne) samoorganizacije pri urejanju skupnih zadev. V procesih odločanja je treba zagotoviti boljšo obveščenost in vzpodbujati bolj sproščeno komuniciranje, da se lahko izkažejo vsi udeleženi: politika, uprava, lobisti, mediji, investitorji, različne javnosti, civilna družba.*

- 3biro, Urbanistična delavnica Idejni urbanistični kocepti mesta Izola, september 2009





- MEJA URBANISTIČNEGA NAČRTA
- MEJA OBČINE

CESTNO OMREŽJE

- HITRA CESTA
- NAČRTOVANA HITRA CESTA
- MEDKRAJEVNA POVEZAVA
- NAČRTOVANA MEDKRAJEVNA POVEZAVA
- PRIMARNA MESTNA CESTA
- NAČRTOVANA PRIMARNA MESTNA CESTA
- SEKUNDARNA MESTNA CESTA
- NAČRTOVANA SEKUNDARNA MESTNA CESTA

- OBSTOJEČE KROŽIŠČE
- NAČRTOVANO KROŽIŠČE
- NAČRTOVANA NAVEZAVA NA HITRO CESTO
- VSTOPNA PRESTOPNA TOČKA
- MESTNA PRESTOPNA TOČKA
- PARKIRIŠČE ali PARKIRNA HIŠA
- CONA UMIRJANJA PROMETA
- LOKALNE CESTNE POVEZAVE

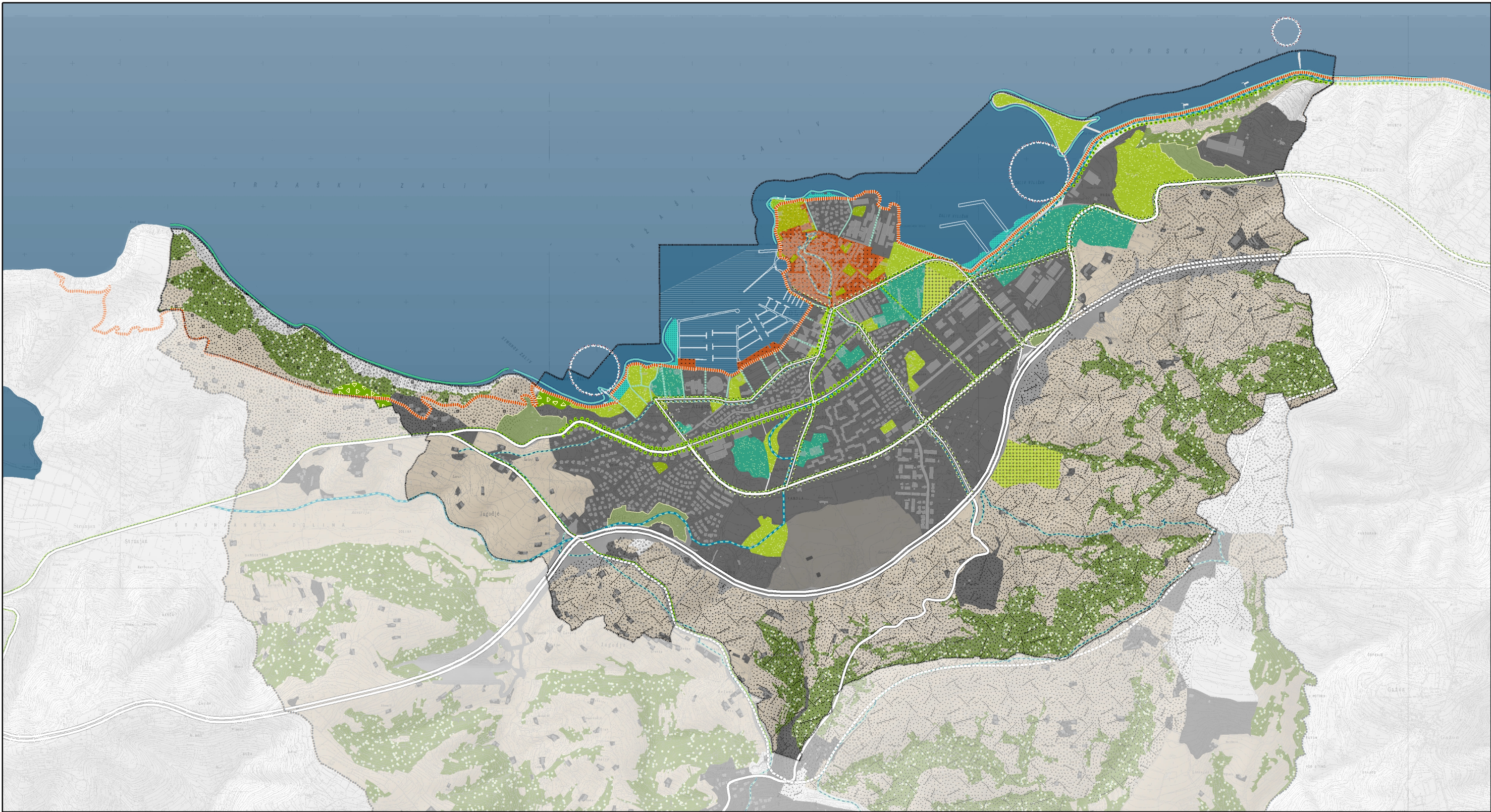
UREDITVE NAMENJENE PEŠČU IN KOLESARJU

- PROMENADA
- DALJINSKA KOLESARSKA POT PARENČANA
- KROŽNA PROCESIJSKA PEŠPOT
- KOLESARSKA POT
- OBSTOJEČ PEŠ PREBOJ
- NAČRTOVAN PEŠ PREBOJ
- CENTRALNA PEŠ CONA
- VSTOPI V ZALEDJE

POMORSKI PROMET

- MORSKI POTNIŠKI PROMET
- LINIJA MORSKEGA POTNIŠKEGA PROMETA
- MEDNARODNA POMORSKA POVEZAVA
- PRIVEZI ZA JAVNI POTNIŠKI PROMET (PLOVILA)
- KOMERCIALNI PRIVEZI
- KOMUNALNI PRIVEZI
- PRIVEZI ZA RIBIČE
- TURISTIČNA POMORSKA POT

- MORJE
- OBMOČJE VODNE INFRASTRUKTURE
- STAVBNA ZEMLJIŠČA
- REGISTER STAVB



MEJA URBANISTIČNEGA NAČRTA
MEJA OBČINE

ZELENI KRAJINSKI OKVIR

KULTURNA KRAJINA IZOLSKI AMFITEATER
KRAJINSKI PARK STRUNJAN

MORJE

MORJE
OBMOČJE VODNE INFRASTRUKTURE

JAVNE URBANE IN ZELENE POVRŠINE

PARK
PARKI VEZANI NA ARHEOLOŠKO DEDIŠČINO
MESTNO KOPALIŠČE
NARAVNO KOPALIŠČE
VEČJA PLAŽA
KAMP
ZAŠČITEN DREVORED
OSTALI DREVOREDI
ZELENI CEZURNI PASOVI
POKOPALIŠČE
MARINA

OBMOČJA ZA ŠPORT IN REKREACIJO

POVRŠINE ZA ŠPORT
DALJINSKA KOLESARSKA POT PARENCANA
KROŽNA PROCESIJSKA PEŠPOT
KOLESARSKA POT

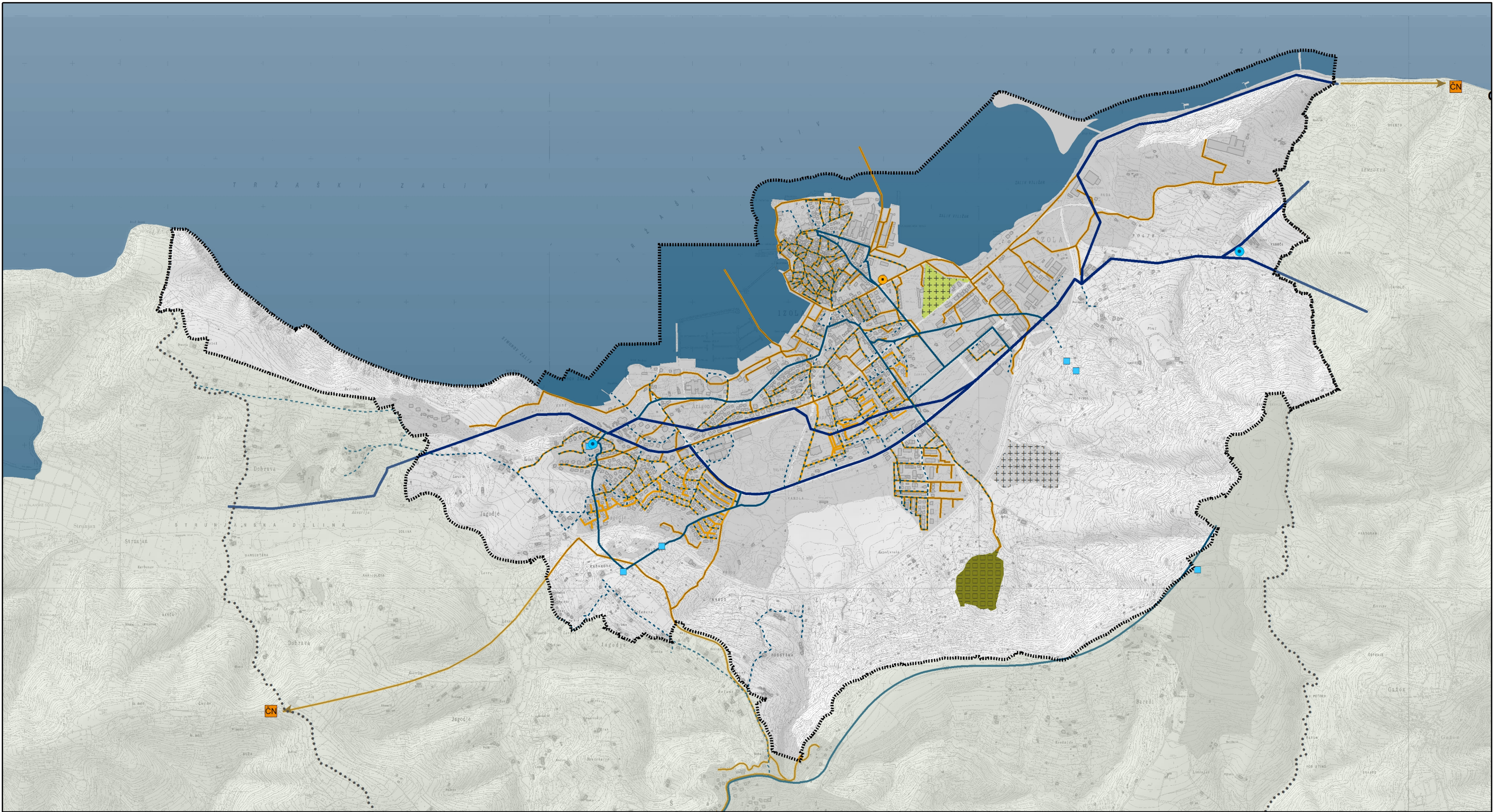
POMEMBNI JAVNI ODPRTI PROSTORI

PROMENADA
CENTRALNA PEŠ CONA
OBSTOJEČ PEŠ PREBOJ
NAČRTOVAN PEŠ PREBOJ

PROMETNO POVEZOVANJE

HITRA CESTA
NAČRTOVANA HITRA CESTA
MEDKRAJEVNA POVEZAVA
NAČRTOVANA MEDKRAJEVNA POVEZAVA
PRIMARNA MESTNA CESTA
NAČRTOVANA PRIMARNA MESTNA CESTA

GOZDNE POVRŠINE
KMETIJSKE POVRŠINE
STAVBNE POVRŠINE
REGISTER STAVB



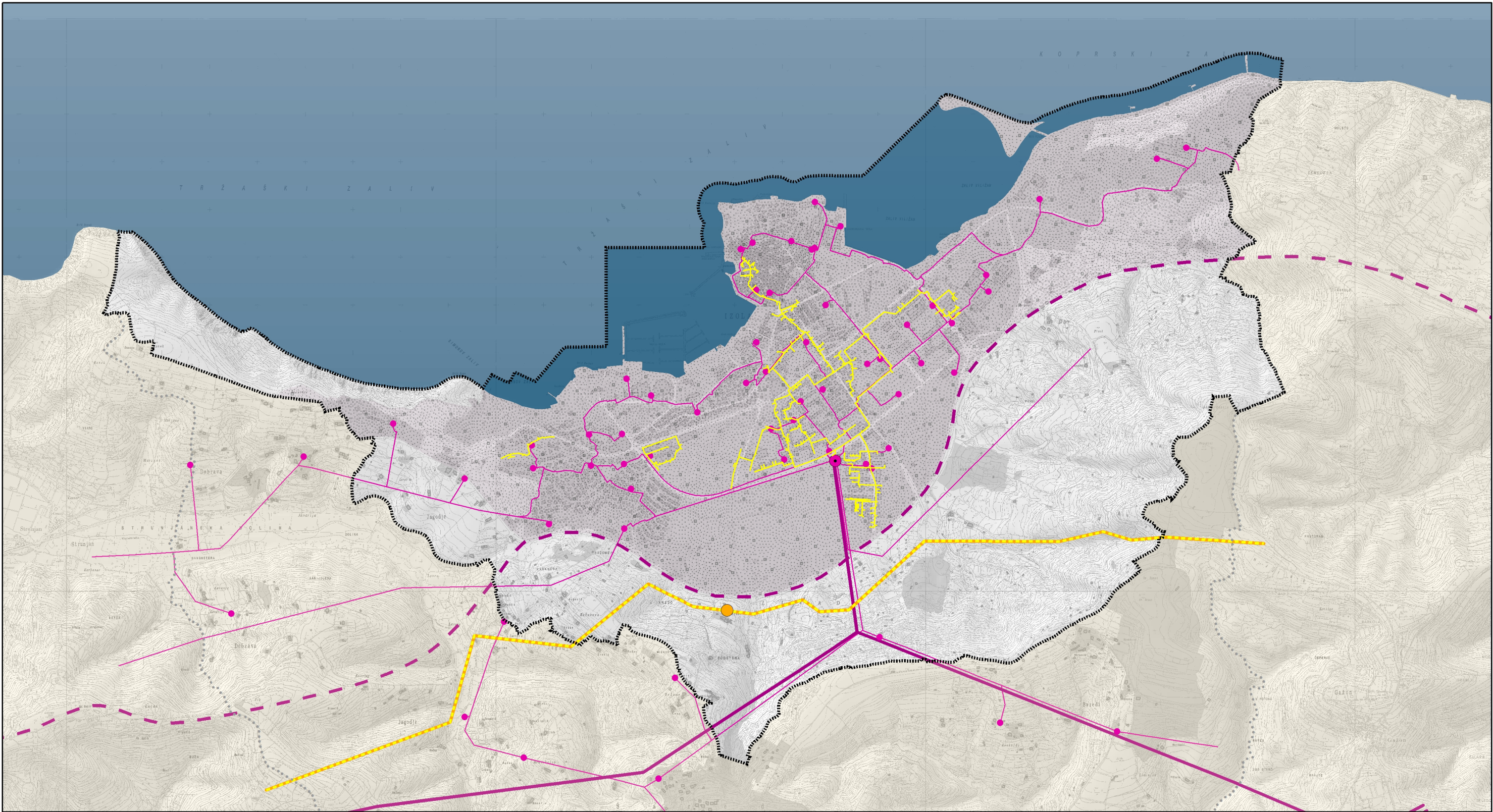
MEJA URBANISTIČNEGA NAČRTA
MEJA OBČINE

VODOVODNO OMREŽJE
ČRPALIŠČE
VODOHRAN
MAGISTRALNI VODOVOD
PRIMARNI VODOVOD
SEKUNDARNI VODOVOD

KANALIZACIJSKO OMREŽJE
ČISTILNA NAPRAVA
ČRPALIŠČE
MEŠAN KANALIZACIJSKI SISTEM
LOČENI FEKALNI IN METEORNI VODI

DRUGE OKOLJSKE UREDITVE
OBSTOJEČE POKOPALIŠČE
PREDVIDENO POKOPALIŠČE
ODLAGALIŠČE ODPADKOV

MORJE
OBMOČJE VODNE INFRASTRUKTURE
STAVBNA ZEMLJIŠČA
REGISTER STAVB

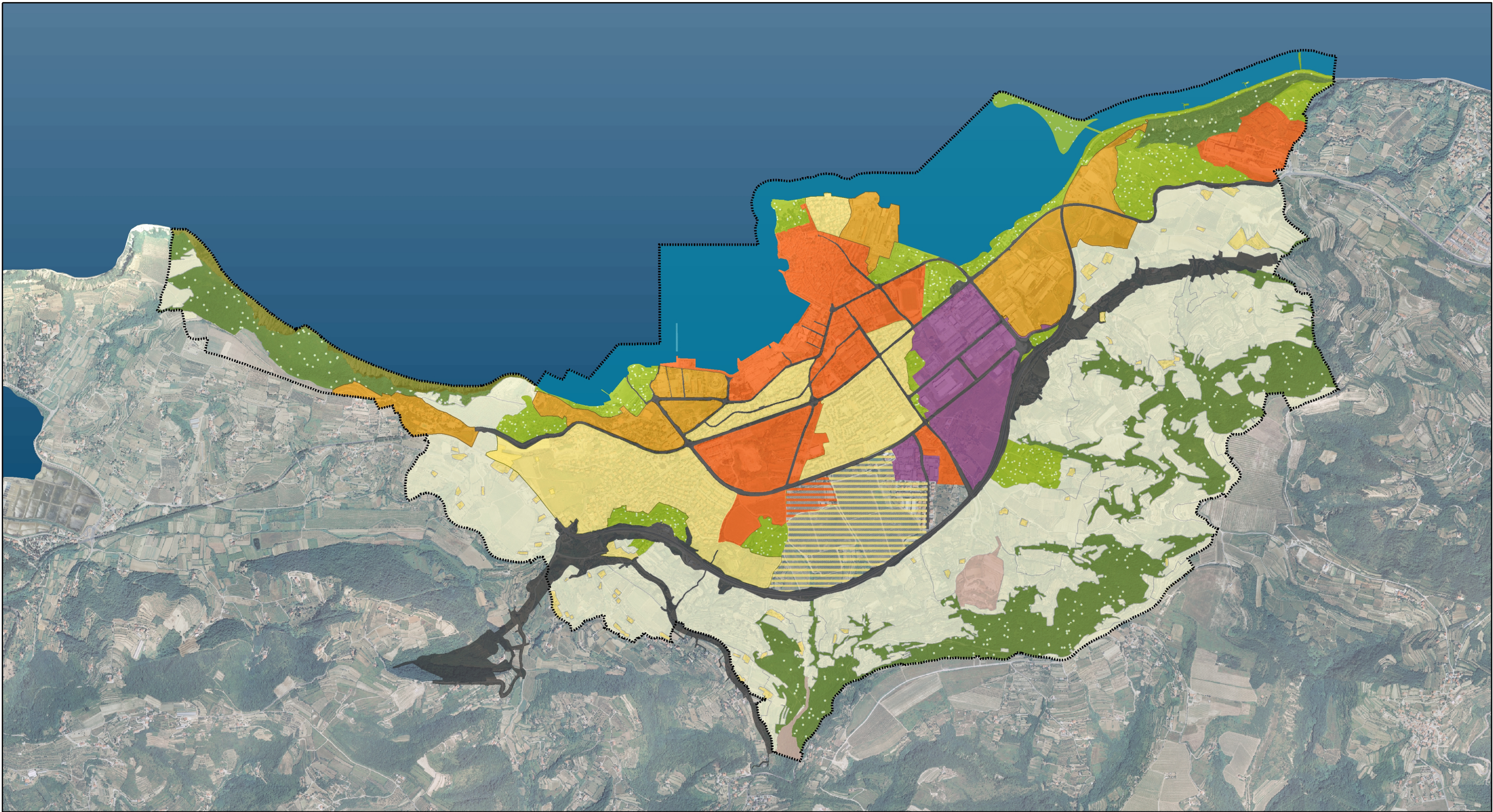


MEJA URBANISTIČNEGA NAČRTA
MEJA OBČINE

PLINOVODNO OMREŽJE
PREDVIDENA MRP IZOLA
PREDVIDEN PLINOVOD
OBSTOJEČE PLINOVODNO OMREŽJE

ELEKTROENERGETSKO OMREŽJE
DALJNOVOD 2x110 kV
PREDVIDEN DALJNOVOD 2x110 kV
DALJNOVOD 20 kV
OBMOČJE KABLRANIH ELEKTROVODOV
RAZDELILNA TRANSFORMATORSKA POSTAJA
TRANSFORMATORSKA POSTAJA

MORJE
OBMOČJE VODNE INFRASTRUKTURE
STAVBNA ZEMLJIŠČA
REGISTER STAVB



MEJA URBANISTIČNEGA NAČRTA
MEJA OBČINE

PODROBNEJŠA NAMENSKA RABA

OBMOČJA STAVBNIH ZEMLJIŠČ

- OBMOČJA STANOVANJ
- OBMOČJA CENTRALNIH DEJAVNOSTI
- POSEBNA OBMOČJA
- OBMOČJA PROIZVODNIH DEJAVNOSTI
- OBMOČJA ZELENIH POVRŠIN
- OBMOČJA OKOLJSKE INFRASTRUKTURE
- OBMOČJA PROMETNE INFRASTRUKTURE

OBMOČJA DOLGOROČNE PROSTORSKE REZERVE

OBMOČJA KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ

NAJBOLJŠA KMETIJSKA ZEMLJIŠČA
DRUGA KMETIJSKA ZEMLJIŠČA

OBMOČJA GOZDNIH ZEMLJIŠČ

GOZDNA ZEMLJIŠČA

OBMOČJA VODA

OBMOČJE VODNE INFRASTRUKTURE
MORJE

OBMOČJA DRUGIH ZEMLJIŠČ

OSTALA OBMOČJA