

**Arhitektura Edo Mihevc**  
**Modernizem Slovenska obala**  
**Turizem Urbanizem**

*Edo Mihevc (1911-1985) je bil eden protagonistov slovenske moderne arhitekture po drugi svetovni vojni in eden Plečnikovih študentov, ki se je ločil od njegove manire ter zakoral na pot samoizraznosti in iskanja skladja med modernizmom, regionalizmom in humanistično filozofijo. Pomen njegovega prispevka slovenski arhitekturi in kulturi je predstavljen skozi perspektivo večrazsežnostne dejavnosti, s poudarkom na vlogi urbanista slovenske obale. Posamezni deli iz njegovega opusa so predstavljeni z vidika časa nastanka, uporabe in arhitekturne vrednosti, pomen in vloga zamisli ter trendov pa skozi dela. V luči sodobnih doktrin varovanja kulturne dediščine, pravočasna ocena in minimalno varstvo njegove arhitekture mora biti doseženo, tudi za mojstrovine iz bližnje preteklosti.*

**Architecture Edo Mihevc**  
**Modernism Slovenian coast**  
**Tourism Urbanism**

*Edo Mihevc (1911-1985) was in the forefront of Slovenian modern architecture after WW2 and was one of Plečnik's students separated from his method of artistic creation, thus embarking on a path of self-expression and search for harmonising modernism, regionalism and humanist philosophy. The importance of his contribution to Slovenian architecture and culture, is presented in a perspective of his multi-faceted activity focusing on his role as urban planner of the Slovenian coastline. Particular pieces of his opus are presented in the perspective of the time of construction, usage and architectural value, while their importance and role of ideas and trends are shown through his work. In the light of contemporary doctrines on protection of cultural heritage, timely evaluation and minimal protection has to be given even to his architectural masterpieces from the recent past.*

Jasna KRALJ PAVLOVEC

## Edo MIHEVC – urbanist, arhitekt in oblikovalec

### Vrednotenje povojnega urbanizma slovenske obale

„Odločitve, ki so usmerjale strokovno pot Mihevca, so bile vedno kompleksno uravnotežene in naravnane v dolgoročno perspektivo. Vodilo ga je razumevanje potreb družbenega razvoja, iskanje tehnoloških inovacij in humanistična etika, ki se s prepričljivo osebno umetniško noto zrcali v njegovih realizacijah vseh vrst. Njegovo zagnano delovanje je zato odmevalo v vsem takratnem jugoslovanskem prostoru in prispevalo k dvigovanju vrednot v njem, prav zaradi avtorjeve doslednosti samemu sebi in njegovih neoporečnih načel“ (Brezar, V., 1985).

#### 1. Uvod

Edo Mihevc (1911-1985) je bil eden od protagonistov slovenske moderne arhitekture po drugi svetovni vojni. Časovna distanca, več kot deset let po njegovi smrti in skoraj eno generacijo od njegovega najplodovitejšega obdobja delovanja, omogoča neobremenjen pogled, poraja pa tudi vrsto vprašanj, dilem in domnev.

Eno od takih vprašanj je gotovo ugibanje, zakaj je Mihevc malo ali nič pisal o svojem delu in svojih pogledih na arhitekturo, čeprav je bil razmeroma zgovoren pri predavanjih študentom in še bolj pri intenzivnem in sugestivnem strokovnem diskurzu v ožjem krogu sodelavcev in študentov. Ker je pri tem vedno imel v roki svinčnik in je vsako besedo podkrepil s črto, skico ali risbo na legendarni skicirni papir, je ena od možnih interpretacij preprosto dejstvo, da je bil njegov je-

zik risba in da je to dediščina, ki jo je prinesel iz Plečnikove šole. Medijev ni maral in se jih je izogibal. O njem so pisali, polemično in drugače, novinarji in (mlajši) kolegi, a sam „ni dal izjave“. Zakaj? Morda je pomen medijev podcenjeval, mislil je, da delo govori samo zase. Ustvarjalni proces v arhitekturi (in tudi sicer) je načeloma intimna zadeva, stvar intuicije in geste; ko spregovoriš o njej, si jo že „oskrunil“ in interpretiral. Interpretacija pa ni nikdar več kot približek originalni resnici. Če se kaj takega le primeri, so to redke izjeme in njihovo branje pusti človeka v nelagodnem občutku, da je odkrita resnica banalna, da pa jo avtor skuša mistificirati s hermetičnim besednjakom.

Mogoče pa je ugibati tudi drugače: njegova partizansko politična epizoda je bila zanj veliko breme: v petdesetih in šestdesetih letih bi vsaka njegova izjava dobila dodatno težo in prizvok, da govori s pozicije moči (čeprav neformalne).

Mihevc spada med tiste Plečnikove učence, ki so se ločili od njegove manire in verjeli v novi svet moderne; ta je takrat že obvladovala Evropo in svet. Povojna evforija „obnove in industrializacije domovine“ je bila idealna priložnost in alibi za realizacijo modernih idej. Učitelj je bil seveda premočan: nekateri učenci so „ubili očeta“ samo deklarativno, nekateri samo formalno, nekateri so se izgubili, le redki pa so zrasli v samostojne osebnosti. Če se na tem mestu diskurz zoži na oba največkrat omenjena: Mihevca in



Ravnikarja, je potrebno posebej poudariti, da se izogibam njuni medsebojni primerjavi kljub vabljivemu dejstvu, da se da marsikatero stvar najlažje osvetliti s pomočjo kontrasta ali antipoda. Ob strokovni javnosti znanih interpretacijah vloge in pomena Ravnikarja kot nadaljevalca Plečnikove tradicije zato na mestu ostane le podmena (brez nepotrebnih ambicij), da je bil Mihevc do konca zvest Plečniku v detajlu, v izvedbi, v profesionalnem odnosu do stvari in ljudi. To pa ne zmanjšuje njegove privrženosti moderni v nobenem pogledu (na primer: v smislu formalnega jezika, funkcionalizma, uporabe železobetonskega skeleta, inovativne konstrukcijske rešitve v industriji, itd.).

Obenem pa ta njegov modernizem na vseh področjih doživi svojo genezo v nekaj drugega: urbanizem in planiranje zamenjata internacionalizem z iskanjem regionalne identitete, v stanovanjski gradnji namesto standardnih modernih tipov išče nove, humanejše oblike (vila blok, stolpič, vrstne, verižne, atrijske hiše), pri posegih v urbane strukture se distancira od doktrine stanovanjske soseske in uporablja tradicionalne metode oblikovanja mestnih prostorov (trgi, piazzette, ulice, vertikalni poudarki – campanile, odmiki), v turistični arhitekturi tudi v principu množičnosti skuša ustvariti individualni značaj in nove oblike; v javnih zgradbah pomembni notranji prostori (dvorane, restavracije) dobijo že kar sakralni značaj.

Če je bil (po stari dobri miljejski teoriji) Mihevc otrok svojega časa, je prav tako mogoče trditi, da je vplival na svoj čas – tu je seveda mišljen čas prvih treh desetletij slovenske povoje arhitekture. Po rodu Tržičan in po izobrazbi Ljubljčan je živel svoje življenje med obema mestoma. V svoji arhitekturi je ostajal zvest mediteranskemu občutku za bivalno okolje na ravni zunanjega prostora in srednjeevropski meščanski tradiciji bivalne kulture v oblikovanju notranje arhitekture.

## 2. Področja delovanja Eda Mihevca

Njegova arhitektura je bila vsakokratni odsev velikih nalog, ki jih je družba postavljala stroki, obenem pa tudi odmev sodobnih evropskih in svetovnih iskanj v arhitektonski misli.

Pri **industrijskih zgradbah**, če postavimo kompleks tovarne Lito-stroj, se je srečal s problemi, ki jih do takrat slovenska arhitektura še ni poznala: z vprašanji velikih razpetin, izrednih tehnoloških zahtev in hitre gradnje. Uporaba železobetona je bila sicer povsem konstruktivna naloga, ki jo je uspel prevesti na raven arhitektonskega oblikovanja velikih prefabriciranih elementov tako, da poleg svoje nosilne funkcije dobijo tudi svoje mesto v izraznosti celote, da torej spregovorijo v jeziku moderne, torej z geometrijo, betonom in funkcionalno preprostostjo. V jeziku, ki je bil sicer za Plečnikovo šolo „tuj jezik“, a so se ga njegovi učenci sami naučili.

Funkcionalizem, ki je skupaj s pogledi takratne moderne avantgarde Le Courbisierja, Gropiusa, Mies van der Roheja in drugih predstavljal tudi temelje nove povojne ljubljanske šole za arhitekturo, je Mihevcu pomenil zlasti priložnost, da novemu in drugačnemu da svoj smisel in tako zmanjša distanco do starega in tradicionalnega.

Posebno področje, na katerem je morda dosegel nekaj najzrelejših ustvarjalnih dejanj, je **turistična arhitektura**. Ne le vrsta hotelov v Ohridu, Ljubljani in Slovenskem primorju od Ankarana do Portoroža, ampak predvsem nekonvencionalne oblike turistične arhitekture (stolpič, vila-blok, bungalovi ...) in zgradbe turistične infrastrukture so mu dajale možnost izraziti svoj odnos do občutljive obalne regije, njenega sporočila in njenih klimatskih imperativov, obenem pa vnesti v ta prostor najsodobnejše principe moderne turistične industrije.



Turistična naselja, kot so apartmajske hiše v Ankaranu in Luciji, so bila neke vrste inovacija, ki se ji je reklo „natel“ – naselje + hotel, potopljeno v zelenje. To je bila oblika turističnega objekta/naselja, ki namesto hotelske škatle predstavlja gručo objektov, obdelano kot kompaktno vaško naselje v najboljšem smislu istrske tradicije, gostu pa nudi še ambient v človeškem merilu, visoko stopnjo intimnosti in povezavo z naravo.

Ob tem pa se vzdolž slovenske obale niza še druga vrsta objektov: to so restavracijski kompleksi na vseh pomembnejših turističnih in prometnih vozliščih (Žusterna, Belvedere, Lucija ...). Prav te restavracije pomenijo v Mihevčevem opusu neko posebno mesto, saj je v njih sprostil vso svojo ustvarjalno energijo, zasnoval drzne in ne navadne konstrukcije, iskal nove oblike volumnov, uporabljal nove materiale in stare na nove načine. V žlahtni sintezi betona, kamna in korcev dobi arhitektura teh restavracij skoraj sakralno mesto. V njej ima steber posebno mesto, pa naj je to samo skromna opora pergole ali osrednji slop konstrukcije. Dekoracija stene ni samo aplikacija, ampak dejanska struktura materialov, ki so na svojski način uporabljeni. Predvsem pa je beli istrski kamen tisti, ki povezuje elemente v celoto kot neka hipotenuza, vedno uporabljen arhitektonsko in vedno najbližji človeku, ki se ga dotakne.

**Javne zgradbe**, kot so poslovni objekti, gledališča, kulturni domovi, so postavljene v večja mestna središča. Poslovni objekti, zgrajeni v središču mesta Ljubljane, so danes značilni sestavni deli slike mestnega središča. Od vokalne zgradbe Impexa, ki je še klasična v popolnem podrejanju uličnemu prostori in uporabi kamna za fasadne obloge, pa do zgradb Metalke in Avtotehne, ki z novim merilom in oblikovanjem prineseta v Ljubljano pojem cityja, je zaznamovana tudi pot, po kateri se je razvijala naša gradbena operativa in njene zmogljivosti. Navidez enostavno skelet Metalke je vendar zahteval izredno visoko

kvaliteto betona za tisti čas in prefabricirana aluminijaska obešena fasada je bila bolj izziv domači industriji aluminija, kot težnja po novem za vsako ceno, saj se struktura fasadnega plašča kljub moderni tehnologiji, ki jo izraža, uspešno vklaplja v okolje popotrsne in secesijske Ljubljane.

Med najpomembnejše javne zgradbe spadata oba slovenska kulturna domova v Italiji. Prvi, zgrajen v Trstu (1964), je na zunanaj še ves v mrežah moderne geometrije in klasičnih proporcij, na znotraj pa en sam praznik slovenstva, bogastva raznolikosti prostorov in njihovih značajev, uporaben v najboljšem smislu racionalnega funkcionalizma, opremljen s sodelovanjem množice izvajalcev iz Slovenije in okrašen z likovnimi deli celotnega kulturnega kroga Slovencev v zamejstvu. Kulturni dom v Gorici je nastal leta 1976, na skrajno neugodni lokaciji in z omejenimi sredstvi, pa vendar je njegova govorica dosti bogatejša od uporabljenih materialov.

**Stanovanjske zgradbe** so poleg turističnih najkvantitativnejša zvrst, kjer zasledimo prve aplikacije nekaterih stanovanjskih stavbnih tipov v Sloveniji:

- mestna stanovanjska četrt – Belvedere v Kopru predstavlja postavitev prve mestne četrti pri nas z gradacijo stanovanjskih tipov od večstanovanjske hiše do stolpnice in večjim oblikovanjem zunanjega prostora z navezovanjem na kontinuiteto istrske identitete oblikovanja mestnih atributov;
- mestni stanovanjski blok – Kozolec v Ljubljani je ena najznačilnejših modernističnih realizacij večstanovanjske zgradbe. Model Corbusierjevega bloka Unité d'Habitation, ki je sicer obšel svet, je tu vendar uporabljen na discipliniran način, ki upošteva obstoječe mestno tkivo, gradbeno črto in smer ter ne zapade v princip „škatle v zelenju“. V merilu, programsko in v materialih je to mestotvorni objekt, ki je s pritličjem vraščen v funkcijo glavne ulice, sta-



novanjske etaže so odmaknjene v višja nadstropja, zavarovane s pasovi balkonskih horizontal; skeletna konstrukcija, še danes le izjema v stanovanjski gradnji pri nas, pa omogoča svobodno zasnovno florisa in prilagajanje objekta skozi čas;

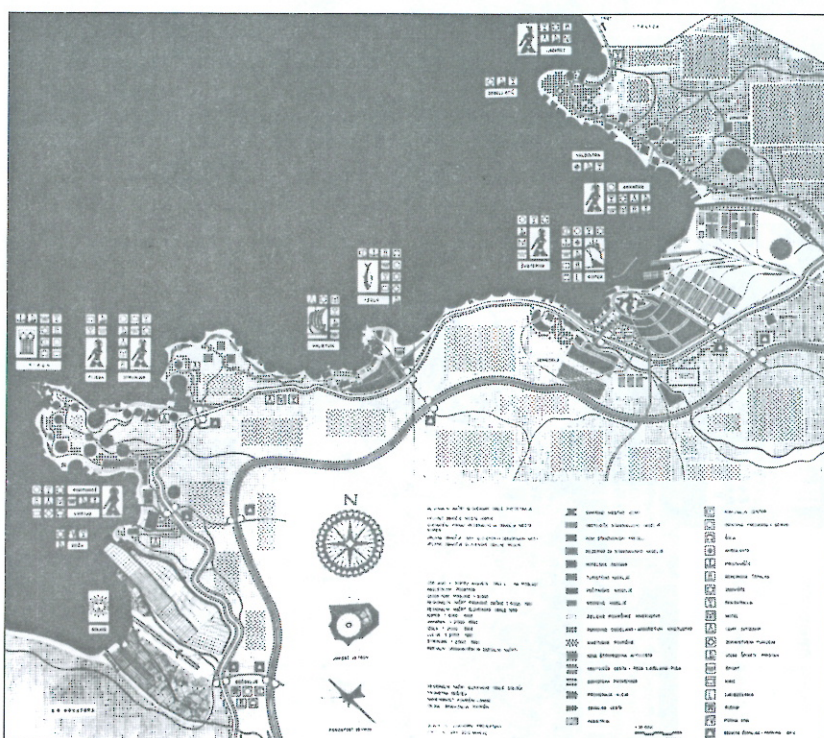
- vila-blok (Lucija) in verižna hiša (Piran) sta v vsebinskem in oblikovnem smislu kombinacija večstanovanjske zgradbe in vile oziroma prostostoječe hiše.

Mihevc načeloma ni sodeloval v množični stanovanjski gradnji, ki se je manifestirala z velikimi stanovanjskimi soseskami. Izjema je njegovo zgodnje obdobje, ko je nastajal sodobni Koper in je bila ideja o stanovanjski soseski še nova. Primer je soseska Semedela v Kopru, ki je v tistem času ustvarila precej boljše bivalne pogoje v smislu humaniziranih stanovanjskih elementov kot druge soseske v Sloveniji. Projektiran obseg stanovanjske soseske Semedela je kasneje nekontrolirano „ušel iz rok“, se razrasel predvsem v širino in dosegel mejo izolske občine.

Pri množici prostostojećih hiš naj omenim enodružinsko hišo Metuljček na Ježici v Ljubljani, narejeno po modernističnih načelih, kar je bilo prej izjema kot pravilo. Skrajno premišljena rešitev tlorisnega organizma, združevanja funkcionalnih sklopov, povezuje vsakega prostora posebej z zunanjim, enakovredno oblikovanim prostorom, vključevanje zelenja v celovito oblikovanje okolja – to vse govori o elementih humane stanovanjske kulture, ki ji funkcionalistična doktrina in nekonvencionalno oblikovanje stavbne mase predstavljata sredstvo, ne pa cilja.

Razlika med arhitekturo v večjih urbanih centrih in primorsko arhitekturo je v njeni izraznosti. Na eni strani je arhitektura monumentalna, mestna, brez avtorsko obarvanih pretenzij, pa vendar v merilu človeka, v merilu mestnega tkiva z upoštevanjem urbanističnih in oblikovnih smernic moderne; na drugi strani je primorski arhitekturi z upoštevanjem zakonitosti razvoja moderne arhi-

tekture uspelo obdržati in na novo uvesti tipičen primorski karakter. Med številnimi oblikami, ki so tudi odsev pestrosti okolja in različnosti merila, so skromne atrijske vrstne hiše v Šalari pri Kopru, vrsta enodružinskih hiš, ki so kot model služile vsej kasnejši množični gradnji v tem okolju; dalje



Slika 1: Regionalni načrt slovenske obale 1963, 1 : 10000, (vir: arhiv E.M.)

**NAČRTOVANO**

Urbanistični koncept:

- točkovni - razklenjen urbanizem - gradbene mase v zelenju
- globalna urbanistična ureditev prometa
- strogo varovanje obale
- Slovenska obala je turistična regija z načrtovano perspektivo razvoja mest ter nastanka in razvoja turističnih centrov in krajev
- Koper - slovenska morska metropola

- definiranje lokacij kmetijskih in vinogradniških območij - med panoramsko cesto in avtocesto ter zaledjem

- postavitev in določitev krajinskih parkov
- enakovredno obravnavanje urbanističnega razvoja obalnega pasu in zaledja

**IZVEDENO**

Urbanistični koncept:

- točkovni - razklenjen urbanizem - gradbene mase v zelenju
- globalna urbanistična ureditev prometa (lokalne ceste, panoramska cesta delno sledi načrtovanemu ter priključki)
- strogo varovanje obale - delno izvedeno (delno nasutje obale in delna rekonstrukcija morskoga dna)

- razvoj Kopra, Izole in Pirana ter nastanek in razvoj turističnih centrov - Ankarana, Simonovega zaliva, Strunjana, Lucije, Portoroža, Fiese, Paccuga v glavnem sledi načrtu.

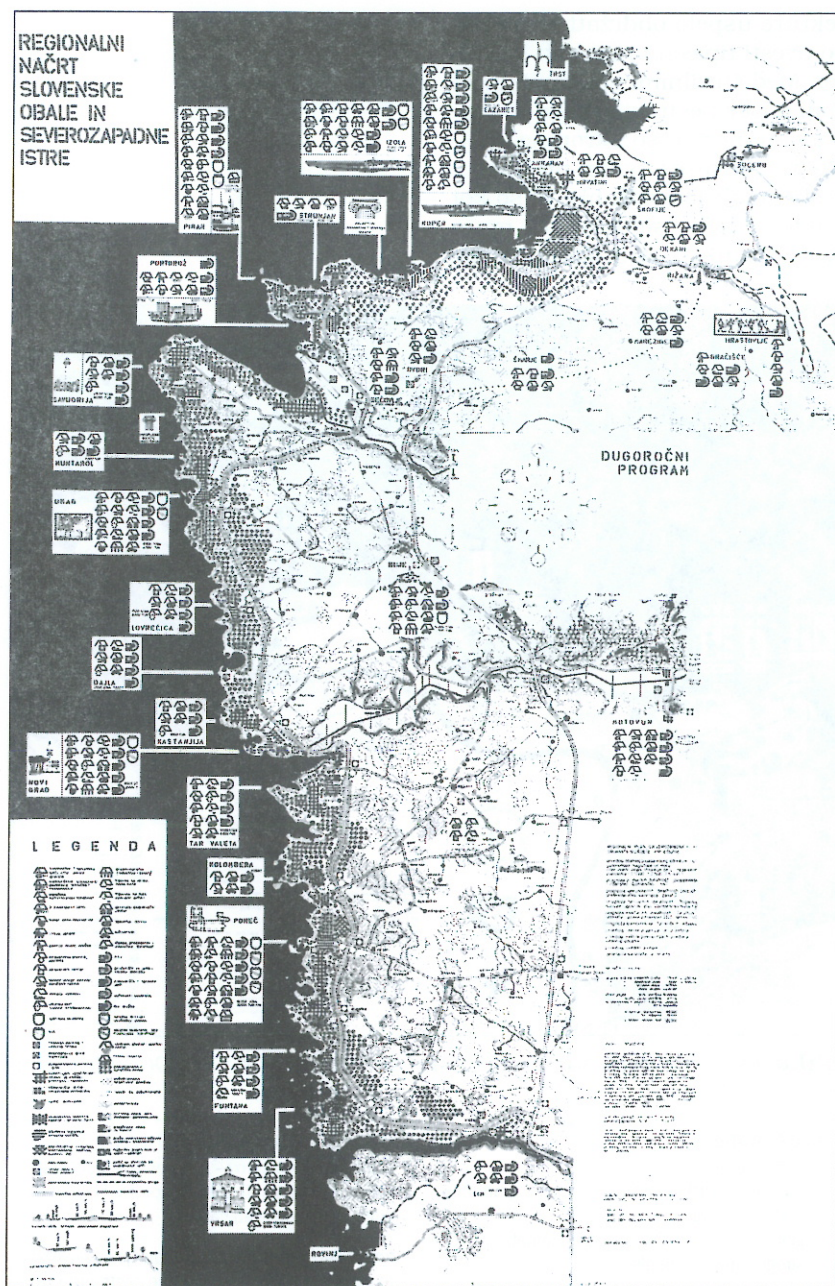
- kmetijska in vinogradniška območja se raztezajo od panoramske magistralne ceste proti zaledju
- postavitev in določitev krajinskih parkov (Seča, Soline, Haliaetum, ...)

**SPREMEMBE**

Razvoj se je (žal) usmeril predvsem v načrtovanja obalnega pasu in manj zaledja.

- vsa tri mesta Koper, Izola in Piran so postala turistična mesta ne glede na politično razvojno strategijo hierarhije s tem, da obravnavamo termin turizem danes veliko širše kot nekdaj, saj zajema skoraj vse nivoje bivanja (poslovni turizem, turizem specifičnih skupin, potniški turizem, ...) Načrtovano je bilo, da bo vsa obalna regija namenjena izključno turizmu, vendar se takratna politika s tem ni strinjala.
- razklenjen urbanizem ni vzdržal razvoja - primer stanovanjskega naselja Semedela v Kopru, ki se je longitudinalno razrasla na pobočju od Koprja do Izole.





Slika 2: Regionalni načrt slovenske obale in severozahodne Istre 1965, 1 : 25000, (vir: arhiv E.M.)

#### NAČRTOVANO

Urbanistični koncept:

- vizija globalnega cestnega omrežja
- hierarhija cestnega omrežja (lokalne ceste, mestne vpadnice, panoramska magistralna cesta, avtocesta)
- prečna povezava longitudinalnega cestnega omrežja
- sodobna križišča med posameznimi cestami
- trasiranje komunalne infrastrukture (energetsko, vodovodno in kanalizacijsko omrežje)

#### IZVEDENO

Urbanistični koncept:

- hierarhija cestnega omrežja - delno izvedena v Kopru in Izoli - lokalne ceste, mestne vpadnice,

panoramska magistralna cesta - druge ni izvedena.

- sodobna križišča med posameznimi cestami - izvedena v Kopru in delno v Izoli
- trasiranje komunalne infrastrukture (energetsko, vodovodno in kanalizacijsko omrežje) - izvedeno.

#### SPREMEMBE

- prometne vizije so z vzporednim potekom obalne ceste in avtoceste ostale enake, razen predloga poteka avtoceste, ki se rešuje parcialno po posameznih mestnih občinah.

vrstne hiše, bloki, stolpnice, predvsem pa stolpiči in vila-bloki. Ravno ta zadnji tip objekta je bil razvit kot najbolj racionalna oblika stanovanjske gradnje prilagojene malim primorskim mestom in tamkajšnjemu načinu življenja. Posebno pozornost je Mihevc posvečal obravnavanju detajla (oblikovanju ograj, luči, dimnikov, vencev, stebrov, škarp ...), ki tako njemu kot njegovemu učitelju Plečniku pomeni izrazno moč in odnos v razumevanju klasične arhitekture. Z močno osebno noto izpričuje barvitost in karakter slovenske pokrajine ter izraz ljudi, ki v njej živijo.

Mihevc je kot **oblikovalec** deloval na treh različnih področjih. V vrsti stalnih in začasnih razstavnih paviljonov po vsem svetu (Dunaj, Pariz, Barij, Trst, London, Milano, New York, Kopenhagen ...) je predvsem izražal svoje poglede na likovno problematiko te vrsti, ki je bila navadno pod pritiskom časovne stiske, cene in vedno novih tehničnih ter inovacijskih zahtev. Drugo področje je temu popolnoma nasprotno: to je oblikovanje spominskih obeležij, kjer se sodelovanje arhitekta in kiparja, slikarja, pesnika predstavi v okviru svobodnega izraza tako prvega kot drugega. Arhitekt se v svojem prostorskem konceptu povsem oddalji od detajlne umetniške ideje; pogojuje velikost in mesto skulpture. Poleg tega so spomeniki nastajali v obdobju socialističnega realizma, kjer gre za prepletanje realizma in monumentalnega kiparstva z novo idejno vsebino, vendar pa so Mihevcovi spomeniki antipod tega obdobja, so abstraktni ali prežeti s tradicijo v oblikovanju in materialih in se nemalokrat naslanjajo na regionalno identiteto. Njegova postavitev kipa Illegalca v Ljubljani se zdi tako naravna, da predstavlja vzor, ki ga kasneje v mestu še nihče ni dosegel. Tudi Grobnica herojev je prav to, kar mora biti: tih in posvečen kraj, miren otok sredi intenzivnega življenja mestnega središča. To doseže s skromnimi, pa vseeno monumentalnimi sredstvi: kamen v obliki sarkofaga, os, drevesa ...











obliko dela vedno organiziral sodelovanje študentov in modelne delavnice.

Najdragocenejši prispevek pa je bila njegova dosledna povezava pedagoškega dela s konkretno ustvarjalno prakso, kar se je odvijalo v nizu poletnih šol, ko se je najaktivnejše jedro njegovega seminarja ob poletnih počitnicah preselilo na teren ob samo gradbišče.

Med njegovimi učenci – teh je prek štiristo, je tudi deset univerzitetnih učiteljev, šest doktorjev znanosti in trije magistri.

Njegova družbena aktivnost je bila v tesni zvezi z njegovim delom. Poleg vrste funkcij, ki jih je opravljal v okviru Fakultete za arhitekturo in Univerze v Ljubljani, je bil angažiran kot svetovalec za posamezna področja arhitekture in urbanizma doma in v tujini (Grčija, Etiopija). Njegovo delo pri obeh slovenskih kulturnih domovih je imelo tudi posebno politično vlogo, saj je delo na taki skupni gradbeni nalogi pomenilo angažiranje cele vrste ljudi in skupin v zamejstvu in doma ter predstavljalo svojevrsten integracijski fenomen.

### 3. Urbanizem

V moderni so zaradi intenzivnosti gradnje stanovanjskih sosesk, industrijskih četrti ter megalomanskih prometnih potez znotraj in zunaj naselij izginjali obrisi mestnih središč. Konture modernega mesta pa se so stapljale s predmestnimi naselji. Hkrati pa je bilo opaziti integracijo mestnega središča – razpad tradicionalnega mestnega oboda kot neke do takrat še obvladljive meje mesta, ki ga je lahko zajel pogled iz najvišje mestne točke. To obdobje je zaznamovala neustavljiva rast mest v velemesta, metropole in celo somestja. Pojavljale so se programsko idealne regionalne rešitve, ki niso slonele toliko na oblikovanju, temveč so poudarjale socialno noto bivanja, dela, počitka in

rekreacije (Košir, F., 1993. Znano je, da so bili tudi avantgardni arhitekti in urbanisti v poudarjeno nekomunističnih državah po svojem nazoru socialisti. Ukvarjali se niso le z oblikovanjem vrtnega mesta za premožne sloje, temveč so v večini želeli oblikovati naselja in soseske za delavski sloj prebivalstva.

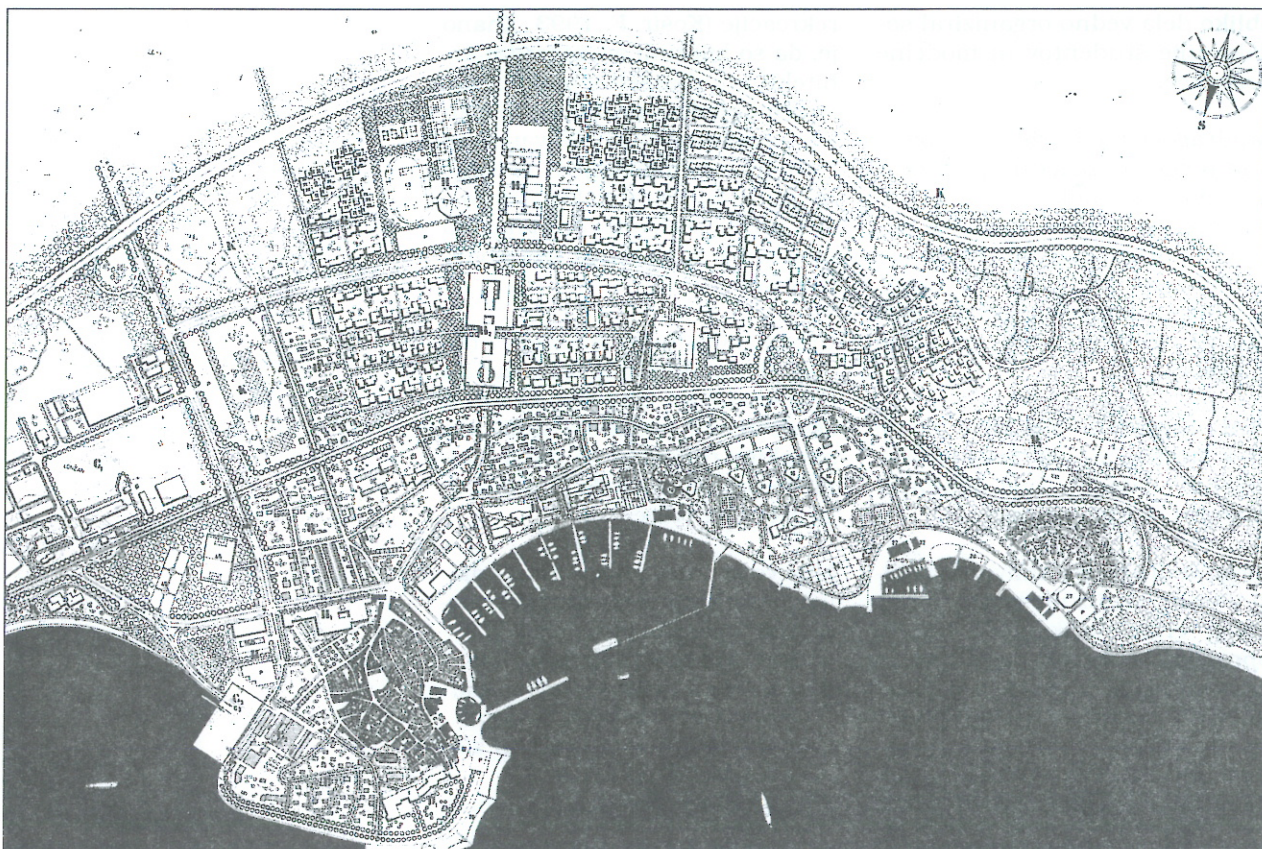
Urbanistični funkcionalizem z novimi teoretskimi smernicami na eni strani in tradicionalizem z zgodovinsko preizkušenimi prostorskimi rešitvami na drugi strani sta prevladovala do konca druge svetovne vojne.

Mihevč je v urbanizmu našel dialog med obema teoretskima smernicama tako, da je vzpostavil :

- nove vrednosti in kvalitete v prostoru s turističnimi naselji,
- z varovanjem zelenih površin,
- z novimi industrijskimi in stanovanjskimi površinami,
- z usklajevanjem tradicionalnih prostorskih vrednot z novimi razvojnimi perspektivami.

Vsi Mihevčevi urbanistični načrti, od regionalnih do mikrourbanističnih, izhajajo iz enostavne osnove naravnih danosti obravnavanega prostora in temeljitega poznavanja tega prostora. Popolno poznavanje je temeljilo na obširnih analizah (Invest biro Koper, 1966), ki so prikazovale: situacijo, topografijo in naravne danosti, zavarovana področja, kmetijske in gozdne površine, kopensko in morsko komunikacijsko infrastrukturo, proizvodnjo in industrijo, strukturo in gostoto prebivalstva, pogojenost mesta ter sugestije glede na možnosti širitve mest in širitev novih/predvidenih dejavnosti po posameznih področjih. Upoštevan je bil torej prostor z vsemi svojimi značilnostmi, absolutna in relativna identiteta (Kalčič, I., 1992) prostora in navade bivanja ljudi na tem prostoru. In kot pravi Geddes (Geddes, P., 1915) ter konkretizira Mihevč, je bil proces načrtovanja mest oziroma krajine možen izključno na osnovi obširnih analiz, ki so bile baza znanja o prostoru. Ko so bile lastnosti





Slika 5: Urbanistični načrt Izole 1971, 1: 2000 (vir: arhiv E.M.)

#### NAČRTOVANO

##### Urbanistični koncept:

- korigirana trasa panoramska morska cesta – umik ob vznožje naravnega amfiteatra
- trije glavni kopenski vhodi v mesto
- programska in prostorska ureditev povezave obala – mestni program
- ureditev obalne promenade
- zagotovitev prostorske čitljivosti območij z jasno identiteto
- ohranitev arheološkega najdišča Haliaetum
- Osnovna predvidevanja razvoja Izole za obdobje 30-ih let so bila naslednja:
- povečanje stanovanjskih površin in industrijske cone
- število prebivalstva 15.000 in 5.600 turistov
- 3 osnovne šole, italijanska šola, vrtec in jasli, gimnazija, glasbena šola, tehnična in ekonomska šola
- bolnica in zdravstveni dom,
- avto-servisi, veleblagovnica in trgovski center
- pristanišče za jahte in linijske plovbe
- občina, pošta, postaja policije
- industrijski in obrtni centri
- avtobusna postaja
- galerija, muzej
- stadionski in športni center.

#### IZVEDENO

##### Urbanistični koncept:

- delna izvedba trase panoramska morska cesta brez nivojskih povezav z lokalnimi cestami
- dva glavna kopenska vhoda v mesto
- vzhodni vhod – iz smeri Kopra

- zahodni vhod – iz smeri Lucije preko Simonovega zaliva
- programska in prostorska ureditev povezave obala – mestni program
- staro mestno jedro – Drevored 1. maja – E. Vatovec – IX. Korpus, Livade
- staro jedro – Bazoviška – Kajuhova
- staro mestno jedro – Bazoviška – Oktobrska revolucija – Simonov zaliv – Jagodje
- ureditev obalne promenade
- Prekinitev sprehajalne poteze pri industrijskem kompleksu Delamaris, prehod skozi staro mestno jedro naprej proti Rudi in Kopru.
- zagotovitev prostorske čitljivosti – ločevanje s cezurami
- območij z jasno identiteto (mesto na otoku, mestna območja na kopnem)
- jasno definirane meje posameznih območij z močno vegetacijo (zaključevanje mestnih karejev z drevoredi)
- poudarjanje osi pogledov, cestnih potez (drevored cipres ob glavni mestni vpadnici)
- ohranitev arheološkega najdišča Haliaetum – odkopano in zasuto
- pristanišče za jahte in linijske plovbe
- bolnica na hribu

#### SPREMEMBE

- Osnovni urbanistični koncept je v grobem enak načrtovanemu. Spremembi sta nedokončana ureditev obale in morskega dna ter namesto hotela je izveden dom za starejše občane.

prostora in njegova identiteta prepoznane in upoštevane, se je načrtovanje in oblikovanje tega prostora spremenilo v konstruktivno vez, povezano iz preteklosti v prihodnost.

Kot že omenjeno, je Mihevc kot urbanist deloval predvsem v Slovenskem primorju in hrvaški Istri. Poleg primorja je urbanistično načrtoval ljubljanske kareje (Figovec, Metalka – Metalka blagovnica, Na trgu – Kozolec, sindikati – Holiday Inn), dolenjsko regijo, predvsem Šmarješke in Dolenjske toplice, Novo Mesto in okolico kompleksa Krke, ter smučarsko središče Črni Vrh nad Idrijo.

Slovenska obala je bila po drugi svetovni vojni politično razdeljena na dve coni, ki sta se šele leta 1954, s priključitvijo Trsta Italiji in Kopra takratni Jugoslaviji, začeli gospodarsko in politično razvijati v sklopu obstoječih držav. Močan priliv delavcev in izobražencev iz vse Slovenije, predvsem iz Štajerske in drugih delov stare



Jugoslavije, je pospešil proces urbanizacije vseh obalnih mest, ki naj bi se globalno razvijala s turistično predpostavko. Koper naj bi zaradi svoje lege in bližine državne meje prevzel središčno vlogo celotnega primorja s povezavo morja in notranjosti – z organizacijo novega sodobnega pristanišča v povezavi z železnico in cesto. Izoli je bila namenjena ribiško-industrijska in turistična vloga s širitvijo stanovanjskih kapacitet v notranjost, medtem ko naj bi Piran ostal srednjeveški turistični biser.

Potreba po ureditvi slovenske obale je narekovala izdelavo enotnega regionalnega načrta za vso obalo. Do leta 1958 je bilo narejenih le nekaj sekvenčnih rešitev, kot na primer *Ureditveni načrt ankaranske obale* Viljama Strmeckega in *Regionalna zasnova piranskega polotoka* Eda Ravnikarja in Savina Severja (Arhitekt, 1965). Pri prvem gre za poizkus ohranitve obstoječih naselij, ki jih koncentrirano obkrožajo novogradnje, in za vzpostavitve odnosa med poljedelstvom in turizmom. Pri drugem zaznamo potrebo po enakovrednem odnosu med turizmom in naravnim okoljem.

Leta 1959 je bila Mihevcu od takratnega Primorskega biroja kasneje Invest biroja iz Kopra, ki je kar nekaj časa iskal urbanista, pripravljenega prevzeti urejanje celotne obale, ponujena izdelava osnutka *Regionalnega načrta slovenske obale* od Debelega Rtiča do Sečovelj.

#### 4. Primeri urbanističnih načrtov slovenske obale Eda Mihevca

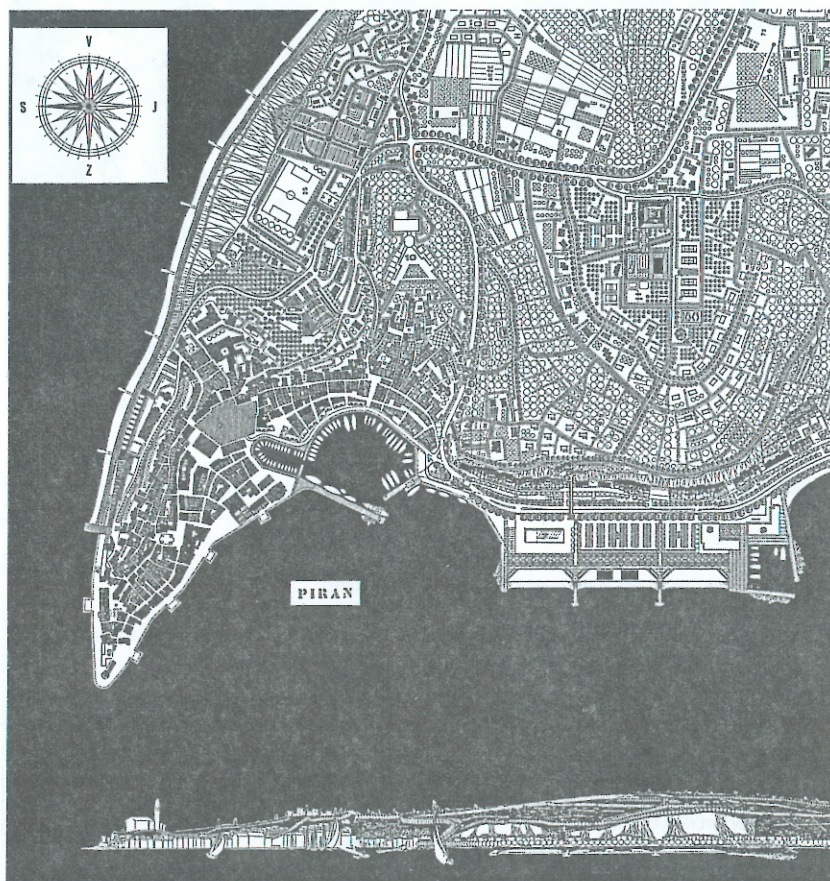
V nadaljevanju predstavljam 5 urbanističnih načrtov, od regionalnega načrta slovenske obale do posameznih urbanističnih načrtov mest in turističnih centrov v Slovenskem primorju.

Vsak načrt je predstavljen v štirih točkah:

1. grafični prikaz – načrt,
2. načrtovano (študije, predlogi, idejni načrti in glavni načrti Mihevca),
3. izvedeno (kaj od načrtovanega je bilo speljano do konkretizacije oz. delne izvedbe),
4. spremembe (napačne predpostavke, razvojne spremembe).

Kronološko razvrščeni primeri urbanističnih načrtov obale prikazujejo genezo slovenskega pojojnega urbanizma obalne regije, ki z regionalno identiteto, humanistično filozofijo oblikovanja, vizionarskim načrtovanjem in prostorsko umetnostjo potrjujejo časovno in prostorsko kvaliteto načrtovanja, razpoznavnost krajine in nazadnje države. Izbrani načrti so:

- Regionalni načrt slovenske obale (1959-1963) in vizija prometne rešitve slovenske obale



**Slika 6:** Urbanistični načrt Piran – Bernardin – Portorož 1973, 1 : 1000 (vir: arhiv E.M.)



- Urbanistični načrt Kopra (1961)
- Urbanistični načrt Simonovega zaliva (1968)
- Urbanistični načrt Izole (1971)
- Urbanistični načrt Piran – Bernardin – Portorož (1973)
- Urbanistični načrt vodnega kompleksa Marine Portorož v Luciji (1960-1985)

#### 4.1 Regionalni načrt slovenske obale (1959-1963)

Mihevc je s pomočjo skupine študentov leta 1959 izdelal prvi osnutek regionalnega načrta, ki je bil sprejet istega leta. Na podlagi

tega so bili izdelani leta 1960 študijski načrti za Ankaran in Strunjan, leta 1961 regionalni načrt Piranske občine in Lucije in leta 1963 urbanistični načrt Kopra in Izole. Izsledki in rešitve teh načrtov so bili leta 1963 vgrajeni v dopolnjeni *Regionalni načrt slovenske obale*.

Nagli razvoj gospodarstva in predvsem turizma je narekoval združitev več delovnih stopenj tako, da je regionalni načrt dobil že značaj zazidalnega načrta. Regionalni načrt iz leta 1963 obravnava celotno obalno področje kot neprekinjen, enotno oblikovani pas, kjer je podrobno obdelan problem gostinsko-turistične ureditve obale. Regionalni načrt slovenske obale določa v prvi vrsti novo prometno rešitev, namembnost prostora in idejno organizacijo površin.

Na osnovi regionalnega plana slovenske obale so bili med leti 1960 in 1973 pod vodstvom Eda Mihevc izdelani variantni urbanistični načrti Kopra, Izole, Pirana, Ankarana, Žusterne, Simonovega zaliva (rimskega Haliaetuma), Belvedera, Strunjana, Fiese, Portoroža, Bernardina in Lucije. Ti urbanistični načrti so služili kot podlaga, osnova za izdelavo ureditvenih načrtov posameznih območij: Taccov trg v Kopru, turistični kompleks v Ankaranu, zazidava stanovanjskega naselja Semedela, počitniško naselje invalidov – borcev v Strunjanu, vrtno naselje v Portorožu, Belvedere v Kopru, turistično vrtno naselje v Luciji, stanovanjsko naselje Fižine, vrstne hišice v Piranu, Stanovanjsko in turistično naselje Žusterna, male hišice Šalara v Kopru, stanovanjska soseska Olmo v Kopru, marina v Portorožu, portoroški hoteli in še bi lahko naštevali.

Regionalni načrt je predvideval tudi nastanek in razvoj mest, ki naj bi postala turistični centri, in sicer: Ankaran, Simonov zaliv, Strunjan, Lucija, Portorož, Fiesa. Poleg obstoječih in predvidenih mest ter turističnih naselij s koncentrirano gradnjo in zeleni-



**Slika 7:** Urbanistični načrt Piran – Bernardin – Portorož; sekvenčni izsek Pirana 1973, 1: 1000 (vir: arhiv E.M.)

##### NAČRTOVANO

###### Urbanistični koncept:

- ureditev severne obale
- ohranitev in sanacija starega mestnega jedra
- nova mestna vpadnica in prometna ureditev – prometna zanka pred Piranom
- nasut plato pred Piranom za mirujoči promet, avtobusno postajo, jadranski klub z mandračem, bazeni, kopališčem, ...
- linearna postavitev hotelskih objektov ob Štiripasovni cesti med Bernardinom in Piranom
- mestne plombe turističnega značaja na Punt in ob Tartinijevem gledališču
- ureditev Tartinijevega trga
- peš povezava s Pacugom in Fieso
- nov šolski center
- športna igrišča
- nov letni kino

- novi hotelski objekti pod mestnim srednjeveškim obzidjem
- novo pokopališče

##### IZVEDENO

###### Urbanistični koncept:

- ohranitev in delna sanacija starega mestnega jedra
- mestne plombe turističnega značaja na Punt in ob Tartinijevem gledališču – delna izvedba
- ureditev Tartinijevega trga – v devetdesetih letih
- nov šolski center
- športna igrišča – delna izvedba

##### SPREMEMBE

- Od načrtovanih urbanističnih potez se zaradi nezainteresiranosti občinske planerske politike ni izvedlo ničesar.



mi površinami v ospredju je načrt med obema cestama predvideval kmetijska in vinogradniška območja ter krajinske parke (Haliaetum pri Izoli, Seča, Sečoveljske soline ...).

#### 4.2 Vizija prometne rešitve slovenske obale

Vizija globalnega cestnega omrežja slovenske obale je opredeljevala sistem in kategorizacijo cest s povezavami obstoječega cestnega sistema v Italiji in načrtovanega v Istri. Regionalni načrt slovenske obale iz leta 1963 in regionalni načrt slovenske obale in severozahodne Istre iz leta 1965 opredeljujeta *obalno cesto* oziroma *panoramsko magistralno cesto* ter vzporedno z njo, tedaj prvič začrtano, *avtocesto Škofije-Dragonja* in navezavo na jadransko magistralno cesto.

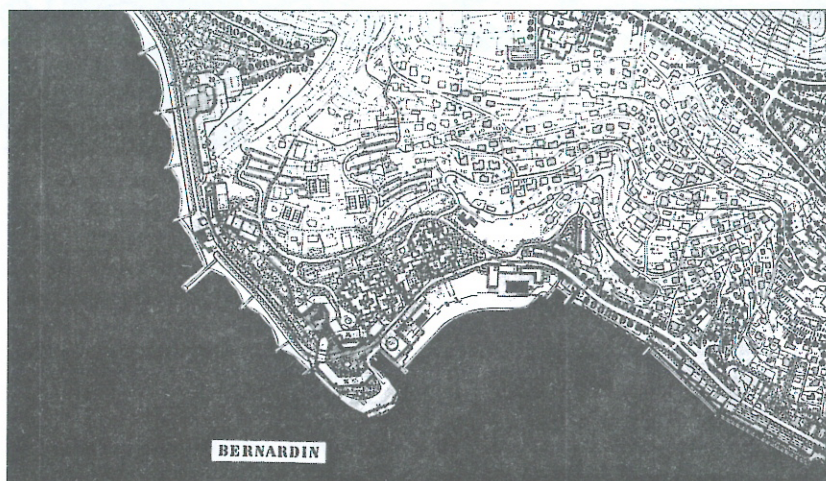
Pravilno je bilo ocenjeno, da bo cestno omrežje na območju Koper, Izole in Pirana časovno preobremenjeno, zato je bila načrtovana rekonstrukcija in modernizacija ceste Črni Kal-Koper-Izola-Piran do mosta na Dragonji z odcepi na Škofije, Ankaran, Lazaret, Portorož in Lucijo-Piran. Obalna cesta – po novem predvidena kot štiripasovna cesta – naj bi potekala po obstoječi trasi, od katere naj bi se umaknila v Izoli in sicer na zunanji rob naravnega amfiteatra tik pod hribom. Predvidena so bila križišča v obliki „poldeteljice“ s povezavo na mestne vpadnice (Koper z dvema vpadnicama, Izola, Strunjan, Portorož in Sečovelje pa z eno).

Trasa nove avtoceste naj bi bila odmaknjena od obalnega pasu navznoter tako, da bi najhitreje povezala Slovensko primorje z zahodnim delom Istre in jadransko magistralo. Prometna poteza, o kateri 35 let po objavi o njeni nujnosti še vedno govorimo, naj bi razbremenila obstoječo obalno panoramsko cesto. Navezava avtoceste na mejne prehode z Italijo, Hrvaško in naprej do Pulja ter korigirana trasa

obalne ceste sta razvidni iz *Regionalnega načrta slovenske obale in severozahodne Istre (1965)*.

Poleg cestnega omrežja je bila načrtovana gradnja komplementarnih objektov, kot na primer: nova avtobusna postaja v Kopru in Izoli ter vrsta servisnih postaj in delavnic.

Za urejeno življenje urbaniziranega okolja je Mihevc gospodarno in funkcionalno trasiral komunalne naprave (energetsko, vodovodno in kanalizacijsko omrežje), ki so pri urbanizaciji mest. Vedeti moramo, da so obalna mesta Koper, Izola in Piran imela pred letom 1960 primitivni kanalizacijski sistem s površinskim odtokom in direktnim izpustom v morje. Zato so se morala vsa tri mesta lotiti postopne rekonstrukcije celotnega kanalizacijskega omrežja in čistilnih naprav.



Slika 8: Urbanistični načrt Bernardina 1968, 1: 500 (vir: arhiv E.M.)

#### NAČRTOVANO

##### Urbanistični koncept:

- obalna promenadna cesta v nivoju obale s tunelom pod Bernardinskim hribom in povezava v globino
- parkirišča v terasah
- dve kategoriji turističnih objektov: delux hotelska zgradba na obali povezana s pripadajočimi samostojnimi depandansami v zelenem zaledju
- ureditev obale
- možnost izvedbe po fazah
- športno rekreativni parkovni sklopi in bazeni
- močna ozelenitev z različno mediteransko vegetacijo
- ohranitev cerkve sv. Bernardina
- stanovanjsko naselje individualnih hiš v zelenju

#### IZVEDENO

##### Urbanistični koncept:

- ureditev obale
- tlorisna trasa ceste
- ohranitev ruševin cerkve sv. Bernardina
- parkirišča v terasah

#### SPREMEMBE

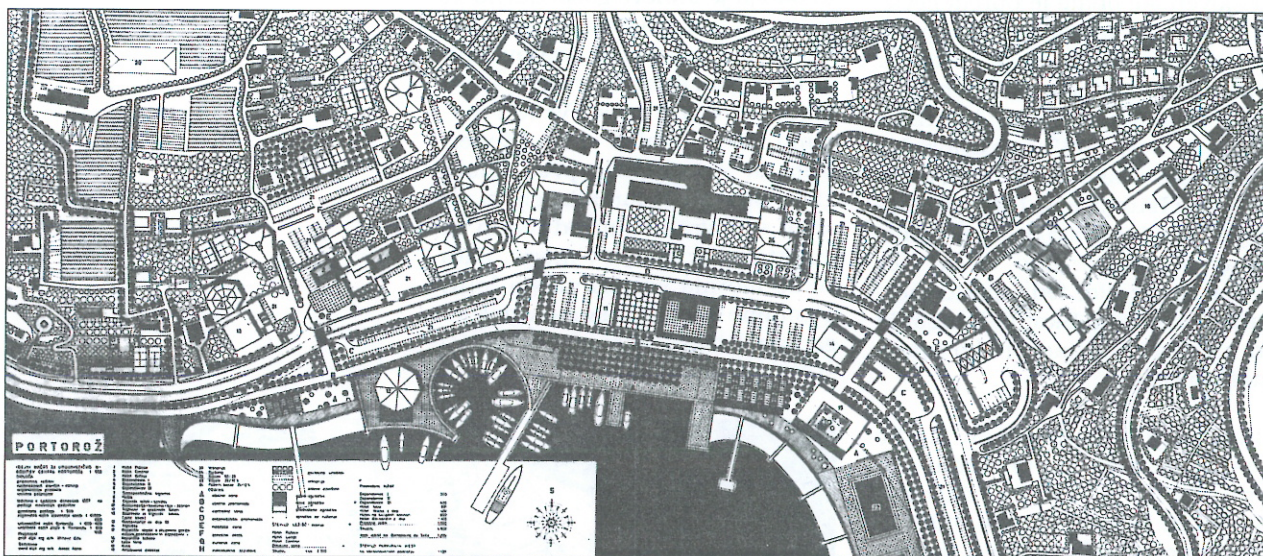
- v razvoj Bernardina so se vključile tuje banke, s tem se je politika načrtovanja, trženja in oblikovanja spremenila in prišla v roke tujcem – idejni projekt so naredili Američani, glavni in izvedbeni projekt pa Invest biro Koper. Strokovni svetovalec na državnem nivoju je bil Mihevc.
- Ker ni bil izveden tunel ni bilo več možnosti za urbanistični razvoj v globino



### 4.3 Urbanistični načrt Kopra (1961)

Po regionalnem planu in gospodarskih, ekonomskih predvidevanjih ter na podlagi politične dolgoročne strategije naj bi Koper postal nekakšna slovenska morska metropola – alternativna konkurenca Trstu – z možnostmi za razvoj industrije, trgovske in industrijske luke in železniškega prometa.

Mihevc in njegovi sodelavci so bili postavljeni pred pomembno vprašanje urbanistične in arhitekturne prenove starega Kopra, ki je obdržal vidno strukturo zgodovinske urbanizacije in tkiva z mnogimi kulturnimi spomeniki, trgi in ulicami. Prav tako je bil težko rešljiv problem osušitve površin, ki so bile takrat še pod morjem, ter kako rešiti problem vodovoda, kanalizacije in energetskega omrežja.



Slika 9: Urbanistični načrt Portoroža 1965, 1: 1000 (vir: arhiv E.M.)

#### NAČRTOVANO

##### Urbanistični koncept:

- mondeno turistično mesto v zelenju
- longitudinalni razklenjen urbanizem
- oblikovanje obale
  - nasutje obale in rekonstrukcija morskega dna,
  - plažni objekti,
  - paviljoni na koncu pomolov po vzoru angleških obmorskih letovišč
  - lungo mare oz. obalna promenada
  - bazeni in športne površine
- štiripasovna promenadne ceste
- vodni promet
  - pristan Bernardin
  - marina v Luciji
  - veliki pomol v Portorožu
- načrti ozelenitve z bogato in raznoliko mediteransko vegetacijo

- postavitve kongresnega centra – celoletni turizem
- lokalna avtobusna postaja
- načrtovana faznost izgradnje

#### IZVEDENO

##### Urbanistični koncept:

- mondeno turistično mesto v zelenju
- longitudinalni razklenjen urbanizem
- obalni prostor
- obalna promenada
- centralni prostor

- avtomobilska promenada
- hotelski prostor
- servisna cesta
- zunanji prostor
- oblikovanje obale
- delno nasutje obale in delna rekonstrukcija morskega dna,
- plažni objekti,
- leseni pomol
- lungo mare – bolj naključen kot načrtovan
- štiripasovna promenadna cesta do skladišč soli in odcepa v Maríno
- ozelenitev – zasajena manj kot polovica načrtovanega
- Avditorij – kulturni in kongresni center
- stopenjska izvedba načrtovanega

#### SPREMEMBE:

- postavitve hotelov je narekovala parcelacija oziroma lastništvo parcel in ne stroka. Edini, ki bi lahko posegel oziroma presegel parcelacijski urbanizem je bil direktor starega hotela Palace. Z odkupom posameznih parcel bi bila zagotovljena kontinuiteta izgradnje Portoroža z močno urbanistično potezo.
- potreba po osrednjem mestnem prostoru s sredotežno turistično, trgovsko in poslovno dejavnostjo. Vrzal neposrečeno nadomeščata ploščad pred novim Palace hotelom in „ciganski šotori“ – Kaštel ob vhodu v Portorož.

Glede na načrtovani razvoj Kopra, regije in države so se ponujale urbanistom tri možne rešitve, ki so z današnjim vedenjem in znanstvenim metodološkim pristopom vrednotenja, lahko bi rekli, preproste v ponujenih skrajnih rešitvah in vmesni ohlapno začrtani alternativni:

- stari Koper ostane nespremenjen in se ga v celoti sanira (fundamentalistično konzervatorstvo), novi Koper pa se z jasno cezuro umakne od starega jedra;
- stari Koper se podre in na mestu starega nastane novi Koper;
- zadnja možnost prenove je pomenila v prvi vrsti ovrednotenje stavbnega fonda starega Kopra s postavitvijo kriterijev vrednotenja, ki so bili postavljene na raven statične presoje. Ohranili naj bi značilne urbanistične poteze, vsebinske, likovno estetske in materialno dobro ohra-



njene prostorske sklope ter arhitekturne spomenike. Novi Koper naj bi se vsebinsko in oblikovno vpletel v obstoječo filigransko mestno strukturo (delna prenova).

Sprejeta je bila zadnja rešitev, ki so jo utemeljevali z novo nastalimi političnimi in gospodarskimi pogoji, ki so določali novo funkcijo bodočega Kopra.

Ohranili naj bi samo izredno pomembne arhitektonske in urbanistične spomenike, trge, ulice ter likovno estetske ambiente in strukturno mrežo urbanizma (predvsem še vidna *cardo* in *decumanus*). Vse to naj bi bila osnova za nove zgradbe v starem Kopru, ki naj bi obdržal funkcijo mestnega središča brez prometa, namenjenega pešcem.

Novi Koper je bil razen Semelele „prazen list papirja“, omejen z dvema ulicama, od katerih zunanja je bila korigirana obalna štiripasovna cesta, notranja aleja – „ogrlica“ okoli starega Kopra – pa kot zračen prostran organizem z veliko zelenja, ki naj bi povezovali železniško postajo in obalo. To področje naj bi mestne vpadnice razdeljevale v posamezne kareje in sicer:

- **Mestni predel ob morju** naj bi postal široka promenada med obalo, ki naj bi bila namenjena športnim aktivnostim in zelenim površinam. Na križišču krožne ceste in najprometnejše napajalne ulice je bila predvidena avtobusna postaja za lokalni mestni promet, ki je sedaj v okviru medmestne avtobusne postaje na obrobju mesta. To področje naj bi bilo dvignjeno na + 2.20 m in bi predstavljalo zaščitni pas za novi Koper, ki je v depresiji.
- **Šolski in športni park** naj bi bil povezan z razširjenim koritom Badaševice in naprej z morjem. Vodni športi naj bi postali sestavni element šolskih aktivnosti ne samo na morju, temveč čim globlje v notranjosti.

- **Štiri stanovanjska naselja** so bila načrtovana kot „v križ“ postavljene soseske z gradacijo različnih tipov stanovanjskih zgradb (stolpnice, bloki, stolpiči, vila-bloki, verižne hiše, atrijske hiše ...).

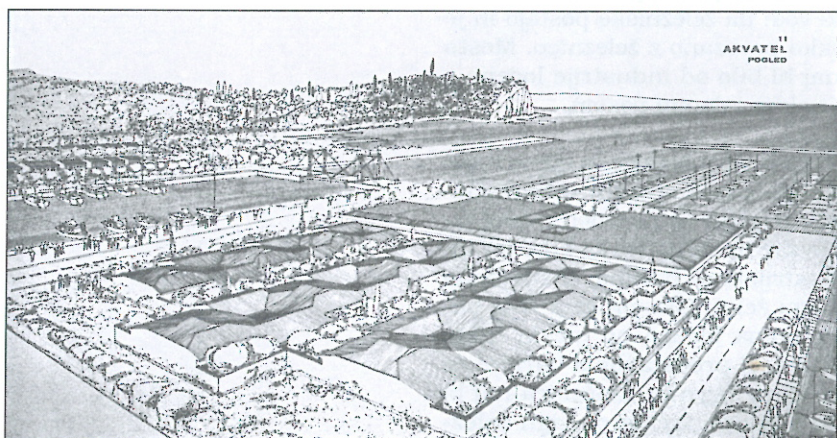
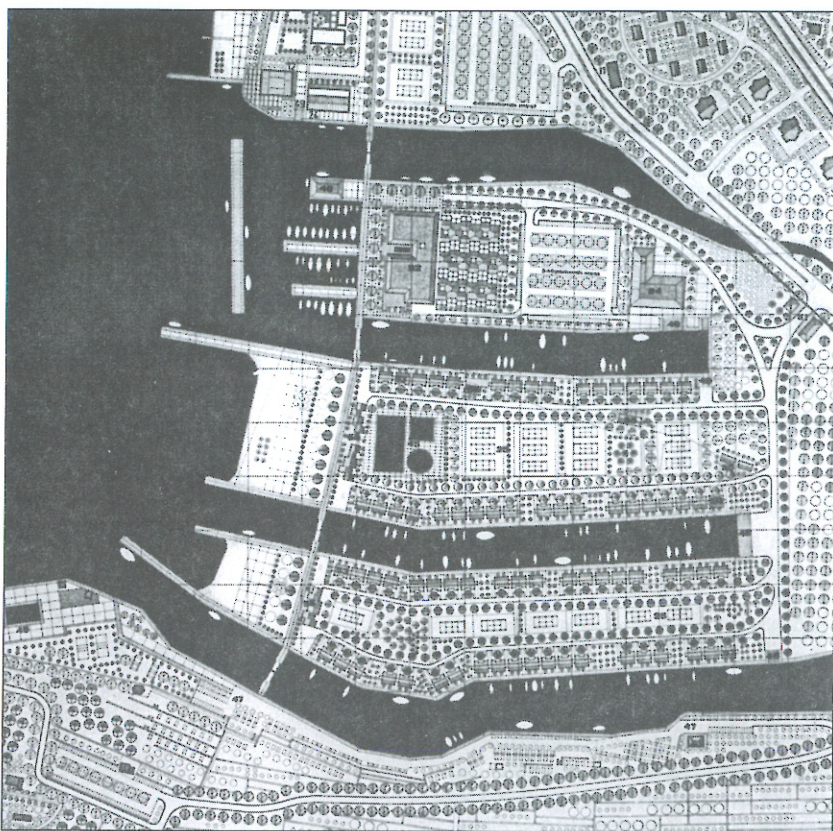
Trgovska luka je bila načrtovana na stiku morske in kopenske poti, s predvidenim akvatorijem, valobrani s skladišči, hladilnicami ... in z rešitvijo vprašanja povezovanja luke s cestno in železniško prometno mrežo, ločeno od stanovanjskih površin.

Industrijska luka je bila predvidena na severovzhodnem delu obale z organiziranim industrijskim bazenom in zajetjem sladke vode. Industrija se je do tedaj razvijala na področju, kjer se nahaja tovarna Tomos. Tega področja ni bilo mogoče povezati z železnico, ker bi s tem onemogočili širjenje novega Kopra. Novo industrijsko področje se zaradi tega razteza ob novem Kopru vzporedno s cesto, ki vodi na železniško postajo in je tako povezano z železnico. Mesto naj bi bilo od industrije ločeno s širokim zelenim pasom.

Vprašanje železnice in njene trase je bilo eno bistvenih urbanističnih pogojev za pravičen razvoj trgovske in industrijske luke ter industrijskega bazena. Predvidena trasa železniške proge je bila popolnoma ločena od mesta tako, da ne bi predstavljala bariere za njegovo širjenje. Železnica naj bi se dotikala mesta ob trgu železniške postaje, kjer je bil predviden prostor za carino, upravo luke in avtobusno postajo. Potniška železniška postaja je bila zaradi tega predvidena kot čelna postaja. Ta del mestnega centra se logično povezuje z železniško in cestno prometno mrežo. Povezovanje cestnega in železniškega prometa je rešeno tako, da ne prihaja do odvečnih križanj ceste in železnice.

Vsa področja, namenjena stanovanjski gradnji, industriji in luki so bila bogato dimenzionirana z možnostjo širjenja, kar je razvidno tudi danes. Cestna in železniš-





**Slika 10:** Urbanistični načrt vodnega kompleksa marina Portorož v Luciji, 1970, 1: 1000 (vir: arhiv E.M.)

#### NAČRTOVANO

##### Urbanistični koncept:

- prometna zasnova je podobna kot v urbanističnem načrtu iz leta 1965
- urbanistični in arhitekturni koncept Marine spominja na funkcionalno shemo solin (dostopni glavni morski kanali, ki se zajedajo globoko v notranjost in ortogonalna mreža kopenskih prstov)
- trije kopenski prsti so med seboj povezani s cesto in mostovi v smeri sever - jug.
- na prvem polotoku je Akvatel (hotel, povezan z vodo) z bungalovi in manjša Marina
- na drugih dveh prstih je bila predvidena zazidava turističnih objektov (75 apartmajskih hiš), longitudinalno postavljenih vzdolž kanalov s športno rekreacijskimi površinami na sredi

#### IZVEDENO

##### Urbanistični koncept:

- turistični vodni kompleks Marina je delno izveden kot izoliran polotok med stanovanjski naseljem Lucije in naravnim parkom Seče; sestavljen je iz rekreacijsko - športnega centra ob štiriposovni cesti, pristanišča - Marine Portorož z vso potrebno infrastrukturo, kopališča in neizkoriščenih površin v zaledju
- povezave sever - jug oziroma Portorož - Seča ni; neurejena je povezava je z lokalno cesto od Zdravstvenega doma do Lucijskega kampa.
- delna izvedba trase panoramske obmorske ceste iz leta 1965 (še vedno nedokončana)
- delna razširitev obsojinskih kanalov na obodu današnjega področja Marine

ka prometna mreža sta bili postavljeni logično in brezkompromisno, le delno izvedeni. Predvidene so bile velike površine za parkiranje, zelenje in nepredvidene dejavnosti.

Koper kot simbioza starega, novega in še novejšega potrebuje urbanistično preveritev in prevetritev vseh načrtov z današnjim gledanjem sodobnega človeka. Prav to pa se lahko doseže z urbanističnimi delavnicami, ki ponujajo strokoven, nepristranski in lokalno neobremenjen pogled na probleme obalnih mest.

#### 4.4 Simonov zaliv - Haliaetum (1968)

Za Izolo je Mihevc predvidel najpomembnejše turistično območje v Simonovem zalivu (v rimskem Haliaetumu). Kraj naj bi svojo zgodovinsko arheološko preteklost povezal s sodobno turistično ponudbo, tako da bi lahko s svojo enkratnostjo Izoli pomagal izoblikovati novo identiteto.

*„V bližini Izole se nahaja, meter pod morjem, stari rimski zaliv. Na obali, sedaj pokriti z vinogradi, se lahko najdejo ostanki rimskega mesta, ostanki mozaika in drugih arheoloških izkopanin. To izredno odkritje je potrebo ohraniti 'in situ'. Stari zaliv, ki zadostuje vsem nautičnim zahtevam, naj bi se dvignil na nivo vode. V parku naj bi vsak obiskovalec užival v lepoti mozaika in izkopanin. Na ta*

- povečana površina privezov za jahte in jadrnice
- izveden umetni otok pred pristaniščem kot valobran

#### SPREMEMBE

- Marina Portorož v Luciji je bila načrtovana v obdobju petnajstih let; različne vizije oblikovanja so zapustile osnovno idejo o preobrazbi solin v športno rekreacijsko območje z bazeni, športnimi igrišči, marino in obalo, namenjeno kopalcem
- razširitev solinskih kanalov se je pokazala za dolgoročno neustrezno rešitev, tako da je danes en sam razširjen in poglobljen kanal za privez manjših čolnov



*način bi bilo ustvarjeno atraktivno jedro novemu turističnemu centru, ki bi bil postavljen na nenaseljenem hribu“ (Mihevc, E., 1964/29).*

Vse, kar se je uresničilo iz urbanistične vizije Mihevčeve ureditve Simonovega zaliva kot bodoče identitete Izole in turističnega arheološkega parka Haliaetum, je delno izvedena dostopna cesta od Prešernove ceste proti morju brez urbanističnega dodatka dvojnega drevoreda. Od objektov so postavljeni Hotel Haliaetum z dependansami Korala, Perla, Mirta in Sirena, restavracija ter kompleks turističnih apartmajskih hišic v zelenju. Že odkrita arheološka najdišča so po temeljitem premisleku Mihevca zasuli zaradi pomanjkanja finančnih sredstev, nestrokovnega odkopavanja in nenazadnje zaradi nezainteresiranosti posameznikov, občine in države za dograditev in vzdrževanje parka Haliaetum po urbanističnem načrtu za Simonov zaliv.

#### 4.5 Urbanistični načrt Izole (1971)

Regionalni načrt slovenske obale je Izolo opredelil kot ribiško in turistično mesto z razvito specifično industrijo. Predvideval je povečanje stanovanjskih površin in industrijske cone. Za 15.000 prebivalcev in 5.600 turistov so predvideli: tri osnovne šole, italijansko šolo, vrtec, jasli, gimnazijo, glasbeno šolo, tehnično in ekonomsko šolo, bolnišnico in zdravstveni dom, avtoservise, veleblagovnico, trgovski center, pristanišče za jahte in linijsko plovbo, občino, pošto, policijsko postajo, industrijski in obrtne centre, avtobusno postajo, galerijo, muzej, stadionski in športni center.

Po smernicah regionalnega načrta slovenske obale so pripravili več različnih urbanističnih načrtov za Izolo. Urbanistični načrt iz leta 1971 opredeljuje prometno rešitev, namembnost in organizacijo površin, varstvo pokrajine in ureditev izolske obale.

Mihevc predvidi programsko in prostorsko ureditev treh glavnih kopenskih vhodov v mesto:

- južni poudarjeni vhod – os amfiteatra zamakne tako, da se navidezno izteče v središče otoka. Južna vpadnica je navezana na zunanjo avtocesto, rekonstruirano obalno štiripasovno cesto in na razširjeno Prešernovo cesto. Cankarjev drevored in nova južna vpadnica škarjasto objameta „mesto na otoku“;
- vzhodni vhod – iz smeri Koper;
- zahodni vhod – Simonov zaliv;

Predvidena je programska in prostorska ureditev povezave obala – mestni program:

- staro mestno jedro-Drevored 1. maja-E. Vatovec-IX. Korpus, Livade
- staro mestno jedro-Bazoviška-Kajuhova
- staro mestno jedro-Bazoviška-Oktobrska revolucija-Simonov zaliv-Jagodje

Obalna promenada je bila predvidena od Belvederja nad Izolo do Kopra s prekinitvijo kontinuitete sprehajalne poti pri industrijskem kompleksu Delamaris in s prehodom skozi staro mestno jedro naprej proti Rudi. Poteza: Belveder-Simonov zaliv-arheološki park Korbat (Haliaetum)-Marina-gostinski športni center-Sončno nabrežje-mandrač-Kopališka ulica-Punta-severno nabrežje-kompleks Delamarisa in ladjedelnice-obala zaliv Viližan-Ruda-obala proti Kopru je še danes zelo aktualna, pa vendar neizvedena.

Prostorsko čitljivost Mihevc zagotavlja z jasno definiranimi mejami posameznih območij (mesto na otoku, mestna območja na kopnem ...) in jih hkrati povezuje (ločuje) z močno vegetacijo, z zelenimi sistemi; poudarja osi pogledov, cestne poteze, zaključene mestne kareje z drevoredi (drevored cipres ob Bazoviški ulici), ohranja arheološko najdišče Haliaetum in ga spreminja v park višjega pomena ter ga vključuje v urbano turistično strukturo. Mihevčev urbanistični načrt za Izolo pou-



darja pomen in ohranitev obstoječega naravnega sistema, krajinske urbanizacije, arhitekturne, arheološke in tehnične dediščine.

#### 4.6 Urbanistični načrt Piran-Bernardin-Portorož; Fiesa-Pacug-Strunjan (1973)

Za Piran kot še živeči spomenik srednjeveške arhitekture je bila predvidena ohranitev in sanacija starega mesta z mestnimi plombami turističnega značaja na Puntini in ob Tartinijevem gledališču. Mihevc je predvidel ureditev Tartinijevega trga, severne obale s promenado in peš povezavo s Pacugom in Fieso, novo mestno vpadnico, ki naj bi se od Piranskega obzidja spustila mimo osnovne šole navzdol do morja. Vpadnica naj bi se priključila na štiripasovno obmorsko cesto iz portoroške smeri. Ob njej naj bi bili hotelski objekti, ki bi predstavljali zaključek naravnih flišnih sten in začetek urbano urejenega vstopa v Piran iz smeri Portoroža. V podaljšku nove mestne vpadnice in ob začetku starega dela mesta je bil predviden v morje nasut in nadgrajen plato, namenjen mirujočemu prometu. S tem naj bi razbremenili Piran od mirujočega in ostalega prometa. Na platoju so bila organizirana parkirišča v zelenju, avtobusna postaja, jadralni klub z manjšo marino, servisni objekt, manjši plažni objekti in dva bazena.

### 5. Urbanizem slovenske obale

Za vrednotenje načrtov in izvedb Mihevčevega urbanizma slovenske obale so bile postavljene naslednje predpostavke, trditve ali hipoteze:

1. Da imajo urbanistični načrti in njihove izvedbe regionalni značaj – **regionalno identiteto**, kjer gre izpostaviti dejstvo, da je regionalizem prisoten v Mihevčevi filozofiji ustvarjanja vsaj deset let pred časom, torej desetletje pred evrop-

skimi teoretičnimi razmišljanji o regionalizmu kot možni arhitekturni in urbanistični smeri.

Elementi regionalne identitete so: členjenje in parkovno potapljanje gradbenih mas v zelenje, v mediteranski park,

- obalni pas je oblikovan z morskimi elementi in namenjen javni rabi,
- ohranjanje terasastih območij in sklenjene zelene površine.

2. Da je urbanistični funkcionalizem prerasel v humane, trajne arhitekturne in urbanistične kvalitete rešitve – **humanistično filozofijo oblikovanja**.

Humanistična filozofija oblikovanja je izražena kot:

- drobno merilo gradbenih mas v merilu človeka,
- razklenjen urbanizem in raznolikost urbanističnih vzorcev,
- nasipavanje obale zaradi večje izrabe ter rekonstrukcija morskega dna,
- humano oblikovani urbanistični motivi: drevored, aleja, avenija, vhodni nadstreški ...

3. Da je obravnavanje regionalnega in urbanističnega razvoja presegalo uradne strokovne doktrine z daljnovidnostjo in preprosto življenjsko modrostjo – **vizionarsko načrtovanje**.

Vizionarsko načrtovanje se je skozi politični, ekonomski, gospodarski in družbeni razvoj uresničilo v naslednjih postavkah:

- Koper kot glavno mesto Primorja in Luka Koper,
- Slovensko primorje je bilo načrtovano kot enovita turistična regija,
- globalna prometna ureditev in hierarhija cestnega omrežja,
- razklenjen urbanizem,
- širokopotezno urejanje obalnega pasu.

4. In da je Arhitektura z veliko začetnico v svoji genezi **prostorska umetnost** oziroma umetnost prostora.



Prostorska umetnost je izražena z uveljavljanjem urbanih motivov (npr. ogrlica – Koperska mestna avenija in lungo mare: Lucija-Bernardin-Piran, Izola-Simonov zaliv-Belveder, Žuster-na-Koper) in zaključenih prostorskih sklopov:

- ulica – objekti v Portorožu in načrtovani hotelski objekti v Piranu
- aleja – Cankarjeva cesta in Bazoviška cesta v Izoli
- avenija – portoroška obalna cesta
- trg z arkadami – Novi hotel Palace
- piazzetta – Belvedere Koper
- dominantna/vertikalni poudarek – Belveder Koper
- polkrožna točkovna zasnova – načrtovani hotelski kompleks Bernardin, stanovanjska soseska Semedela
- amfiteater – načrtovani hotel v Simonovem zalivu
- ploščad – med hotelom Palace in kavarno v Portorožu

Slovenska obala je edina regija oziroma področje v Sloveniji, ki se je gradila po enotni Mihevčevi urbanistični viziji in vidno izstopa iz povprečnosti urbanističnega in arhitektonskega oblikovanja drugih slovenskih regij.

Ob tem lahko beremo v reviji Casabella (Casabella, 1963/280) primer Mihevčeve makro in mikro urbanistične ureditve slovenske obale, ki jo postavljajo kot zgled italijanskim načrtovalcem.

Mag. Jasna Kralj Pavlovec, univ. dipl. inž. arh., Ljubljana

#### Arhivsko gradivo

Arhiv Eda Mihevca na Fakulteti za arhitekturo, Zoisova 12 in na Trubarjevi 14, Ljubljana

Arhiv Nuše Mihevc, Med vrtovi 3, Portorož

Arhiv Marka Mihevca, Grogarjeva 18, Ljubljana

Arhiv Arhitekturnega muzeja, Ljubljana

### Kratka biografija Eda Mihevca (1911-1985)

- |             |   |
|-------------|---|
| 1911.       | (8. julij) rojen v Trstu  |
| 1931.       | maturiral na gimnaziji v Ljubljani  |
| 1931./32.   | vpisal na Oddelek za arhitekturo Tehniške fakultete Univerze v Ljubljani  |
| 1936.       | (1. avgusta) diplomiral pri prof. Jožetu Plečniku   |
| 1937.-1940. | (5. 6.-31. 7.) služboval v projektivnih in stavbnih podjetjih v Ljubljani   |
| 1940.       | opravi strokovni izpit za pooblaščenega inženirja   |
| 1941.-1943. | komandant Gubčeve brigade, komandant višje oficirske šole za obveščevalce, načelnik glavnega štaba operacijskih oddelkov in član vrhovnega štaba NOV in POS |
| 1943.       | gospodarski pooblaščenec FLRJ (Federativne ljudske Republike Jugoslavije) v Trstu in Juljski krajini  |
| 1945.       | (16. 6.) šef kabineta v ministrstvu za industrijo in rudarstvo LRS (Ljudske Republike Slovenije)  |
| 1946.       | (11. 11.) izredni profesor za stanovanjske in industrijske zgradbe na Oddelku za arhitekturo tehniške fakultete Univerze v Ljubljani                        |
| 1949.       | 1. nagrada vlade FLRJ, Ministrstva za prosveto in kulturo za izvedbo industrijskih objektov Litostroja (sodelavec Miroslav Gregorič)                        |
| 1950.       | nagrada Ministrstva za gradnjo LRS za zazidalni načrt kemične tovarne Belinka   |
| 1958.-1981. | redni profesor za predmet stanovanjske zgradbe, industrijske zgradbe, oprema prostora; vodil seminar za kompozicijo   |
| 1965.       | nagrada mesta Ljubljane za vidne dosežke v arhitekturi  |
| 1969.       | Prešernova nagrada za <i>Arhitektonsko urbanistično rešitev kompleksa Lucija</i>  |
| 1981.       | upokojen, se preseli v Portorož   |
| 1985.       | naziv zaslužni profesor za pedagoško delo, ki mu ga je podelila Fakulteta za arhitekturo, gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani                    |
| 1985.       | (4. 6.) umrl v Portorožu  |