

Mentor: Tadej Glažar

Priprava: Ajda Primožič

## Krpanje mesta Reka, mednarodna arhitekturna delavnica / *Reka patching the city, international architecture workshop*

### Organizacija

UL Fakulteta za arhitekturo, Društvo arhitekata Rijeka (DAR).

### Kraj, datum

Prva delavnica z zaključno predstavitevijo 7. - 11. oktober 2008, dvorana Filodramatica, Korzo 28/1, Rijeka; zaključna predstavitev petek, 19. december 2008, mestna hiša, Korzo 16, Rijeka.

### Sodelujoči

Šest evropskih fakultet, vsaka s petimi študenti. **Mentorji:** Tadej Glažar in Jurij Kobe (Ljubljana/SLO), Randić-Turatić (Zagreb/CRO), Hrvoje Njirić (Split/CRO), Bradić-Nizić (Dunaj/A), Bosshart in Luchsinger (Wintertur/CH), James Njoo (Pariz - La Vilette/F); **asistenti:** Primož Boršič, Jure Grohar; **študenti:** Blaž Boldin, Vid De Gleria, Tomaž Lešnjak, Matic Pajnik, Ajda Primožič, Eva Remec.

### Sredstva, pokrovitelji

Pokrovitelj: mesto Reka, INA.

### Predstavitev

Krpanje grada 08 međunarodna arhitektonska radionica u Rijeci, 2008.

### Tema delavnice

Pri oceni kvalitete življenja v mestu Reka moramo vzeti v zakup, da je rafinerija INA tik pred zaključkom selitve svoje proizvodnje na južni polotok Bakar. Na ta račun je mesto skoraj v samem centru dobilo velik potencial za razvoj raznovrstnega programa.

Kakšna je torej kvaliteta pridobljenega območja? Na strmeh in težko zazidljivem območju, ki ga osvobodimo industrije, dobimo 50 hektarov in dva kilometra obalnega pasu kar ima neprecenljivo vrednost. Dodano vrednost prostoru daje bogata industrijska zgodovina, ter specifična zapuščina industrijskih

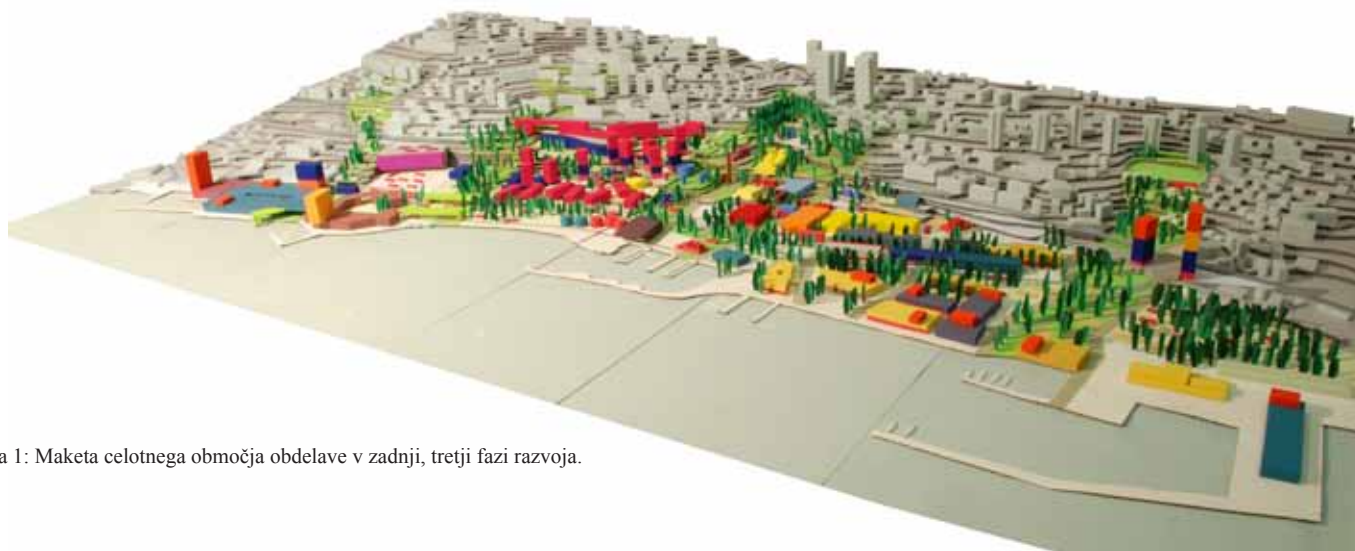
stavb. Kaj se bo s tem območjem zgodilo v bližnji prihodnosti, je zato zelo pomembno vprašanje.

Mednarodno študentsko delavnico, REKA krpanje mesta, je organiziral mestni svet Reke, da bi dobili nekaj začetnih idej o tem, kaj potrebuje mesto Reka in kakšen program bi bil najbolj primeren za lokacijo. V oktobru 2008 smo bili tako seznanjeni z lokacijo in vlogo INE v vsakdanjem življenju mesa. V tem času smo pripravili tudi analize, ki so nam koristile pri kasnejšem razvoju projektov. Sledila je vmesna kritika v Ljubljani, na kateri so bile predstavljene idejne usmeritve skupin in njihov napredek. Končna kritika projektov je bila na Reki v decembru 2008. Sledila je javna primerjava in kritična razprava o projektih. Delavnica ni imela zmagovalcev, mestu pa je ponudila širok spekter različnih idej, ki jih mesto lahko uporabi za nadaljnji razvoj novo pridobljenega območja.

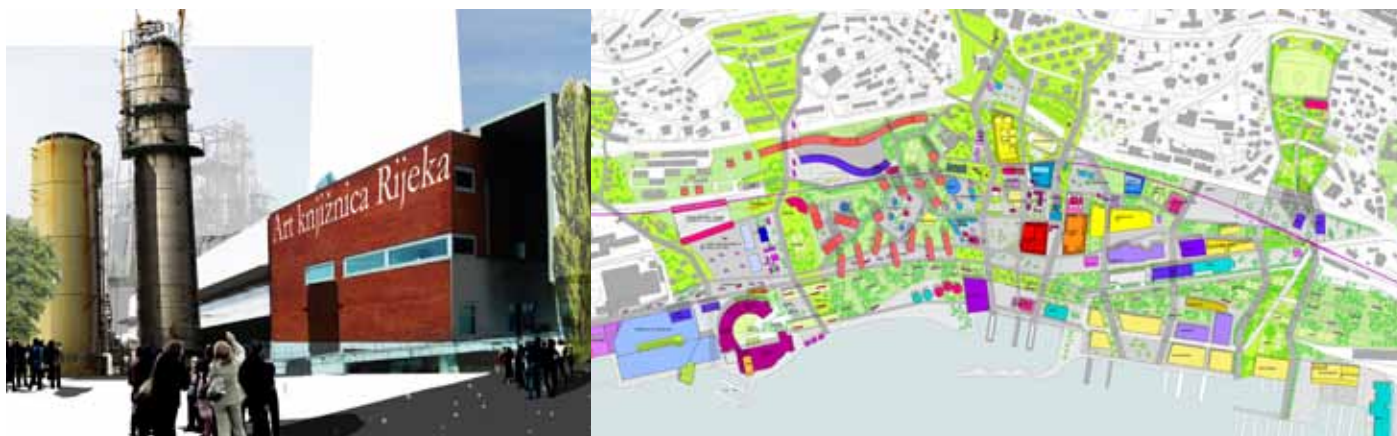
### Ekstremna preobrazba, Mlaka

Koncept projekta temelji na povezavi med gosto naseljeno okolico in morjem. Območje je programska razširitev in dopolnitev okolice, ki hkrati zagotavlja potrebno količino odprtih prostorov. Povezava poteka preko štirih pasov, ki območje oskrbujejo z obiskovalci. Na njih je zgoščen različen program, delijo pa se na pas stadiona Podmurvica, kulturni pas INA, pas z amfiteatrom in pas torpedo. Pasovi predstavljajo javno površino na kateri se zvrstijo različni programi in ustvarjajo različni mikroambienti. To ustvarja pestro dogajanje v vsakdanjem življenju okoliških prebivalcev, ki bi lahko odpeljali svoje otroke v osnovno šolo Mlaka, šli na kavo v Remizo in odšli na delo v Imigrante.

Kvalitetna industrijska zapuščina se ohranja in posodablja z dodajanjem novih programov. Tehnična zapuščina pa je vključena v sklop muzeja na prostem in integrirana v prostorski programski sistem. Z revitalizacijo obstoječega prostora in arhitekture smo obdržali značilnost območja, posodobili identiteto prostora in zmanjšali stroške. Ker je danes prilagodljivost in hiter odziv na spremembo velika prednost, smo projekt razdelili na tri faze. Ta metoda omogoča enostavno prilagajanje projekta na spremembe. Z našim konceptom smo razvili enega od možnih programskih scenarijev, ki bi bil realiziran skozi tri faze.

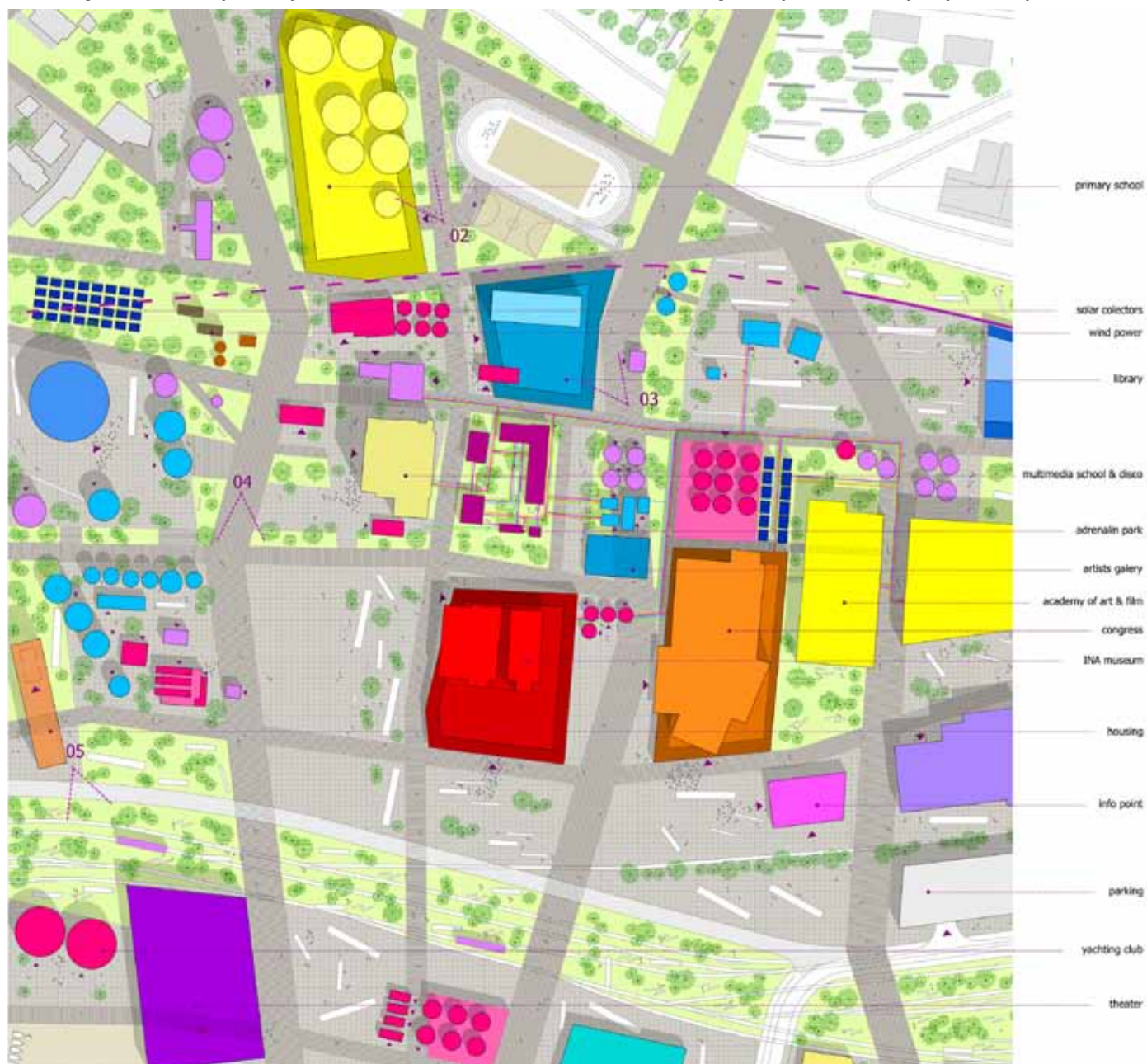


Slika 1: Maketa celotnega območja obdelave v zadnji, tretji fazi razvoja.



Slika 2: Pogled na Narodno knjižnico Rijeka.

Slika 3: Urbanistični načrt celotnega območja obdelave v zadnji, tretji fazi razvoja.



Slika 4: Urbanistični načrt osrednjega povezovalnega pasu.