



Naslov projekta

PUT-UP ISTRE, SI-HR-3-2-018

Prostorska ureditev območja – notranjost in primorje Istre

**ŠTUDIJA PROSTORSKIH USMERITEV IN IZHODIŠČ ZA DOLOČITEV
KLJUČNIH RAZVOJNIH VSEBIN ZA OBALO
(občine: Ankaran, Koper, Izola, Piran, Buje, Umag, Brtonigla,
Novigrad)**



Univerza v Ljubljani



Februar 2016



Univerza v Ljubljani
Fakulteta za arhitekturo
Zoisova 12
1000 Ljubljana

Tel.: +386 (0)1 200 07 49
Fax: +386 (0)1 425 74 14
Mail: peter.gabrijelcic@fa.uni-lj.si
Web: www.put-up-istre.eu

OPOMBA:

Državna meja Republike Slovenije in Republike Hrvaške ni dokončno ustanovljena niti na kopnem niti na morju. Prikaz meje je načelen in se prikazuje z mejami prostorskih enot/naselij/odvisno od posameznih prikazov. Meja na morju in kot tudi kopenske meje so predmet spora Republike Slovenije in Republike Hrvaške. V pričujoči publikaciji prikaz mej nima ne pravnega ali katerega koli drugega pomena in na noben način ne odraža stališč ene ali druge strani, kot tudi ne stališča Evropske unije.

ODPOVED ODGOVORNOSTI

Ta publikacija je bila izdelana s pomočjo Evropske unije. Za vsebino te publikacije je izključno odgovorena javna ustanova - Univerza v Ljubljani Fakulteta za arhitekturo in v nobenem pogledu ne izraža stališča Evropske unije.

DISCLAIMER

This publication has been produced with the assistance of the European Union. The contents of this publication are the sole responsibility of Public Institution University of Ljubljana, Faculty of Architecture and can in no way be taken to reflect the views of the European Union.



OSNOVNE INFORMACIJE

Naslov programa

Operativni program Slovenija – Hrvaška 2007.- 2013. (Evropski fond za regionalni razvoj)

Upravni odbor programa

Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj in evropsko kohezijsko politiko

Naslov projekta

Prostorska ureditev območja – notranjost in primorje Istre

Akronim

PUT – UP ISTRE

Vodilni partner

Zavod za prostorsko ureditev istrske županije

Projektni partnerji

Mestna občina Koper

Mesto Pulj

Regionalni razvojni center koper

Univerza v Ljubljani - Fakulteta za arhitekturo

Mesto Buzet

Prioriteta

Trajnostno upravljanje naravnih virov - Varstvo okolja

Vključne regije

Slovenija: Notranjsko-kraška regija, Obalno-kraška regija, Osrednjeslovenska regija

Hrvaška: Istarska županija

Obdobje trajanja projekta

02.02.2015 - 01.05.2016.

Internetna stran programa

www.si-hr.eu

Internetna stran projekta

www.put-up-istre.eu



SPISEK ZUNANJIH PODIZVAJALCEV

Koordinator skupnega koncepta

"Študije prostorskih usmeritev in izhodišč za določitev ključnih razvojnih vsebin za mejno območje"

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za Arhitekturo
prof. mag. Peter Gabrijelčič,

Študija "Koncept prostorskega razvoja Istre - raziskava petih vsebinskih sklopov: promet, turizem, kmetijstvo, gospodarstvo in narava" za hrvaški del Istre in poenotenje študije

(Zavod za prostorsko ureditev Istrske)

Izdelovalec: URBING d.o.o., Zagreb

Kontaktne osebe: Darko Martinec, dipl. ing. arh.

Ratimir Zimmermann, dipl. ing. arh.

Prometna študija za slovensko Istro

Koordinator: doc. dr. Ilka Čerpes

Izdelovalec: PNZ Svetovanje projektiranje, d.o.o., Ljubljana

Kontaktna oseba: Marko Jelenc, u.d.i.g.

Študija turizma in poselitve za slovensko Istro

Koordinator: asist. Janez Grom

Izdelovalec: Razvojni center PLANIRANJE d.o.o., Celje

Kontaktna oseba: doc. dr. Boštjan Bugarič

Študija kmetijstva in poselitve za slovensko Istro

Koordinator: doc. dr. Špela Hudnik

Izdelovalec: URBANISTI, d.o.o., Celje

Kontaktna oseba: mag. Gorazd Furman Oman, u.d.i.a.

Študija naravnih danosti in poselitve za slovensko Istro

Koordinator: asist. Miha Konjar

Izdelovalec: ACER, d.o.o., Novo Mesto

Kontaktna oseba: mag. Jelka Hudoklin

Študija gospodarskih dejavnosti in razvojnih trendov za slovensko Istro

Koordinator: asist. dr. Gregor Čok

Izdelovalec: INŠTITUT ZA EKONOMSKA RAZISKOVANJA, Ljubljana

Kontaktna oseba: dr. Damjan Kavaš



Naslov projekta

PUT-UP ISTRE, SI-HR-3-2-018

Prostorska ureditev območja – notranjost in primorje Istre

**ŠTUDIJA PROSTORSKIH USMERITEV IN IZHODIŠČ ZA DOLOČITEV KLJUČNIH
RAZVOJNIH VSEBIN ZA OBALO
(občine: Ankaran, Koper, Izola, Piran, Buje, Umag, Brtonigla, Novigrad)**

Naslov izdelovalca:

UNIVERZA V LJUBLJANI, FAKULTETA ZA ARHITEKTURO

Zoisova 12, 1000 Ljubljana,

ki jo zastopa: prof. mag. Peter Gabrijelčič

Urednika

doc. dr. ŠPELA HUDNIK, dr. GREGOR ČOK

Avtorji

prof. mag. PETER GABRIJELČIČ

doc. dr. ALENKA FIKFAK

doc. dr. ŠPELA HUDNIK,

dr. GREGOR ČOK

doc. dr. ILKA ČERPES

JANEZ GROM

MIHA KONJAR

DARKO MARTINEC

RATIMIR ZIMMERMANN

dr. BOŠTJAN BUGARIČ

TINA COTIČ

MARKO JELENC

IGOR TRDIN

DAVID TROŠT

MATIJA NOSE

mag. IRENA HOČEVAR

mag. JELKA HUDKLIN

TANJA JERIN JEVNIKAR

dr. MOJCA FURMAN OMAN

mag. GORAZD FURMAN OMAN

mag. KLEMEN KOMAN

dr. DAMJAN KAVAŠ

Prevajalec

Vesna Hrdlička

Izdajatelj

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo

Ljubljana: Februar 2016.

VSEBINA

ADRIATIC CITY - JADRANSKO SOMESTJE	9
UVOD	10
1. INVENTARIZACIJA VSEBINE IN ANALIZA OBSTOJEČIH RAZVOJNIH DOKUMENTOV ZA OBMOČJE "PUT-UP ISTRE"	12
1.1. OBSTOJEČI RAZVOJNI DOKUMENTI V REPUBLIKI SLOVENIJI.....	12
1.2. OBSTOJEČI RAZVOJNI DOKUMENTI - REPUBLIKA HRVAŠKA	13
2. PODROČJE PROMETA	16
2.1. PODROČJE PROMETA - SLOVENSKA OBALA	16
2.1.1. STANJE/RAZVOJNE MOŽNOSTI/PROBLEMI IN OMEJITVE	16
2.1.2. CILJI/STRATEŠKE OPREDELITVE	17
2.1.3. MOGOČE PLANSKE REŠITVE/PREDKONCEPT	17
2.1.4. SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA PROMETA NA SLOVENSKE OBALI	19
2.1.5. SMERNICE RAZVOJA PROMETA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE	22
2.2. PODROČJE PROMETA - HRVAŠKA OBALA.....	24
2.2.1. STANJE / RAZVOJNE MOŽNOSTI / OMEJITVE IN PROBLEMI	24
2.2.2. CILJI / STRATEŠKA OPREDELITEV	27
2.2.3. MOGOČE PLANSKE REŠITVE / PREDKONCEPT	28
2.2.4. SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA PROMETA NA HRVAŠKI OBALI	29
2.2.5. SMERNICE RAZVOJA PROMETA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE	33
2.3. SINTEZA SMERNIC ZA KONCEPT ISTRE – PROMET NA OBMOČJU OBALE.....	38
3. PODROČJE TURIZMA	40
3.1. PODROČJE TURIZMA - SLOVENSKA OBALA	40
3.1.1. STANJE/RAZVOJNE MOŽNOSTI/ PROBLEMI IN OMEJITVE.....	40
3.1.2. CILJI/ STRATEŠKE OPREDELITVE.....	42
3.1.3. MOGOČE PLANSKE REŠITVE/PREDKONCEPT	43
3.1.4. SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA TURIZMA NA SLOVENSKE OBALI	43
3.1.5. SMERNICE RAZVOJA TURIZMA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE.....	44
3.2. PODROČJE TURIZEM - HRVAŠKA OBALA	46
3.2.1. STANJE / RAZVOJNE MOŽNOSTI / OMEJITVE IN PROBLEMI	47
3.2.2. CILJI / STRATEŠKA OPREDELITEV	48
3.2.3. MOŽNE PLANSKE REŠITVE / PREDKONCEPT	49
3.2.4. SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA TURIZMA NA HRVAŠKI OBALI	51
3.2.5. SMERNICE RAZVOJA TURIZMA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE.....	53
3.3. SINTEZA SMERNIC ZA KONCEPT ISTRE – TURIZEM NA OBMOČJU OBALE	54

4.	PODROČJE KMETIJSTVA IN POSELITVE.....	57
4.1.	PODROČJE KMETIJSTVA IN POSELITVE - SLOVENSKA OBALA.....	57
4.1.1.	STANJE/RAZVOJNE MOŽNOSTI/ PROBLEMI IN OMEJITVE.....	57
4.1.2.	CILJI/ STRATEŠKE OPREDELITVE.....	59
4.1.3.	MOGOČE PLANSKE REŠITVE/PREDKONCEPT.....	60
4.1.4.	SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA KMETIJSTVA IN POSELITVE NA SLOVENSKI OBALI	61
4.1.5.	SMERNICE RAZVOJA KMETIJSTVA IN POSELITVE V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE	62
4.2.	OBMOČJE KMETIJSTVA - HRVAŠKA OBALA	65
4.2.1.	STANJE / RAZVOJNE MOŽNOSTI / OMEJITVE IN PROBLEMI	65
4.2.2.	CILJI/ STRATEŠKE OPREDELITVE.....	65
4.2.3.	MOGOČE PLANSKE REŠITVE / PREDKONCEPT	66
4.2.4.	SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA KMETIJSTVA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE	67
4.2.5.	SMERNICE ZA RAZVOJ KMETIJSTVA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE	70
4.3.	SINTEZA SMERNIC ZA KONCEPT ISTRE – KMETIJSTVO IN POSELITEV NA OBMOČJU OBALE... 72	
5.	PODORČJE GOSPODARSTVA.....	75
5.1.	PODROČJE GOSPODARSTVA - SLOVENSKA OBALA.....	75
5.1.1.	STANJE/RAZVOJNE MOŽNOSTI/ PROBLEMI IN OMEJITVE.....	75
5.1.2.	CILJI/ STRATEŠKE OPREDELITVE.....	76
5.1.3.	MOGOČE PLANSKE REŠITVE/PREDKONCEPT	77
5.1.4.	SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA GOSPODARSTVA NA SLOVENSKI OBALI	77
5.1.5.	SMERNICE RAZVOJA GOSPODARSTVA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE	77
5.2.	PODROČJE GOSPODARSTVA - HRVAŠKA OBALA	78
5.2.1.	STANJE / RAZVOJNE MOŽNOSTI / OMEJITVE IN PROBLEMI	78
5.2.2.	CILJI / STRATEŠKE OPREDELITVE.....	79
5.2.3.	MOŽNE PLANSKE REŠITVE / PREDKONCEPT	83
5.2.4.	SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA GOSPODARSTVA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE	83
5.2.5.	SMERNICE ZA RAZVOJ GOSPODARSTVA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE	86
5.3.	SINTEZA SMERNIC ZA KONCEPT ISTRE – GOSPODARSTVO NA OBMOČJU OBALE	87
6.	PODROČJE NARAVNIH DANOSTI IN POSELITVE.....	90
6.1.	PODROČJE NARAVNIH DANOSTI IN POSELITVE - SLOVENSKA OBALA.....	90
6.1.1.	STANJE / RAZVOJNE MOŽNOSTI / PROBLEMI IN OMEJITVE NARAVNE DANOSTI	90
6.1.2.	CILJ / STRATEŠKA OPREDELITE.....	96
6.1.3.	MOGOČE PLANSKE REŠITVE / PREDKONCEPT	97
6.1.4.	SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA NARAVNIH DANOSTI NA SLOVENSKI OBALI	98
6.1.5.	SMERNICE RAZVOJA NARAVNIH DANOSTI V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE	100
6.2.	PODROČJE NARAVNIH DANOSTI IN POSELITVE - HRVAŠKA OBALA	101
6.2.1.	STANJE / RAZVOJNE MOŽNOSTI / OMEJITVE IN PROBLEMI	101
6.2.2.	CILJI / STRATEŠKA OPREDELITEV	101

6.2.3.	MOŽNE PLANSKE REŠITVE / PREDKONCEPT	104
6.2.4.	SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA NARAVNIH DANOSTI NA HRVAŠKI OBALI	106
6.2.5.	SMERNICE ZA RAZVOJ NARAVNIH DANOSTI V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE 113	
6.3.	SINTEZA SMERNIC ZA KONCEPT ISTRE – NARAVNE DANOSTI IN POSELITVE NA OBMOČJU OBALE 118	
7.	SINTEZA SMERNIC ZA RAZVOJ ISTRE	123
	LITERATURA IN VIRI	127

ADRIATIC CITY - JADRANSKO SOMESTJE

Glede sistemske procese, ki se odvijajo na evropskem kontinentu, se postavlja vprašanje, ali jadranska mesta sploh izpolnjujejo pogoje, da se združijo v enotno somestje. Na videz ne, saj je eden osnovnih pogojev dobra povezanost sosednjih mest s sodobnim cestnim in železniškim omrežjem, zato imajo običajno ter posledično tudi urbane regije zvezdasto ali linearno obliko. Mesta v urbani regiji se koncentrirajo okoli nekega osrednjega mesta, ki ima funkcijo "metropole". V primeru Jadranskih mest je center v resnici programsko izvotljen saj ga predstavlja Jadransko morje. Ob današnjih transportnih tehnologijah, ki favorizirajo cestni in železniški transport, morje mesta prej razdvaja kot združuje. Pričakovali bi, da se mesta kot so Pescara ali Zadar učinkoviteje povezujejo z zalednimi mesti kot pa preko morja. Vendar je situacija tako na italjanski kot hrvaški strani podobna. V obeh primerih gre za relativno ozek obalni pas, ki je ločen od zaledja z visokim gorovjem, zato se obalna mesta pogosto povezujejo le s sosednjimi obalnimi mesti v nekakšno linearno somestje. Pogosto so tako gospodarsko kot kulturno in politično odrinjena ob rob matičnemu dogajanju v državi, zato iščejo novo priložnost v ideji o skupni funkcionalni jadranski evropski regiji. Njen gospodarski razvoj vidijo predvsem v razvoju industrije, ki se veže na ladijski transkontinentalni transport, v turizmu in zaradi kvalitete ambienta na področju znanosti, kulture in izobraževanja. Zaradi ugodne klime ne gre zanemariti niti specializiranega kmetijstva. Perspektivo vidijo v oblikovanju enotne trgovske znamke, kar bi vodilo k višji stopnji kooperacije pri oblikovanju skupnih produktov.

Zaradi specifične geografske dispozicije jadranskih obalnih mest so nekatera mesta že danes povezana v krajše ali daljše linearne urbane regije. Na primer Pescara, Ancona, Rimini ali Split, Zadar, Rjeka. Obstaja potencialna možnost za oblikovanje takšnega somestja na osi Monfalcone, Trst, Koper, Pula, Rjeka vendar pa so v naših glavah še vedno neprešene mentalne pregrade, ki preprečujejo učinkovitejše prekomorno sodelovanje. V omenjenih linearnih urbanih tvorbah so prisotni naporji za vzpostavitev učinkovitih in hitrih avtocestnih in železniških priobalnih komunikacij, s katerimi bi postopoma sklenili krog okoli Jadranskega morja. V tem smislu morda ni utopično razmišljati o tunnelski ali mostni povezavi med Italijo in Grčijo (oziroma med Evropo in Azijo), kar bi občutno skrajšalo časovno-stroškovno razdaljo med Ostendem in Istanbulom, hkrati pa bi imela takšna povezava neslutene učinke na nadaljni razvoj jadranske regije. Vsekakor ostaja v regiji nerešen problem hitrih, prečnih, prekomorskih povezav med posameznimi mestih na obeh obalah Jadranskega morja. Ob prepričljivi strategiji skupnega gospodarskega razvoja bi moral biti prvi korak usmerjen k investiranju v učinkovite in pogoste ladijske medmestne linije kot tudi v razvoj lokalnih prekomorskih letalskih linij. Na ta način bi se vzpostavilo vzpodbudno okolje za gospodarsko in kulturno kooperacijo, celoten jadranski bazen pa bi učinkoval kot kompleksen Adriatic City. Za kaj takšnega pa je potrebno imeti skupno vizijo in politično voljo ter podjetniški pogum. In prav oblikovanje vizije je zato eden prvih potrebnih korakov, ki vodijo na pot k skupnemu cilju. In ta pot se začne pogosto prav v akademskem in kulturnem okolju, čigar sveže ideje so predhodnica kasnejšim gospodarskim in političnim odločitvam.

Prof. mag. Peter Gabrijelčič

UVOD

Cilj čezmejnega sodelovanja v Evropski uniji je usmerjen v reševanje skupnih izzivov, ki so skupno identificirani v obmejnih regijah, kot recimo: slabe dostopnosti, še posebej glede povezanosti informacijskih in komunikacijskih tehnologij ter prometne infrastrukture, lokalnih industrij v upadu, neustreznih poslovnih okolij, pomanjkljivosti omrežja med lokalnimi in regionalnimi upravami, nizki ravni raziskav in inovacij ter prevzema informacijskih in komunikacijskih tehnologij, onesnaženosti okolja, preprečevanja tveganja, negativnih stališč do državljanov sosednjih držav, zato bi moral biti cilj izkoriščanje neizkoriščenih potencialov za rast v obmejnem območju (razvoj čezmejnih objektov in grozdov za raziskovanje in inovacije, integracija čezmejnega trga dela, sodelovanje med izobraževalnimi institucijami, vključno z univerzami, ali pa med zdravstvenimi ustanovami) z istočasno krepitvijo sodelovanja z namenom splošnega usklajenega razvoja Unije. S krepitvijo čezmejnega sodelovanja v obmejnih območjih se hkrati prispeva k skupnemu razvoju teritorialnega sodelovanja, zvišanju mednarodne konkurenčnosti hrvaških obmejnih regij, zmanjšanju družbene in gospodarske neenakosti med hrvaškimi regijami in poenotenju njihovega razvoja.

Program čezmejnega sodelovanja Hrvaška-Slovenija 2014-2020 je nadaljevanje dobrega sodelovanja dveh držav iz prejšnjega finančnega obdobja 2007-2013. Programsko območje zdaj zajema 8 županij s hrvaške strani ter 9 regij s slovenski strani. Definirana so prioritarna področja sodelovanja:

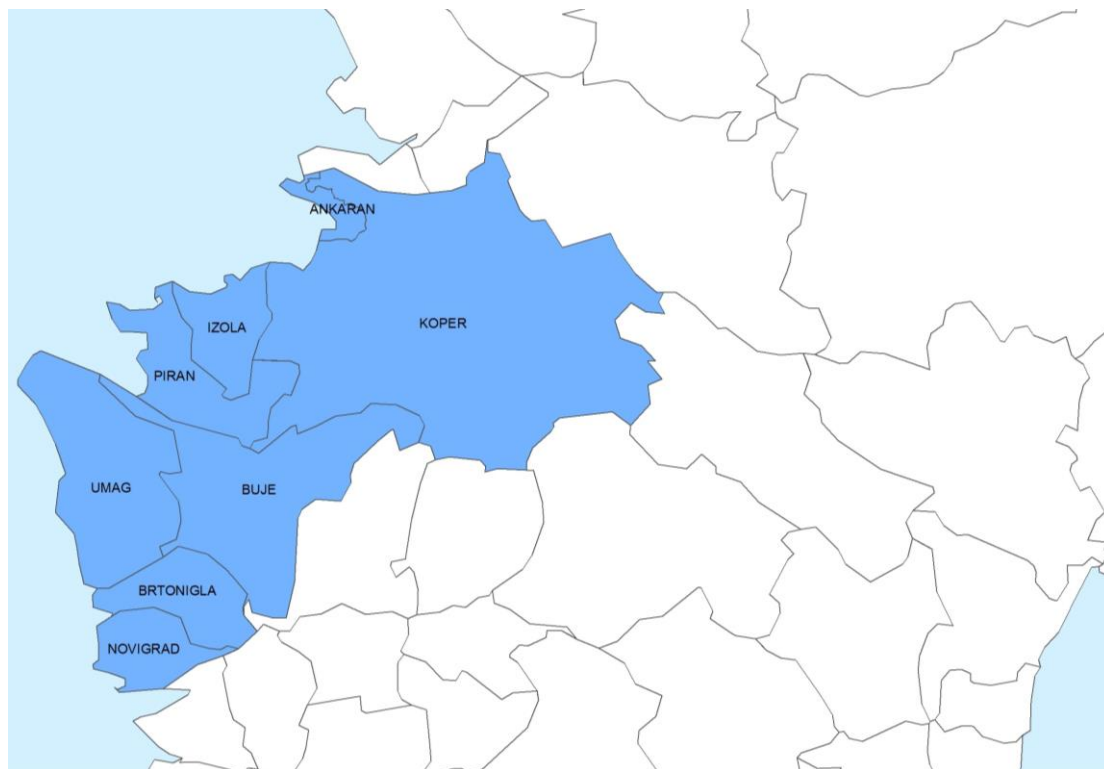
- (1) Ohranitev in trajnostna uporaba naravnih in kulturnih resursov** (varstvo, spodbujanje in razvoj kulturne in naravne dediščine, aktiviranje naravne in kulturne dediščine za trajnostni razvoj turizma, ohranitev in prenova biotske raznovrstnosti, varstvo tal ter spodbujanje storitev ekosistema, vključno s področji NATURA 2000 ter zelenih infrastruktur).
- (2) Izboljšanje upravljanja s poplavnimi tveganji na mednarodnih povodjih** (vidno pomanjkanje konkretnih skupnih naporov pri preprečevanju poplavnih tveganj v preteklosti in pri predvidevanju dolgoročnih socialno-ekonomskih koristi vloženi v preventivne ukrepe).
- (3) Zdrava, varna in dostopna obmejna območja** (gradnja partnerstva med javnimi organi in drugimi udeleženci za zdrava, varna in dostopna področja, vlaganja v institucionalne kapacitete in učinkovitost javne uprave in javnih storitev z reformami, izboljšanje predpisov in dobro upravljanje).

Študija je usmerjena v zasnovo prostorskega razvoja **obalnega območja** na stiku Slovenskega in Hrvaškega nacionalnega teritorija v severozahodnem delu Istrskega polotoka. V konceptnem smislu temelji na osnovnih načelih trajnostnega planiranja in načrtovanja, ideji skupne Istre kot območju sobivnja različnih nacionalnih entitet, tradicionalno izoblikovanih medsosedskih odnosih in drugih zgodovinsko utemeljenih prostorskih, ekonomskih in kulturalnih povezavah.

V strukturnem smislu je študija členjena na pet prostorsko-planskih vsebin (promet, turizem, kmetijstvo, gospodarstvo, naravne danosti), ki so bile v prvi fazi ločeno obravnavane za Slovenski in Hrvaški del, v drugi fazi pa se povezujejo v doktrinski skupni

razvojnih interesov s ciljem izoblikovanja konkurenčnejšega, kvalitetnejšega in bivanju prijaznejšega antropogenega okolja.

V študiji so analitično predstavljeni naslednji metodološki sklopi za posamezno področje: A. Stanje/razvojne možnosti/omejitve in problem; B. Cilji /strateške opredelitve; C. Mogoče planske rešitve / predkoncept. Sledi sinteza v obliki prostorsko-razvojnega koncepta za posamezno področje in sklepne ugotovitve.



Karta 1: Obalno mejno območje
(Slovenija: Piran, Koper, Izola, Ankaran; Hrvaška: Umag, Buje, Brtonigla, Novigrad)

1. INVENTARIZACIJA VSEBINE IN ANALIZA OBSTOJEČIH RAZVOJNIH DOKUMENTOV ZA OBMOČJE "PUT-UP ISTRE"

1.1. OBSTOJEČI RAZVOJNI DOKUMENTI V REPUBLIKI SLOVENIJI

V okviru študije so bili analizirani številni obstoječi prostorsko planski dokumenti in drugo gradivo, ki je bistvenega pomena za zasnovo posameznih vsebinskih sklopov. V RS ureja prostorsko planiranje in načrtovaje zakonodaja na različnih področjih. Ključni pravni okvir, ki opredeljuje razvojne dokumente predstavljata Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt) in Zakon o graditvi objektov (ZGO-1) ter spremljajoči podzakonski akti. Strukturno so prostorski dokumenti deljeni na državni in lokalni nivo, ter regionalni nivo, ki trenutno ni obligatoren.

Istra - državni nivo

Na državnem nivoju imamo dva temeljna prostorska dokumenta in sicer: Strategija prostorskega razvoja Slovenije SPRS (2004, od 2014 v fazi prenove) in Prostorski red Slovenije PRS (2004). Za območje Slovenske Istre so pomembne predvsem usmeritve za razvoj posameznih področij, kot jih navaja SPRS. V fazi analize smo ugotovili, da so praktično vse strateške usmeritve, ki veljajo za območje obravnave (PUT-UP Istre) večinoma implementirane v podrejenih prostorskih aktih občin.

Istra - regionalni nivo

Pred desetletjem je bilo po takrat veljavnih določbah ZPNačrt-a potrebno izdelati regionalne prostorske akte. V tem obdobju je nastala tudi Regionalna zasnova prostorskega razvoja Južne primorske (RZPR 2006), ki programsko povzema dokument "Regionalni razvojni program Južne Primorske 2007-2013" oziroma v posameznih vsebinah predstavlja njegovo prostorsko aplikacijo. Čeprav RZPR ni postala formalno obligatorna gre za pomemben prostorsko razvojni dokument regionalnega značaja, ki še vedno predstavlja potencialno "strokovno gradivo" za pripravo prostorske dokumentacije na enakem ali nižjem nivoju. Na tem nivoju je trenutno veljaven "Regionalni razvojni program za Južno primorsko regijo 2014 - 2020", kot programsko izhodišče za pripravo prostorsko planskih dokumentov.

Istra - lokalni nivo

Za prostorsko planiranje in načrtovanje na lokalnem nivoju so pomembni predvsem občinski strateški in izvedbeni prostorski akti. Med njimi zlasti "prostorski plani občin", ki jih po sedanji zakonodaji predstavljajo t.i. Občinski prostorski načrti (OPN-ji). Ker so občine iz območja obravnave pretežno v fazi sprejemanja novih planov (OPN-jev), na občinskem nivoju trenutno še vedno veljajo plani prejšnje generacije t.i. "Dolgoročni in družbeni plani občine za obdobje 1986-1990-2000". Za njih so značilne občasne "spremembe in dopolnitve", s katerimi se plani prilagajajo aktualnim prostorsko-razvojnim potrebam. Vsi veljavni dokumenti (plani) imajo opredeljene področne razvojne cilje.

V okviru priprave študije PUT-UP Istre so bili podrobno analizirani naslednji dokumenti (veljavni, neveljavni in tisti v fazi priprave):

- Strategija prostorskega razvoja Slovenije SPRS (2004, od 2014 v fazi prenove)
- Prostorski red Slovenije PRS (2004).
- Regionalna zasnova prostorskega razvoja Južne primorske (RZPR 2006)

- Regionalni razvojni program za Južno primorsko regijo 2007 - 2013
 - Regionalni razvojni program za Južno primorsko regijo 2014 - 2020",
 - Dolgoročni in družbeni plani občine (vseh občin v območju obravnave)
 - Osnutek OPN Piran - strateški del (faza pridobivanja smernic)
- Drugi dokumenti: sektorske razvojne strategije: npr. Strategija razvoja prometa v RS (2015); specifični programi in projekti na območju urejanja npr. projekt CAMP, projekt SHAPE, varstveni dokumenti in smernice itd.

1.2. OBSTOJEČI RAZVOJNI DOKUMENTI - REPUBLIKA HRVAŠKA

Na začetku izdelave Študije je bilo zbrano in sistematizirano veliko število prostorsko planskih dokumentov, ki predstavljajo kvalitetno informacijsko osnovo za izdelavo Študije. Izvedena je natančna analiza zbranih dokumentov in ugotovljeni so relevantni deli vsebine teh dokumentov za izdelavo Študije. Izvedene so tudi dodatne analize, ki so po mnenju avtorske ekipe pomembne za izdelavo koncepta razvoja, ter za uresničitev ostalih ciljev raziskave. To so analize in sinteze podatkov o prebivalstvu in naseljih, o turističnih kapacitetah, gospodarstvu, kot tudi določene analize in predstavitve diferenciacije prostora Istre na obalno področje, notranjost in obmejno področje.

Vse navedene analize so predstavljene v elaboratu: "ISTRA V PROSTORSKO PLANSKIH DOKUMENTIH NA HRVAŠKEM", ki je sestavni del dokumentacije za izdelavo Študije. V elaboratu je analizirano:

ZGODOVINA PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA ISTRE

Natančno je analizirano 5 regionalnih prostorskih načrtov, ki so bili izdelani v obdobju od leta 1965 do leta 1990, in obravnavajo prostor hrvaškega dela Istre. Analize teh prostorskih načrtov smo uporabili, da bi se lahko bolj natančno poglobili v razvojne in planske rešitve današnjih – trenutnih načrtov. Za zaključek pa lahko poudarimo, da so osnovne razvojne opredelitve ostale iste od samih začetkov do danes oziroma da so se samo modificirale določene številke in posamezne planske rešitve.

ISTRA V DRŽAVNIH DOKUMENTIH PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA

Analiza osnovnih državnih dokumentov prostorskega načrtovanja v Republiki Hrvaški je izdelana z namenom, da bi preučili kontinuiteto načrtovanja na prostoru Istre, ter da bi ugotovili, katere so osnovne strateške opredelitve Republike Hrvaške danes – z analizo Načrta predloga Strategije prostorskega razvoja Republike Hrvaške, s poudarkom na podane vsebinske sklope ter obmejno območje.

OSNOVNI REGIONALNI PROSTORSKI NAČRT ZA OBMOČJE ISTRE

Pregled osnovnih razvojnih opredelitev na prostoru Istre je izdelan na podlagi natančnih analiz Prostorskega načrta Istrske županije. Razvidno je, da je osnovni načrt doživel nekoliko manjših in večjih sprememb in dopolnitev ter da prav zdaj poteka postopek javne razprave za splošno spremembo in dopolnitev Prostorskega načrta Istrske županije. Še enkrat je treba poudariti, da je ta dokument prostorskega načrtovanja najbolj ilustrativen za preučevanje prostorskega razvoja v Istri, ker vsebuje razvojne opredelitve na državni pravni ter tudi usmerja razvoj na lokalni ravni.

LOKALNI PROSTORSKI NAČRTI

Pridobljeni in pregledani so bili tudi lokalni prostorski načrti izdelani od leta 2003 do danes, skupaj 41 (enainštirideset), od tega 31 Prostorskih načrtov ureditve občine in 10 Prostorskih načrtov ureditve mesta. Vsi načrti so izdelani v skladu s planskimi usmeritvami Prostorskega načrta Istrske županije, ter v skladu z zakonskimi in podzakonskimi določbami tako, da predstavljajo bogat vir podatkov o prostoru in se lahko uporabijo za dodatno argumentacijo posameznih razvojnih opredelitev v skupnem konceptu razvoja Istre.

Prostorski načrti ureditve občin/mest:

	Aktualni status plana	Godina donošenja
Buje – Buie	3. Izmjena i dopuna	2015. (2005.,2011.,2012.)
Novigrad – Cittanova	2. Izmjene i dopune (ciljane)	2014. (2008.,2011.)
Umag – Umago	5. Izmjene i dopune	2015. (2004.,2006.,2010.,2011.,2012.)
Brtonigla – Verteneglio	3. Izmjene i dopune	2013. (2008.,2011.,2012.)
Buzet	Ciljane izmjene i dopune	2013. (2005.)
Grožnjan - Grisignan,	PPUO	2008.
Lanišće	PPUO	2005.
Oprtalj – Portole	2. Izmjene i dopune	2014. (2003.,2010.)

V Strategiji prostorskega razvoja Republike Hrvaške so, s stališča omejitev v razvoju, ugotovljena problematična območja v Istri, in sicer: območja ob državni meji, ruralni prostor notranjosti Istre in hribovsko-ruralno območje. Osnovna značilnost teh območij je njihova relativna nerazvitost in posedovanje visoko vrednih ampak ne dovolj izkoriščenih potencialov in resursov. Glavni razlogi za razvojne težave so prepoznani v interakciji negativnih demografskih procesov, nezadostne razvitosti osrednjih naselij in družbene infrastrukture ter premalo drobnega gospodarstva, kot tudi periferni položaj glede na glavne razvojne smeri Istre.

Strateški dokumenti Republike Hrvaške so za ta območja določili prostorsko-razvojne prioritete:

izboljšanje uporabe zgrajenega prostora, ustvarjanje pogojev za začetek gospodarskih dejavnosti in ohranitev poselitve. Predlagani ukrepi za doseganje teh ciljev se nanašajo na izgradnjo in/ali rekonstrukcijo infrastrukturnih sistemov, aktiviranje lokalnih resursov, ustrezno distribucijo funkcij naselij, sanacijo z razvojem obremenjenih in ogroženih območij (turistična območja, območja z nezakonitimi gradnjami, zavarovana dediščina, kmetijske površine, gozd, območja eksploatacij mineralnih surovin in drugo).

Ta območja so prepoznana kot območja posebnega interesa za državo. Strateški cilji razvoja teh območij so usmerjeni v zmanjševanje regionalnih neenakosti s posebnimi intervencijami iz državnega proračuna in črpanjem namenskih sredstev iz EU skladov, s hkratno krepitvijo konkurenčnosti vsake enote lokalne samouprave.



Pogranično područje Hrvatske i Slovenije - Istarska županija							
<i>Izvor: Izvješće o stanju u prostoru Istarske županije iz 2013. god.</i>							
1. Tablica	JLS - jedinice lokalne samouprave (gradovi ili općine)	Stanovnika 2011.god.	Površina u km ²	Gustoća naseljenosti st/km ²	Kućanstva 2011.god.	Svih vrsta stanova 2011.god.	Broj stanova na jedno kućanstvo
1	Buje	5.182	99,2	52	2.022	2.804	1,4
2	Umag	13.467	81,7	166	5.415	10.342	1,9
3	Brtonigla	1.626	33,1	49	636	1.038	1,6
4	Novigrad	4.345	26,8	162	1.654	5.389	3,3
A	Obalno	24.620	240,8	102	9.727	19.573	2,0
5	Grožnjan	733	67,3	11	283	555	2,0
6	Oprtalj	850	60,2	14	318	742	2,3
7	Buzet	6.133	167,2	37	2.158	3.147	1,5
8	Lanišće	329	144,0	2	130	544	4,2
B	Unutrašnjost	8.045	438,7	18	2.889	4.988	1,7
A+B	POGRANIČNO PODRUČJE	32.665	679,5	48	12.616	24.561	1,9

Tabela 1: Splošni statistični podatki za mejno područje istrske županije

2. PODROČJE PROMETA

2.1. PODROČJE PROMETA - SLOVENSKA OBALA

UVOD

V okviru študije je analizirano obstoječe stanje in načrtovana prometna infrastruktura ter sedanje količine prometa za naslednje prometne sisteme: cestni promet, avtobusni promet, železniški promet, (pri-)mestna železnica, mirujoči promet in sistem »Parkiraj in se pelji«

(P + R), kolesarske poti in druga infrastruktura namenjena kolesarjem ter pešcem, pomorski promet in letalski promet.

Ključne ugotovitve kažejo na specifičen problem preobremenjenosti obalnega dela slovenske Istre z motornim prometom predvsem v času turistične sezone in trajno preobremenitev s tovornim prometom v območju luke Koper. Iz analiz je tudi razvidno, da je železniška in pomorska prometna infrastruktura v primerjavi s cestno prometno infrastrukturo izrazito podrazvita. Vsi tipi meddržavne povezovalne prometne infrastrukture so slabo razviti in ne omogočajo dobrih povezav med slovenskimi, hrvaškimi in italijanskimi obalnimi mesti. Na državni ravni so v izdelavi oziroma implementaciji nekateri načrti za nadgradnjo daljinske cestne in železniške infrastrukture, ki pa problemov ne rešujejo celovito, predvsem pa ne sledijo sodobnim načelom politike trajnostne mobilnosti. Predvidena je izgradnja dodatnega železniškega tira, ki bo povezal luko Koper z zaledjem in s tem izboljšal predvsem pogoje za promet blaga, medtem ko za izboljšanje potniškega železniškega prometa novogradnje niso predvidene.

2.1.1. STANJE/RAZVOJNE MOŽNOSTI/PROBLEMI IN OMEJITVE

- Območje je razdeljeno med tri države (Slovenijo, Italijo in Hrvaško), nekateri prometni sistemi so različno razviti in nepovezani (javni potniški promet, daljinske ceste med Slovenijo in Hrvaško, železniške proge med Italijo in Slovenijo, pomorski potniški promet).
- Zaradi bližine pomorskega dostopa do srednje Evrope je območje privlačno za medkontinentalni tovorni promet.
- Gre za turistično območje z izrazitimi sezonskimi prometnimi konicami (poletne počitnice).
- Posamezne vrste prometne infrastrukture so med seboj nepovezane ali slabo povezane (intermodalni potniški in tovorni centri).
- Sistemi javnega potniškega prometa so premalo učinkoviti (slaba dostopnost, nizka frekventnost in nepovezanost).
- Sistem načrtovanja prometne infrastrukture je razdrobljen po občinah in državah.
- V prometu primanjkuje trajnostnih vsebin.

Cestna infrastruktura

- Generalno je v dobrem stanju.
- Slovenske in hrvaške daljinske ceste so nepovezane

- Vodenje/upravljanje tovornega prometa ni sistematično urejeno.

Avtobusni ter kolesarski in peš promet

- Mestne in primestne linije so nepovezane, prav tako so nepovezane linije sosednjih mest oz. občin
- Kolesarsko omrežje ni celovito in ni brežhibno označeno (turistični uporabniki), sistemi izposoje koles so slabo razviti in nepovezani.

Železniška infrastruktura

- Povezava med državami in s celinskim železniškim omrežjem je slaba. Projekti za izboljšanje stanja so veliki, težavno jih je financirati.
- Časi potovanja niso konkurenčni, vozni redi pa so neusklajeni.
- Obmorski kraji so nepovezani.

Pomorski in zračni promet

- Pomorski javni potniški prevoz ni razvit (zanesljivost, lastnina, globina morja, pristaniška infrastruktura).
- Tovorno pristanišče in zaledne povezave (cestne in tirne) so glede na pričakovane rasti visoko izkoriščeni.
- Uveljavljeni panoramski letalski poleti imajo v primerjavi s čarterskimi in rednimi letalskimi linijami več negativnih vplivov na okolje (hrup).

2.1.2. CILJI/STRATEŠKE OPREDELITVE

- Pri vseh ukrepih je potrebno slediti načelu trajnostnega urejanja prometnega sistema, ki naj zadovoljuje gospodarske, socialne in okoljske potrebe družbe, medtem ko naj hkrati zmanjšuje neželene učinke prometa na gospodarstvo, družbo in okolje.
- Umakniti je potrebno glavno cestno infrastrukturo od obale in zagotoviti dostopnost obalnega območja s kapilarami, t. j. cestami nižjih kategorij in drugimi oblikami prevoza skladno z načeli trajnostne mobilnosti.
- Izogibati se je potrebno gradnji novih cest.
- Zagotoviti integracijo celotnega območja in izboljšati dostopnost območja z vidika prebivalcev in turistov, kar pomeni, da je potrebno okrepiti multimodalne povezave, izboljšati obstoječe cestno in kolesarsko omrežje ter vzpostaviti enoten system načrtovanja in upravljanja prometnega sistema dopolnjen s sistemom enotne vozovnice.
- Vzpostavitev pomorski javni potniški promet kot atraktivno dopolnitev kopenskega javnega prevozi.
- Vzpostaviti hierarhično omrežje lokalnih in daljinskih povezav v zračnem prometu.

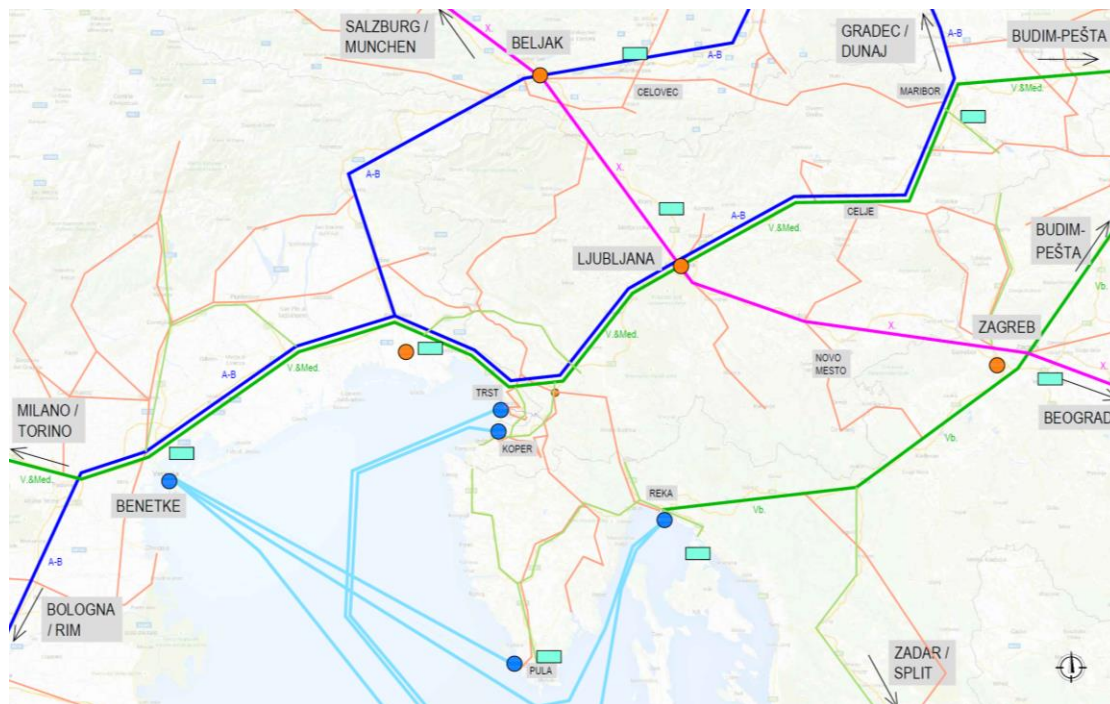
2.1.3. MOGOČE PLANSKE REŠITVE/PREDKONCEPT



Predlagamo naslednje konkretne ukrepe, ki hkrati predstavljajo ključne izzive na področju prometa:

- Vzpostavitev hrbtenice javnega potniškega prometa, ki bi jo predstavljala lahka železnica Trst- Koper-Dragonja-Pula, na katero bi se po potrebi navezovale lokalne krožne avtobusne linije (Ankaran, Koper, Izola, Strunjan, Piran, Portorož) -izdelana idejna študija za odsek Trst-Izola.
- Pripojitev avtobusnih linij, kolesarskih sistemov, peš površin in vzpenjače prek lokalnih zank na lahko železnico in pristanišča.
- Izdelava usklajenih politik trajnostne mobilnosti za vse obalne občine (v pripravi po občinah).
- Zagotovitev ustreznih železniških kapacitet za prevoz tovora proti notranjosti, kar bi preprečilo prerazporeditev tovora na cestno omrežje – v izdelavi projekt za izvedbo drugega tira Koper-Divača na podlagi državnega lokacijskega načrta.
- Rekonstrukcija glavne ceste Jagodje-Lucija in Lucija-Sečovlje-Dragonja.
- Rekonstrukcija glavne ceste Koper-Šmarje.
- Rekonstrukcija hitre ceste Koper-Dragonja z obvoznico Koper (prva faza).
- Izgradnja cestne povezave Bertoki-Ankaran (v teku).
- Rekonstrukcije obalne ceste Koper-Izola v območje umirjenega prometa s krepitvijo kolesarskih in pešpoti.
- Izboljšave poteka in opremljenosti kolesarske poti Parenzana.
- Izgradnja potniškega terminala Koper (v teku).
- Vzpostavitev lokalnih pomorskih linij v času poletne turistične sezone med obstoječimi pristanišči (Ankaran-Koper-Izola-Portorož-Savudrija).

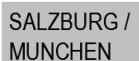
2.1.4. SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA PROMETA NA SLOVENSKI OBALI




Karta 2: Smernice za koncept razvoja prometa na slovenski obali

LEGENDA:


1. Prometni cilji


 SALZBURG / MUNCHEN glavni tranzitni prometni cilji


 RIJEKA regionalni prometni cilji

2. Prometne poti (razvoj cest & železnic na območju koridorjev)


TEN-T evropsko kopensko prometno omrežje


 V. pan evropski prometni koridor (Sredozemski koridor)

 X. pan evropski prometni koridor

 Baltijsko-jadranski prometni koridor

3. Regionalne prometne povezave


 obstoječe daljinske ceste

 obstoječe železnice

4. Pristanišča

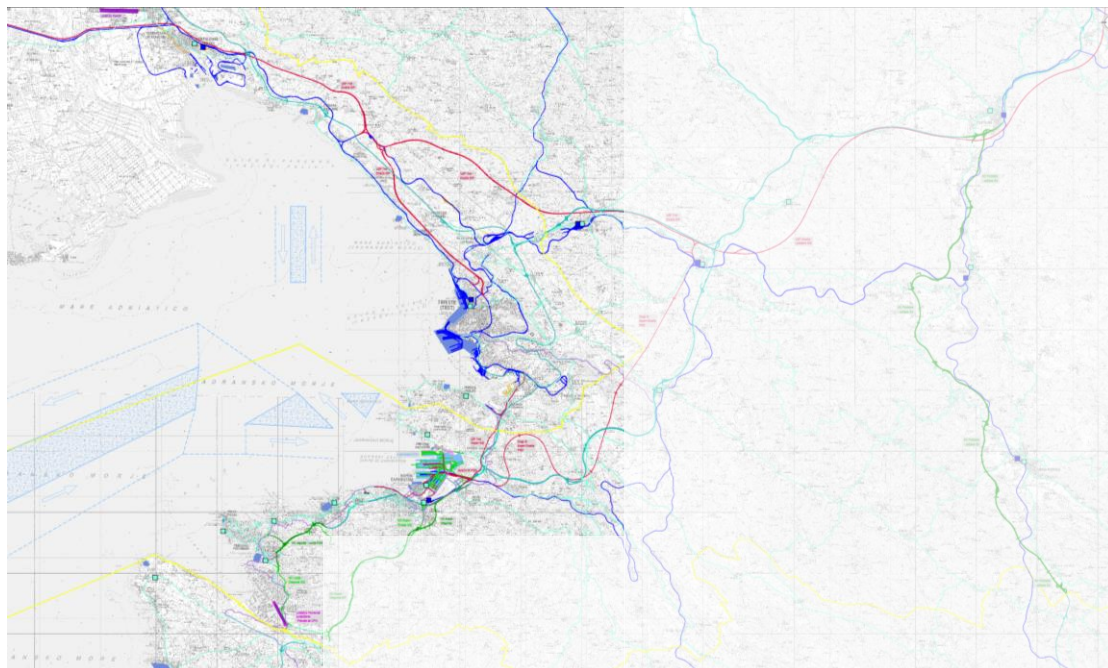
 večje mednarodno pristanišče

5. Pomorske poti

 mednarodne pomorske poti - trajektne linije

6. Letališča

 mednarodno letališče



Karta 3: Obstoječa in načrtovana infrastruktura v slovenski Istri - obalni del

LEGENDA:

1. Ceste
 - obstoječa daljinska cesta
 - obstoječa regionalna in občinska cesta
 - načrtovana daljinska cesta
 - načrtovana regionalna in občinska cesta
 2. Površine za pešce in kolesarje
 - obstoječa površina za pešce in kolesarje
 - načrtovana površina za pešce in kolesarje
 3. Železniške proge
 - opuščena železniška proga
 - obstoječa železniška proga
 - načrtovana železniška proga
 4. Letališča
 - obstoječe mednarodno letališče
 - načrtovano mednarodno letališče
 5. Pristanišča in pomorske poti
 - obstoječa pristanišča in marine
 - načrtovana pristanišča in marine
 - koridor mednarodnih pomorskih poti
 6. Postajališča ceste in železnice
 - večja avtobusna postajališča - obstoječe
 - večja avtobusna postajališča - načrtovano
 - železniška postajališča - obstoječe
 - železniška postajališča - načrtovano
- državna meja



2.1.5. SMERNICE RAZVOJA PROMETA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE

Urbana struktura obalnega dela Istre sledi obliki obalne črte in se je skozi čas izoblikovala v čitljivo obliko linearnega mesta v smeri sever-jug. Predlagane prometne ureditve podpirajo že nakazano linearno obliko poselitve in jo s koridorskim modelom razvoja multimodalne infrastrukture dopolnijo v trajno delujoči funkcionalni sitem na regionalni ravni (Istre). Ta se na severu navezuje na prometne sisteme višje ravni (evropski koridorji) ki potekajo v smeri vzhod-zahod, torej pravokotno na smer obalnega linearnega mesta. Prometni multimodalni koridor združuje obstoječo obalno cesto Trst-Pula, predvideno progo mestne železnice Trst-Pula in obstoječo daljinsko hitro cesto v Sloveniji Koper-Dragonja, oz. avtocesto na Hrvaškem Dragonja-Pula. Za izboljšanje delovanje obstoječega multimodalnega koridorja v vlogi nosilca razvoja glavne urbane osi v regiji z zaledjem okoli milijon prebivalcev in njeno povezanost v širši evropski prostor bi bilo potrebno zgraditi progo mestne železnice med Trstom in Pulo, vzpostaviti sezonske linije pomorskega prometa med urbanih središči in izboljšati kakovost profilov obstoječih cestnih povezav s ciljem izboljšati pogoje mobilnosti za pešce in kolesarje.

RAZVOJNE STRATEGIJE ZA POSAMEZNE PROSTORSKE ENOTE

1. **URBANO – TURISTIČNI KORIDOR**
turizem, logistika, novogradnje izključno ob postajališčih multimodalnega prometnega koridorja, odmik gradenj in motornega prometa od obalne črte, izgradnja mestne železnice, nadgradnja daljinske kolesarske poti Parenčana.
2. **ČEZMEJNO VRTNO MESTO**
kmetijstvo, zdravstvo, šport, rekreacija, pohodništvo, kolesarstvo, samooskrba posameznih naselij, ni novogradenj izven obstoječih grajenih območij naselij, nove grajene površine se razvijajo izključno v okviru prenova obstoječega stavbnega fonda in sanacije degradiranih območij s športno – rekreativno infrastrukturo.
3. **LOGISTIČNO – TEHNOLOŠKI KORIDOR**
gozdastvo, lesna industrija, logistika, tehnološki parki s krožnim gospodarstvom in raziskovalnimi ustanovami
4. **KRAJINSKI KORIDOR ALPE JADRAN**
varstvo in nega naravne krajine, varstvo vodnih virov, sanacija tal in opuščeni industrijskih območij v umetno krajino s funkcijo proizvodnje energije iz alternativnih virov (oljna repica za gorivo, sončne in veterne elektrarne).



2.2. PODROČJE PROMETA - HRVAŠKA OBALA

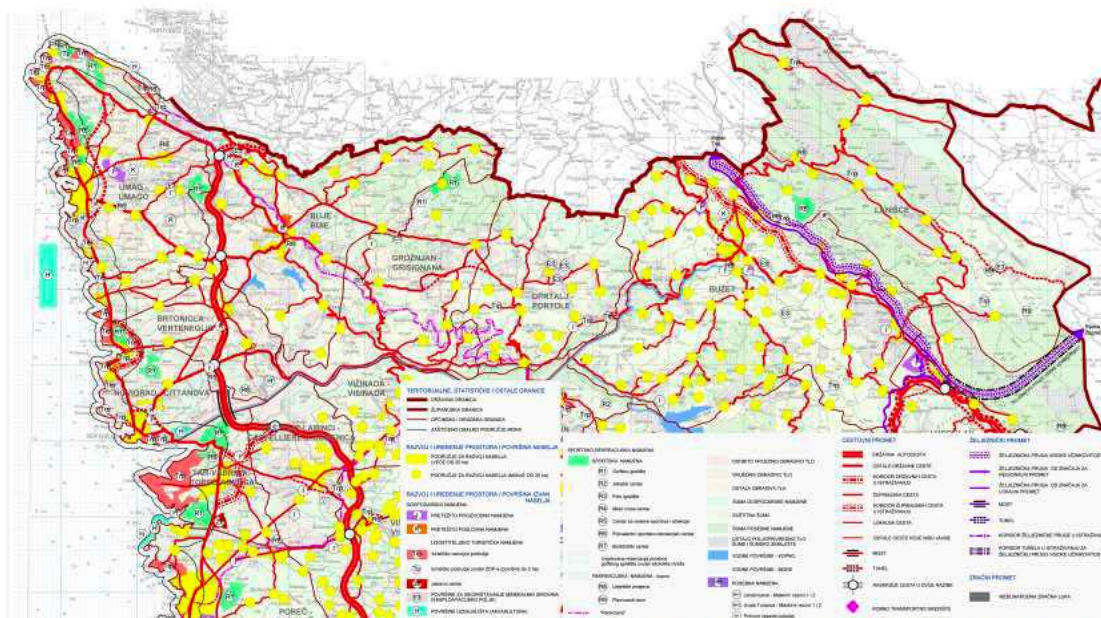
UVOD

Razvita prometna infrastruktura je med temeljnimi predpostavkami trajnostnega in uravnoveženega razvoja države in regije, ker krepi njuno konkurenčnost, zmanjšuje prometno izoliranost in ustvarja pogoje za uravnovežen regionalni razvoj. Posebno je pomembna za gospodarsko rast, kot tudi za socialno integracijo, in sicer kot pomemben dejavnik socialne enakosti in pravičnosti. Dobra povezava vseh delov ozemlja je nujna, da bi transportni sistem zadostil vsem gospodarskim in socialnim potrebam, hkrati pa bi bil njegov nezaželeni vpliv na okolje minimalen. Treba je preusmerjati promet od cestnega na energetske bolj učinkovite in za okolje bolj prijazne oblike prevoza, kot sta železniški in pomorski. Načrtovanje in gradnja prometnih infrastrukturnih koridorjev se mora izvesti skrbno, z visoko stopnjo varstva okolja, s skrbno uporabo prostora in naravnih virov ter z upoštevanjem krajevne vrednosti prostora.

2.2.1. STANJE / RAZVOJNE MOŽNOSTI / OMEJITVE IN PROBLEMI

Cestni promet

- **Omrežje zgrajenih in rekonstruiranih cest** v Istrski županiji je pripeljano do takšne ravni, ki zadostuje sedanjim potrebam gospodarskega razvoja, kakovost pa je temelj za njen nadaljnji razvoj in vključitev v evropski cestni sistem.
- **Cestni promet je v večjem delu sestavljen iz individualnega prometa**, kar pomeni, da glede na druge prometne oblike postavlja vse večje zahteve po prostoru.
- **Razvoj cestnega omrežja kaže tudi na določene pomanjkljivosti**, kot so nezadosten obseg in hitrost izgradnje kritičnih odsekov in objektov, predvsem v omrežju državnih cest ter na vpadnicah in obvoznicah mest in večjih naselij na obalnem področju.
- **Avtocesta Pula-Dragonja**: Med poletno sezono, še posebno ob vikendih, se pojavljajo veliki prometni zastoji na meji z Republiko Slovenijo na reki Dragonji, kjer se avtocesta zaključuje na dveh mejnih prehodih na cestah nižje prometne ravni.
- **Glavni vzrok vseh cestno prometnih težav je schengenski mejni režim** na meji s Slovenijo. Ko bo Hrvaška prešla pod ta režim bodo številne težave rešene ali omiljene. Če ne bi bilo tega režima, bi dve daljinski cesti v Sloveniji uspeli prevzeti ves promet z istrske avtoceste (kjer povprečni poletni dnevni promet znaša 15.600 vozil). To potrjujeta tudi primera na dveh preostalih "ozkih grlih – zožitvah" te avtoceste, in sicer na viaduktih s samo dvema prometnima pasovoma Mirna in Limska Draga, kjer med poletnimi prometnimi konicami ne prihaja do zastojev.
- Zaradi schengenskega **mejnega režima** trenutno velja tudi precejšnja omejitev **prometa na lokalnih in nerazvrščenih cestah** v obmejnem območju.
- **Poudarjeno je pomanjkanje ali nezadostno število linij javnega prevoza med obmejnimi območji** dveh držav.



Karta 4: Načrt predloga Sprememb in dopolnitev Prostorskega načrta istrske županije iz leta 2015

Železniški promet

- Železniški promet je v primerjavi s cestnim prometom bolj prijazen do okolja. Današnje izjemno zahtevne tehnične lastnosti prog so pogoj, da razvoj temelji na množičnem prevozu blaga in nekoliko manj na prevozu potnikov. Z dolžino železniških prog na število prebivalcev Hrvaška presega evropsko povprečje, ampak je omrežje tehnično neprilagojeno današnjim potrebam, z izjemo magistralnih prog na mednarodnih koridorjih. Stanje železniške infrastrukture v Istrski županiji zaznamujejo: zastarelo železniško omrežje, nezadostna kapaciteta in opremljenost; kritični deli odsekov prog (nagib, nosilnost, radij, hitrost) in železniški prometni objekti (kolodvori, postaje). V obalnem delu obmejnega področja ni zgrajenega železniškega omrežja, v prostorskih načrtih pa ni omenjene možnosti razvoja te oblika prometa.

Pomorski promet

- **Sistem pristanišč v Republiki Hrvaški je primerno urejen**, vsa bolj pomembna državna in županijska pristanišča so že zgrajena. Okoli 90 % operativnih površin teh pristanišč se nahaja v urbanih območjih, posledica tega pa je omejena ali nikakršna možnost njihovega prostorskega razvoja.
- **Zunaj sistema pomorske infrastrukture so ostali obstoječi tradicionalni privezi** znotraj naselij in izven gradbenega območja, tisti v ločenih gradbenih območjih zunaj naselij gostinsko-turističnega in športnega namena ter sidrišča in privezi v zaščitene območjih.
- **Nezadostno so priznane potrebe ribiške flote za pristaniškim prostorom**, tako za stalne inčasne priveze kot tudi za specifične potrebe, kot so mesta za raztovor.



- **Pomorski promet zaznamujejo neuskklajenost gospodarske in turistične uporabe pristaniških prostorov ter neustrezno vzdrževanje in opremljenost pristaniških prostorov po kategoriji in namenu pristanišča. Skladno z izvedenimi raziskavami in analizami ter zaključki Strategije razvoja navtičnega turizma Republike Hrvaške je sprejet zmerni scenarij razvoja navtičnega turizma, ki temelji na ugotovljeni nosilni kapaciteti prostora.**

Zračni promet

- Stanje helikopterskega zračnega prometa v Istrski županiji je pod zadostno ravni, kar potrjuje dejstvo, da na območju županije ni nobenega registriranega helidroma. Pred kratkim je bila opravljena analiza potencialnih lokacij helidroma na območju županije, s katero so bile ocenjene mogoče načrtovane lokacije z namenom razširitve turistične ponudbe in zvišanja varnostne ravni vseh prebivalcev županije (gasilci, nujna medicinska pomoč in podobno). Tako so bile določene lokacije helidroma: (1) za javni zračni promet in za interventne namene „Letališče Pula“, „Aerodrom Vrsar“, „Brgudac“ (Občina Lanišće), „Dubrova“ (Občina Sv. Nedjelja) in v sklopu „Splošne bolnice Pula“. V primerih izrednih okoliščin in situacij (operacije pristajanja in vzletanja helikopterja v nujnem primeru, nudenja medicinske pomoči, operacije zaščite, iskanja in reševanja, operacije gašenja požara, poleti za posebno delovanje in podobno) je možno za pristajanje in vzletanje helikopterja uporabiti tudi površine obstoječih športnih terenov.
- Obstoječa lokacija in kapacitete zgradb „Letališča Pula“ so zadostne, obstajajo pa možnosti dograditve, s tem pa bi se dosegli optimalni pogoji za njeno uporabo.
- Na „Aerodromu Vrsar“ in „Aerodromu Campanož – Medulin“ obstaja realna potreba za posodobitvijo in modernizacijo obstoječih kapacitet, vse v skladu z upravičeno potrebo širše skupnosti (turizem, promet).

2.2.2. CILJI / STRATEŠKA OPREDELITEV

Cestni promet

- **Izboljšanje prometnih lastnosti obstoječega omrežja državnih in županijskih cest**, še posebej na kritičnih odsekih.
- **Gradnja obvoznic naselij v obalnem območju**, skozi katera peljejo državne ceste, ki so prometno kritično obremenjene.
- **Zaključek začetih in gradnja novih odsekov** cest visoke ravni uslužnosti, pri katerih obstaja ustrezna napoved rasti prometa in povpraševanja.
- **Zaključek stika istrske avtoceste** Pula-Plovanija z mejnimi prehodi v Sloveniji.
- **Boljša prometna povezanost obmejnih območij** Hrvaške in Slovenije, še posebej obalnih obmejnih enot lokalne samouprave.

Pomorski promet

- **Razvoj** mednarodnega in domačega **ladijskega križarjenja**, privezov in sidrišč.
- **Razvijanje** infrastrukture, predvsem **županijskih in lokalnih pristanišč**.
- **Razširitev** območij pristanišč ter akvatorijev **za potrebe sidrišč**.
- **Povečanje komunalnih delov pristanišč** ter izgradnja novih.
- **Zagotovitev** kapacitet in standardov raztovornih mest **za ribiško floto**.

Zračni promet

- Razvoj zračnega prometa temelji predvsem na razširitvi in rekonstrukciji obstoječih infrastrukturnih kapacitet zračnega prometa županije (letališč, zračnih pristanišč in vzletišč) ter morebitnih otvoritvah novih vzletišč in helidromov, skladno z interesom županije. Ne načrtuje se gradnja novih letališč (referenčne dolžine steze večje od 1800 m), ampak nujna tehniška, tehnološka in

varnostna posodobitev obstoječih, kot tudi razširitev ter gradnja novih zgradb in površin.

- Nujno je podpirati in spodbujati razvoj podjetij, ki s svojo ponudbo športnih, taksi, panoramskih, komercialnih in poslovnih poletov v domačem in mednarodnem prostoru prispevajo k razvoju zračnega prometa ter hkrati popestrijo turistično ponudbo Istrske županije.
- Vzletišča in spremljevalno infrastrukturo je treba v prostorskih načrtih na lokalni ravni bolj natančno načrtovati in dimenzionirati na podlagi rezultatov strokovnih študij in analiz z upoštevanjem standardov in pogojev, ki jih določajo posebni predpisi za zračni promet.

2.2.3. MOGOČE PLANSKE REŠITVE / PREDKONCEPT

Cestni promet

- **Posebno pozornost je treba posvetiti** pregledu prostorskih zahtev mejnih prehodov na avtocesti proti Republiki Sloveniji, ker bo z ukinitvijo schengenskega mejnega režima stavbna infrastruktura obstoječih mejnih prehodov postala neizkoriščena in odvečna.
- **Rekonstrukcijo in modernizacijo državnih in županijskih cest** (obnova vozišč in opreme, modernizacija in rekonstrukcija najbolj kritičnih odsekov in objektov) je treba načrtovati v skladu z intenziteto prometa in razvojem posameznih območij.
- **Kritične odseke in objekte** je treba najprej reševati v omrežju državnih/magistralnih cest ter na vpadnicah in obvoznicah mest in večjih naselij.
- **Znotraj večjih mest in velikih turističnih razvojnih območij** je treba spodbujati nemotorizirane oblike cestnega prometa ter planirano širiti cone za pešce in kolesarje z omejevanjem dostopa vozilom in z zagotavljanjem ustreznih con za parkiranje.
- **Treba je posodobiti dostop do pristanišč, letališč** in k drugim relevantnim voziščem glede na lokalne in regionalne potrebe po prometnih storitvah.

Pomorski promet

- **Zgrajena županijska pristanišča je treba modernizirati in opremiti.** Program gospodarskega razvoja Republike Hrvaške napotuje na pomorski promet kot element razvoja, specifičen položaj skoraj vseh pristanišč v urbanih centrih pa pogojuje, da vsi načrti razvoja te prometne dejavnosti temeljijo na razvojnih odločitvah, ki bodo najprej ocenjevale možnosti prostorskih pogojev za njihov razvoj/razširitev.
- **Razvoj pristanišč na področju Istrske županije** bo odvisen od stopnje usklajenosti in izvedbe prometne in pristaniške strategije Hrvaške z načeli, cilji in ukrepi Evropske unije v segmentu razvoja prometa oziroma pristaniškega sistema.
- **S ciljem realizacije zmerne scenarija razvoja navičnega turizma** je treba analizirati načrtovane kapacitete sprejema plovnih objektov, predvidenih z županijskim prostorskim načrtom. Preizkusiti pogostost načrtovanj pristanišč za športni namen glede na to, da je praksa pokazala, da se te potrebe bolj zadovoljujejo s komunalnimi in ribiškimi privezi v pristaniščih, ki so odprta za

javni promet.

Zračni promet

- **Ne načrtuje se graditev novih letališč** (referenčne dolžine steze večje od 1800 m).
- Izvedeni sta valorizacija in **analiza lokacij morebitnih helidromov** na področju Istrske županije, s čimer so določene štiri možne lokacije (npr. Brgudac).
- **S sistemom prostorskih načrtov je treba predvideti** natančne prostorske kriterije za umestitev celega niza **potrebnih malih vzletišč**. Možne so nadaljnje raziskave potencialnih lokacij s pomočjo prostorskih načrtov.

2.2.4. SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA PROMETA NA HRVAŠKI OBALI

Cestni promet

- **Preiskati opravičljivost in dinamiko zaključitve gradnje** kakovostne prometnice (drugega prometnega pasa avtoceste) **na odseku vozlišče Umag (A9) – novi skupni mejni prehod Kaštel-Dragonja (E751)** in stik s **hitro cesto Dragonja-Koper** v Republiki Sloveniji.

Komentar – mnenje:

V poletnem obdobju, ko pride do tedenskih prometnih konic, sta mejna cestna prehoda Plovanija-Sečovje in Kaštel-Dragonja „ozki prometni grli“ in se pred njima delajo do več deset kilometrov dolge kolone. Glavni vzrok je poleg povečanega prometa schengenski mejni režim. Glede na sedanje politične procese (begunska kriza in gospodarska stagnacija) v Evropski uniji obstaja možnost, da se bo ta režim tukaj obdržal dlje časa ali se celo zaostрил.

- **Posebno pozornost je treba posvetiti** pregledovanju prostorskih zahtev **novih mejnih prehodov na avtocesti** proti Republiki Sloveniji, ker bo z ukinitvijo schengenskega mejnega režima stavbna infrastruktura obstoječih mejnih prehodov postala neizkoriščena in odvečna.
- **Preveriti prometno in ekonomsko opravičljivost izgradnje drugega objekta mosta Mirna in zaključka gradnje** kakovostne prometnice (avtoceste) **na odseku vozlišče Umag (A9) – novi mejni prehod Kaštel-Dragonja** (in stik s hitro cesto v Republiki Sloveniji).
- **Nujni sta rekonstrukcija trase in križišča ter razbremenitev obstoječe obobalne smeri državne ceste** (Savudrija–Umag–Novigrad–Poreč–Vrsar–Vrh Lima–Bale–Pula) z gradnjo obvoznic naselij: Bašanija, Zambratija, Umag, Tar, Novigrad, Poreč (južni odsek), Vrsar, Karigador/Dajla in Funtana **s še boljšimi povezavami z načrtovanimi vozlišči Istrske avtoceste**.

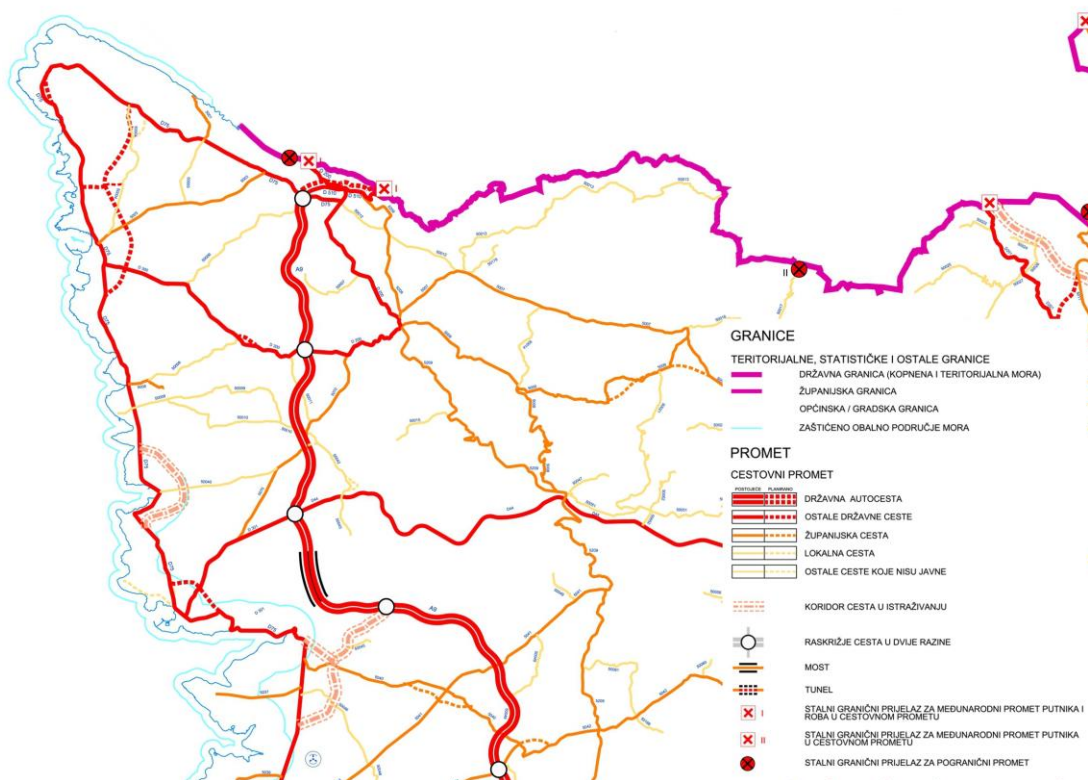
Komentar – mnenje:

Načrtovana so še tri vozlišča na dveh nivojih na odseku avtoceste A9: Bale, Mrgani in Kaštelir (Rogovići pri Taru). Načrtovana vozlišča je treba izvesti vključno z njihovimi definiranimi pristopnimi smermi predvsem na podlagi opravičljivosti povečanja prometnega povpraševanja, ki je argumentirana z rezultati strokovnih študij in znanstvenih raziskav, skladno z izkazanim interesom, prioriteta in cilji ter razpoložljivimi finančnimi sredstvi.

- **Znotraj večjih mest in velikih turističnih razvojnih območij** je treba spodbujati nemotorizirane oblike cestnega prometa ter planirano širiti cone za pešce in kolesarje z omejevanjem dostopa vozilom in z zagotavljanjem ustreznih

con za parkiranje (spodbujati ureditev površin za sezonsko parkiranje – dvojna namembnost).

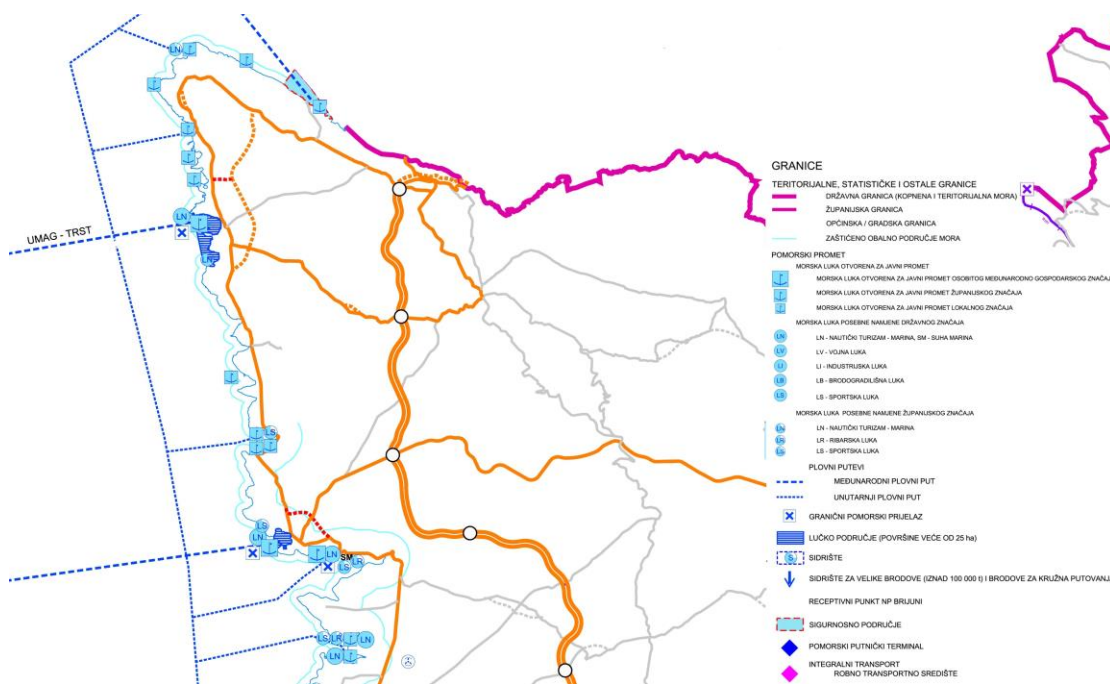
- **Za obstoječe javne ceste (DC, ZC in LC) se mora zagotoviti in trajno čuvati zaščitni pas**, za načrtovane javne ceste (vključno s koridorji v raziskovanju) infrastrukturni koridor do njihove izvedbe. Postopki modernizacije in ustreznega opremljanja cest ne zahtevajo večjih razširitev cestnega koridorja, na ta način pa se čuvata in ščitita prostor in okolje.



Karta 5: Smernice za koncept razvoja prometa na hrvaški obali – cestni promet

Pomorski promet

- Z načrtom Istrske županije so določene pomembnejše ladijske in trajektne linije: Umag–Trst ali drugo mesto v bližini, Umag–San Giorgio di Nogaro; Umag–Benetke, Novigrad (Antenal)–Trst ali neko drugo pristanišče severnega Jadrana; Novigrad (Antenal)–Benetke; Plomin–Benetke; Pula–Benetke in Pula–Ravenna (Rimini).



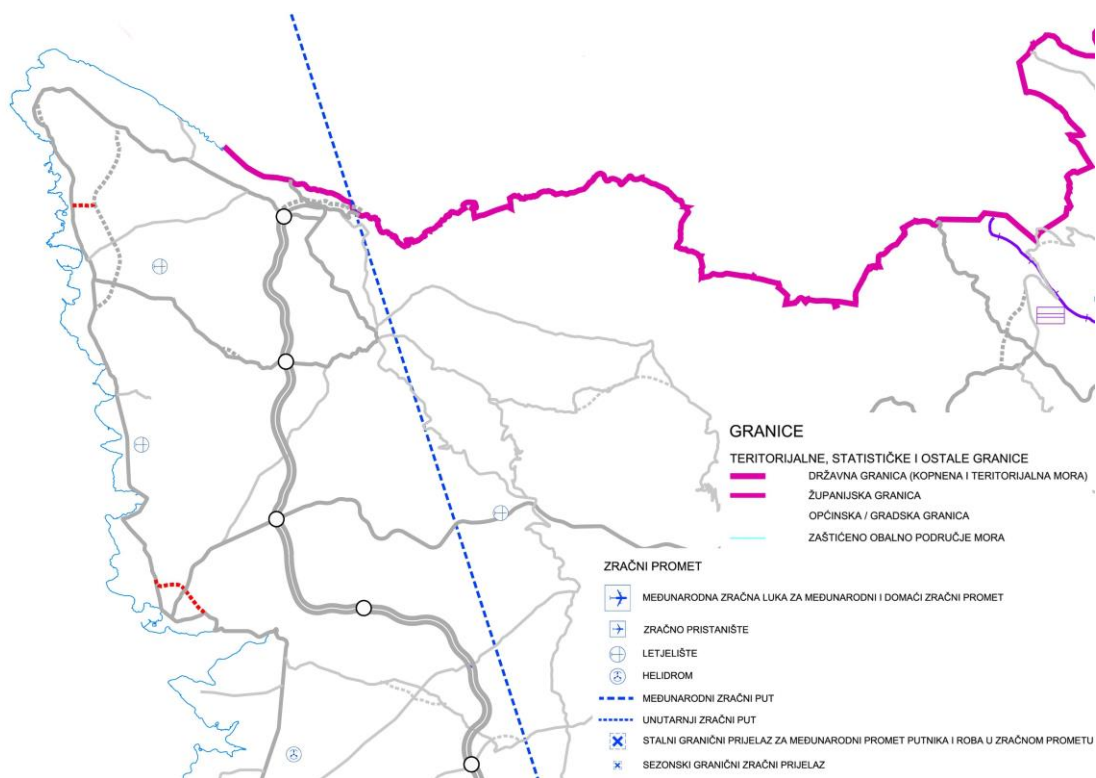
Karta 6: Smernice za koncept razvoja prometa na hrvaški obali – pomorski promet

Zračni promet

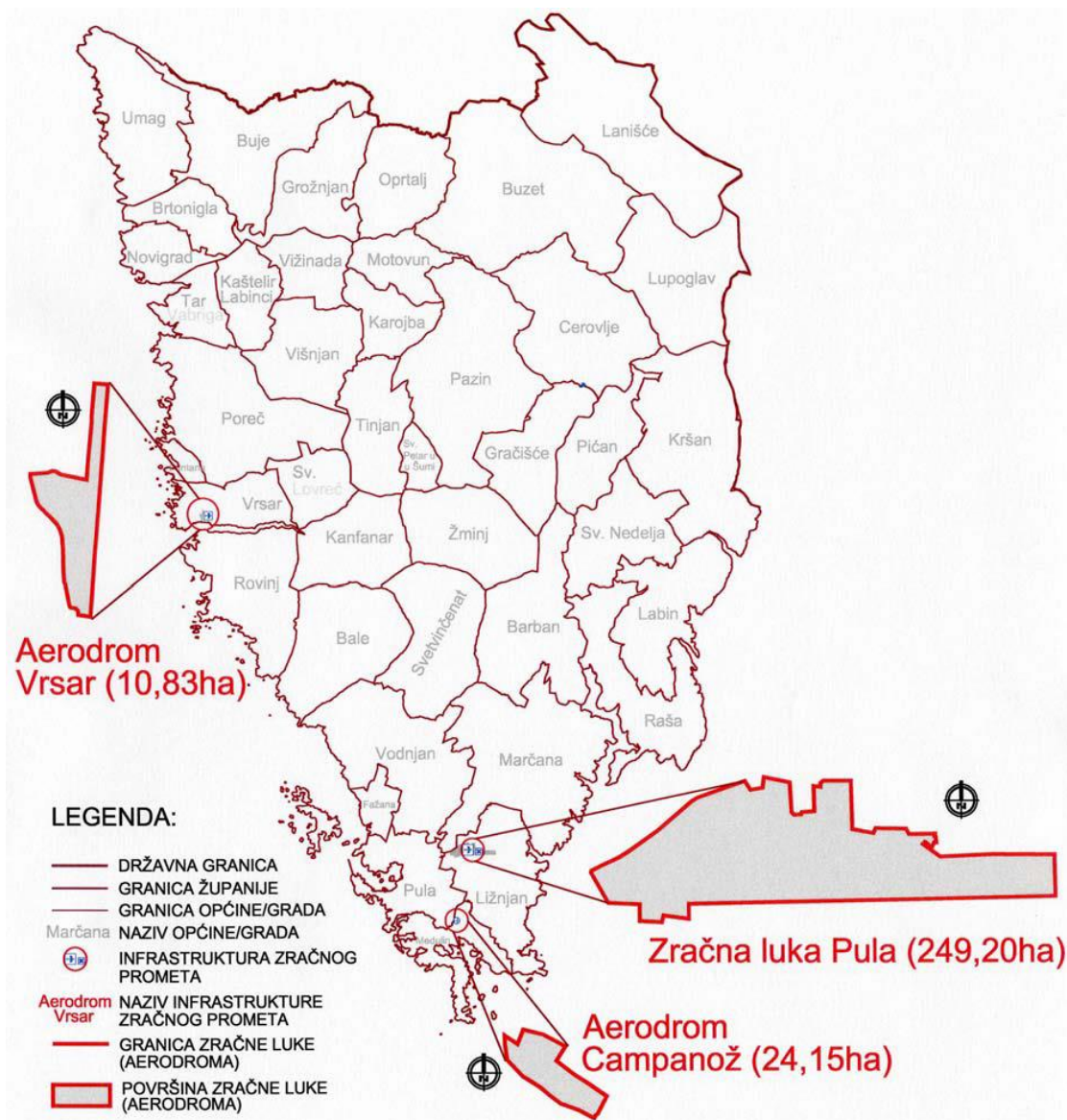
- V prostorskih načrtih so določene morebitne lokacije vzletišč za mala športna letala in helidrome v obalnih obmejnih enotah lokalne samouprave Umag in Brtonigla.
- Ne načrtuje se gradnja novih letališč (referenčne dolžine steze večje od 1800 m).
- Za „Letališče Pula“ se obstoječa lokacija in kapaciteta stavb ocenjuje kot zadostna, obstaja pa možnost dograditve, s tem pa bi se dosegli optimalni pogoji za njegovo uporabo.
- Za „Aerodrom Vrsar“ (zračno pristanišče) se načrtuje: razširitev upravne stavbe z ureditvijo spremljevalnih vsebin, podaljšanje vzletno-pristajalne steze in razširitev kategorije aerodroma.
- Načrtovani razvoj “Aerodroma Campanož – Medulin” je usmerjen na modernizacijo obstoječih kapacitet in varnostne opreme (podaljšanje vzletno-pristajalne steze, rekonstrukcija obstoječih stavb, gradnja padalskega centra) ter uveljavitev aerodroma kot morebitno pomembne padalske destinacije tega dela Evrope.
- S prostorskim načrtom županije so predlagane pomembne lokacije helidromov: „Letališče Pula“; „Aerodrom Vrsar“; v občini Lanišće in občini Sv. Nedjelja ter v

sklopu „Splošne bolnice Pula“. Helidrom “Letališče Pula” in helidrom “Aerodrom Vrsar” sta načrtovana kot večnamenska.

- Podpirati in spodbujati razvoj podjetij, ki s svojo ponudbo športnih, taksi, panoramskih, komercialnih in poslovnih poletov v domačem in mednarodnem prostoru ter s šolanjem zračno-letalskega in tehničnega osebja prispevajo k razvoju zračnega prometa ter hkrati popestrijo turistično ponudbo Istrske županije.
- Vzpostavitev hierarhične mreže lokalnih in daljinskih povezav v zračnem prometu. (SL)



Karta 7: Smernice za koncept razvoja prometa na hrvaški obali – zračni promet



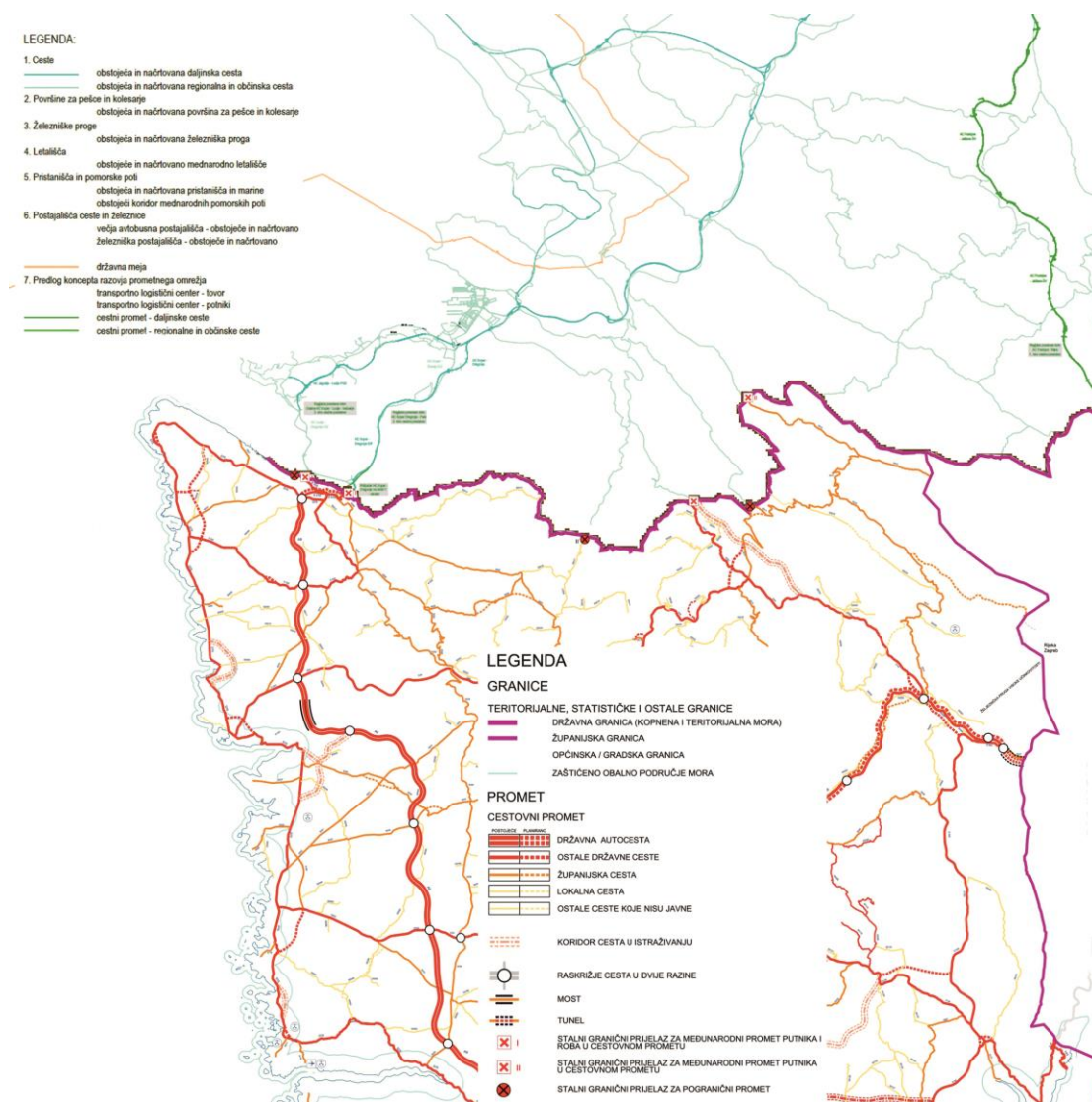
Karta 8: Smernice razvoja v letalskem prometu v širšem regionalnem kontekstu

2.2.5. SMERNICE RAZVOJA PROMETA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE

Cestni promet

- Posebno pozornost je treba nameniti pregledu prostorskih zahtev mejnih prehodov na avtocesti proti Republiki Sloveniji, ker bo z ukinitvijo schengenskega mejnega režima stavbna infrastruktura obstoječih mejnih prehodov postala neizkoriščena in odvečna.
- Z zaključkom gradnje polnega profila „istrskega ipsilona“ (A9) in z navezavo na sistem avtocest Republike Slovenije (E751) bo cestni sistem Istrske županije in Istre dosegel zelo visoko raven funkcionalnosti in bo zagotovo postal najbolj pomemben način prometa na tem področju.

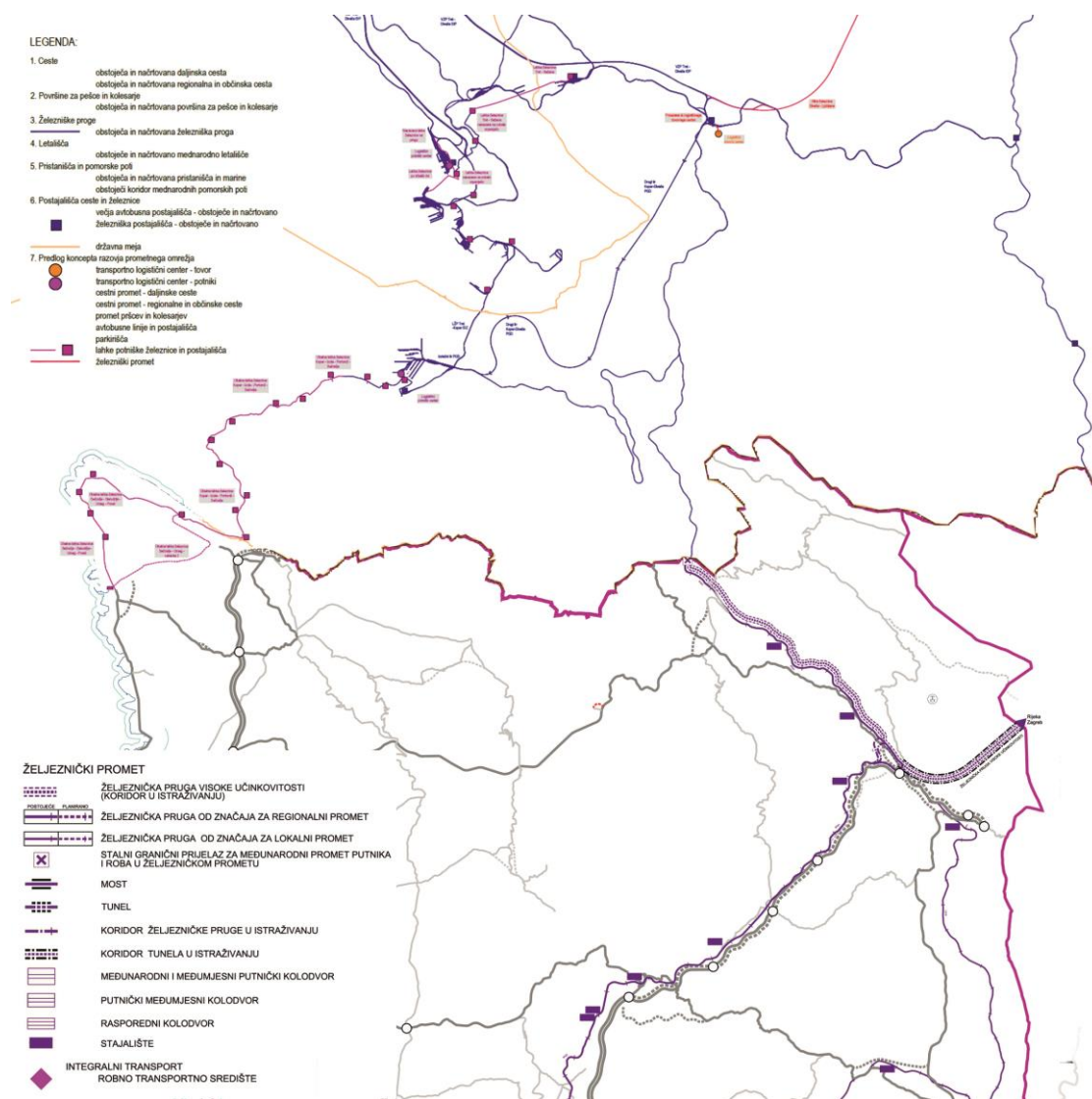
- Povezovanje slovenskih in hrvaških državnih cest ter odmik infrastrukture od obale in njena povezava samo s kapilarami oz. cestami nižjih kategorij, ki omogočajo dostop do obale.
- Boljša avtobusna prometna povezanost obmejnih področij Hrvaške in Slovenije, še posebej obalnih in notranjih obmejnih občin.
- Znotraj večjih mest in velikih turistično razvitih področij je treba spodbujati nemotorizirane oblike cestnega prometa ter načrtovano širiti peš- in kolesarske cone z omejevanjem dostopa vozil in z zagotavljanjem ustreznih con za parkiranje (spodbujati ureditev površin za sezonsko parkiranje – dvojni namen).



Karta 9: Smernice razvoja prometa v širšem regionalnem kontekstu Istre – cestni promet

Železniški promet

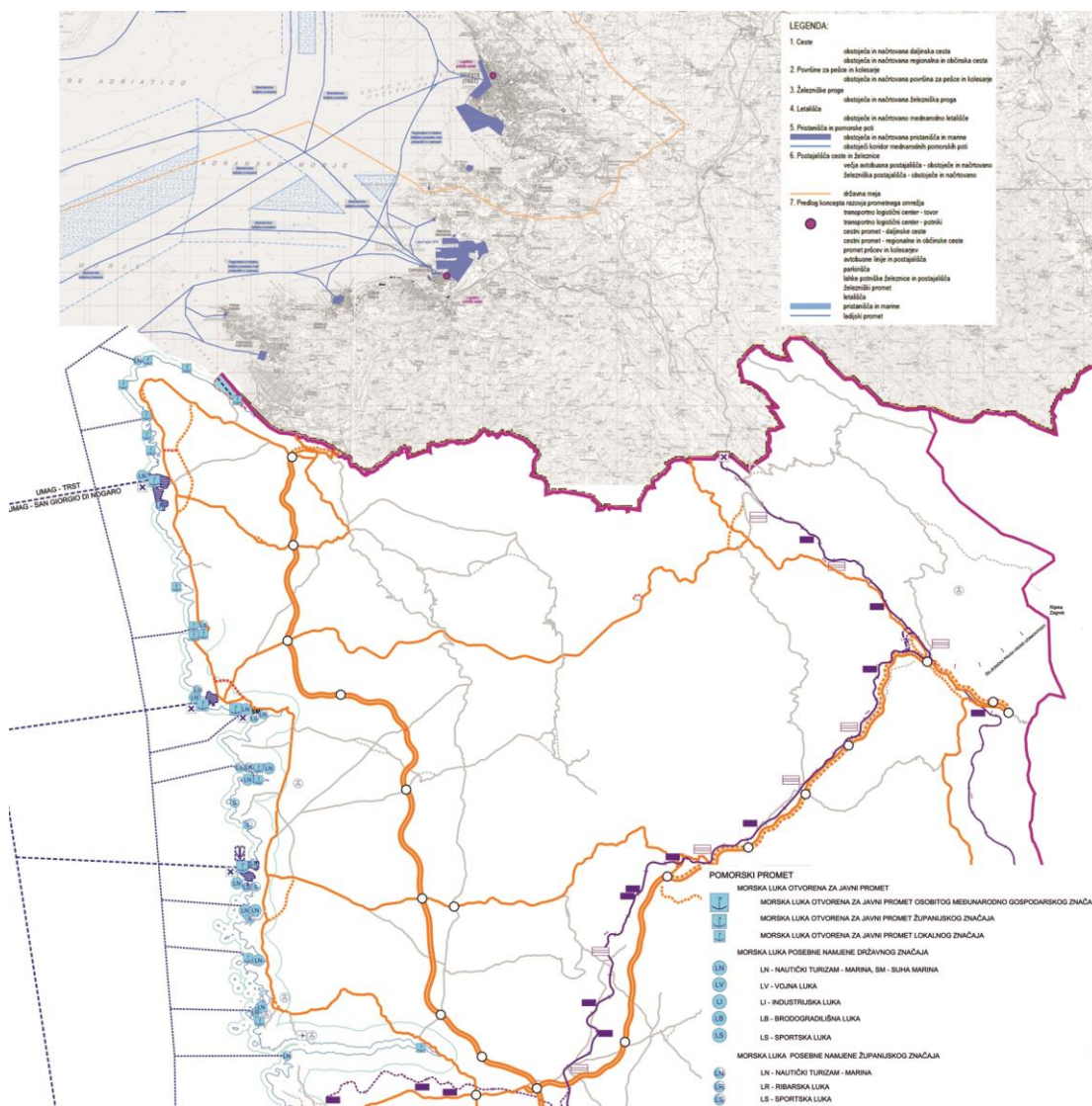
- V obalnem delu obmejnega področja ni železniških prog, ki bi se jih afirmiralo s to študijo.
- Treba je razmisliti o ideji vzpostavitve hrbtenice javnega potniškega prometa, ki bi jo predstavljala lahka železnica Trst–Koper–Umag(–Pula), na katero bi se po potrebi navezovale lokalne krožne avtobusne linije (Ankaran, Koper, Izola, Strunjan, Piran, Portorož, Savudrija).



Karta 10: Smernice razvoja prometa v širšem regionalnem kontekstu Istre – železniški promet

Pomorski promet

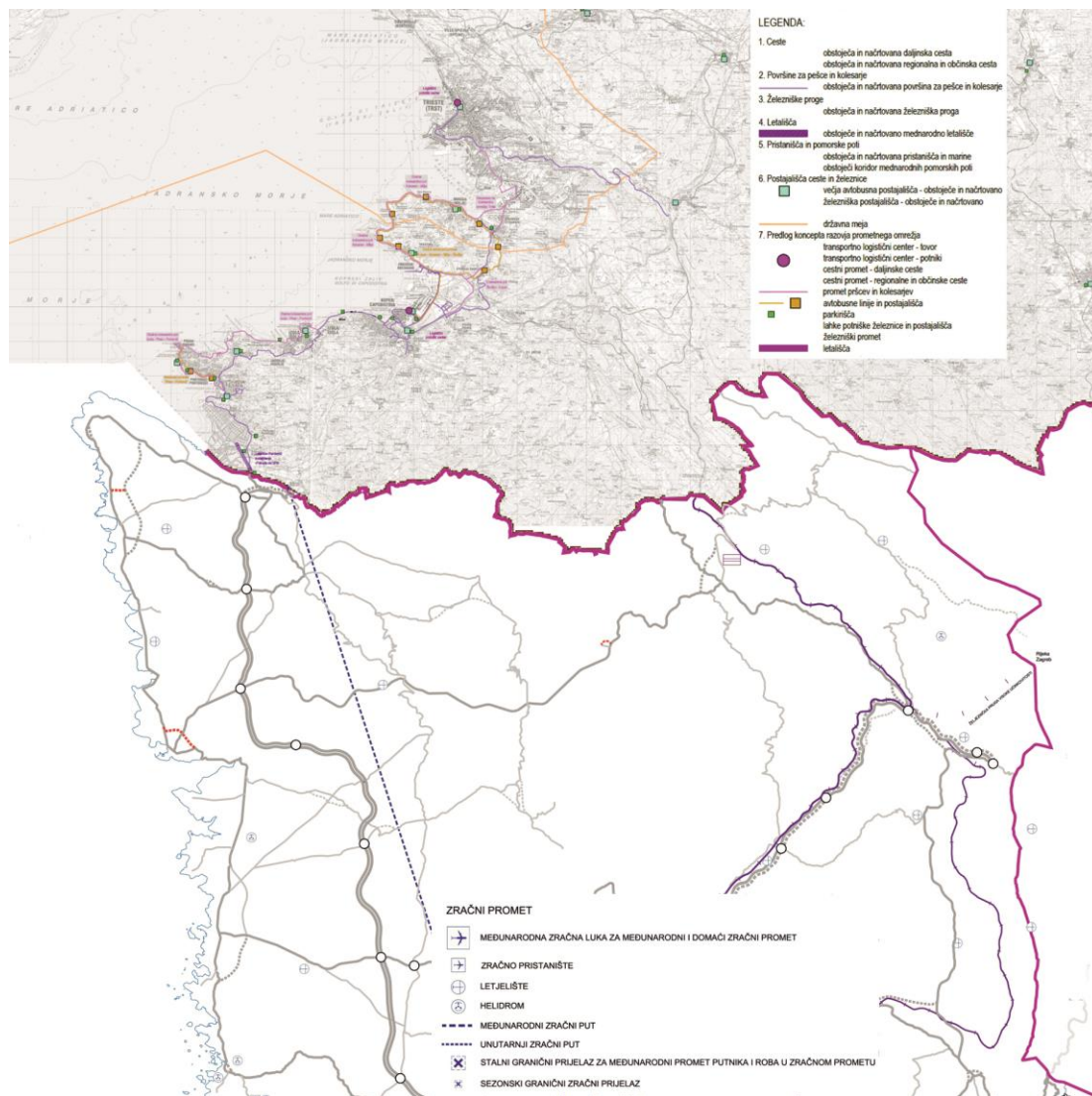
- Treba je koordinirano delati na vzpostavitvi pomorskega javnega potniškega prometa kot dopolnitvi prometa na celine.
- Zgrajena pristanišča je treba modernizirati in opremiti.
- Treba je vzpostaviti pomembnejše meddržavne ladijske in trajektne linije.



Karta 11: Smernice razvoja prometa v širšem regionalnem kontekstu Istre – pomorski promet

Zračni promet

- Obstoječa letališča je treba koordinirano obnoviti in modernizirati ter vzpostaviti hierarhično omrežje lokalnih in daljinskih povezav v zračnem prometu.



Karta 12: Smernice razvoja prometa v širšem regionalnem kontekstu Istre – zračni promet

2.3. SINTEZA SMERNIC ZA KONCEPT ISTRE - PROMET NA OBMOČJU OBALE

Obstoječe železniške povezave

Območje je oskrbovano z omrežjem železniških povezav Ljubljana-Trst, Ljubljana – Reka in Ljubljana – Pula, ki se v Divači in Trstu pripenja na evropski TEN-T koridor.

Načrtovane železniške povezave

Načrtovana je izgradnja novega železniškega tira za dostop ljudi in tovora do Luke Koper (v izvajanju), povezovalna železniška proga med Reko in Lupoglavom (v proučevanju) in rekonstrukcija proge med Rovinjem in Kanfanarjem. Za krepitev javnega prevoza je vzdolž obalne črte predvidena izgradnja proge za mestno železnico med Trstom in Pulo (v proučevanju).

Obstoječe cestne povezave

Obstoječe cestno omrežje je gosto in dobro razvito.

Načrtovane cestne povezave

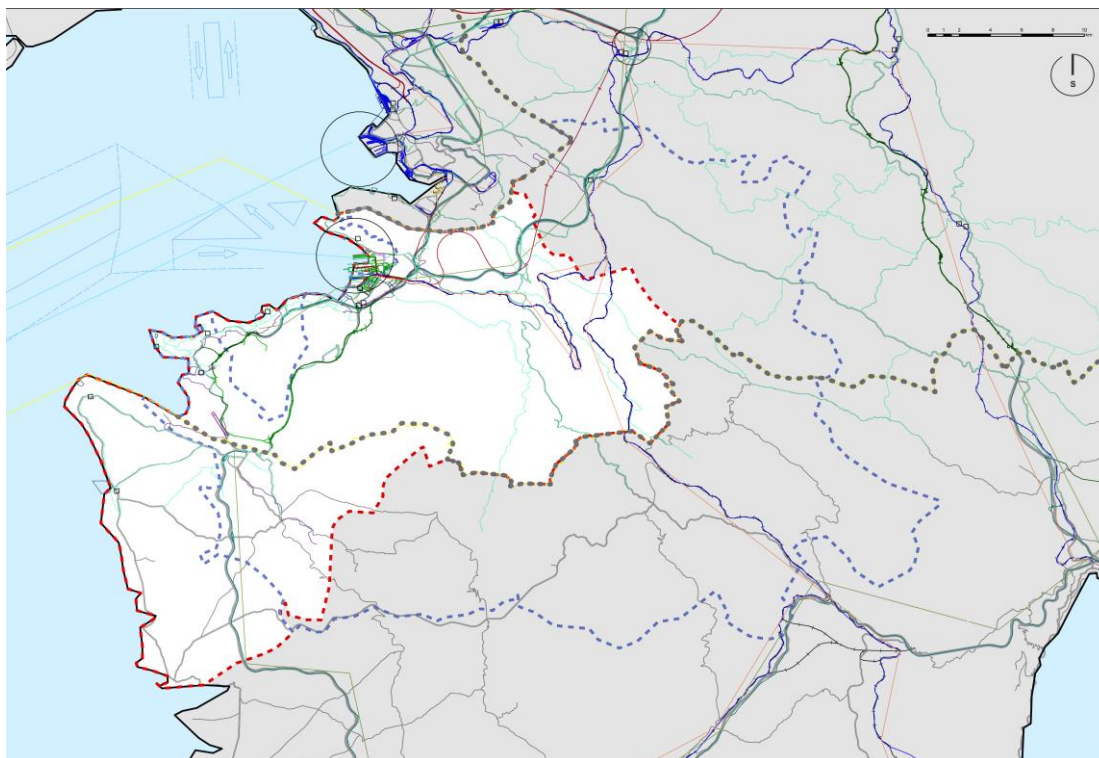
Predvidena je rekonstrukcija daljinske ceste Pivka – Reka v hitro cesto z obvoznicami okoli naselij, rekonstrukcija daljinske ceste Koper – Dragonja v hitro cesto z obvozi okoli naselij in izgradnja povezave na avtocesto Umag-Pula. Državna obalna cesta Koper-Sečovlje se rekonstruira v deljeni prometni prostor in se pri Sečovljah naveže na obalno cesto Umag – Pula z istim prometnim režimom.

Kolesarske povezave

Predvidena je izgradnja regionalne kolesarske poti med Trstom in Pulo, ki je del evropske kolesarske poti Baltik - Jadran in je deloma že zgrajena po trasi nekdanje železnice imenovane Porečanka (odsek Poreč- Pula v proučevanju). Predvidena je tudi rekonstrukcija profilov obstoječih lokalnih cest za izboljšanje pogojev kolesarjenja.

Letališča

Novogradnje in širitve obstoječih letališč niso predvidene.



Karta 13: Sinteza smernic za koncept Istre – promet na območju obale

LEGENDA - PROMET IN INFRASTRUKTURA

-  **obstoječe železniške povezave**
-  **načrtovane železniške povezave**
-  **načrtovane železniške povezave**
Luka Koper - Divača
-  **načrtovane železniške povezave**
obalna povezava / Trst-Pula
-  **železniška postajališča**
-  **AC povezava**
Koper - Dragonja - Pula
-  **daljninska cesta**
-  **lokalne ceste**
-  **kolesarska povezava**
Trst-Pula
-  **letališča**
-  **plovni koridorji**
-  **meja obalnega območja**
-  **meja obmejnega območja**
-  **območje državne meje**

3. PODROČJE TURIZMA

3.1. PODROČJE TURIZMA - SLOVENSKA OBALA

UVOD

Za razvoj regije imata velik pomen Luka Koper in razvoj turističnega sektorja. Na razvoj turizma v slovenski Istri sta pomembno vplivali dve časovni obdobji, prostorski razvoj koncepta enotne obale v času bivše Jugoslavije v šetdestih letih bivšega stoletja in razvoj v obdobju tranzicije po osamosvojitvi Slovenije. Spremembe se odražajo v sektorski in velikostni strukturi turizma, posledično so se spremenile tudi lokacijske potrebe turističnega sektorja.

Tipi turizma so wellnes, zdraviliški turizem, poslovni in kongresni turizem, križarjenje in navtični turizem, kulturni turizem, gastronomski turizem, športni in rekreacijski turizem ter turizem na podeželju in ekoturizem. Programski razvoj turizma je večinoma zasnovan na kopališki ponudbi in aktivnostih na morju, wellnes in kongresnem turizmu in navtičnem turizmu v obalnem pasu, priobalni pas in zaledje pa vzpodbujajo predvsem športno rekreacijski, gastronomski in ekoturizem. Turistični sektor se koncentrirano razvija v obalnem in priobalnem pasu, manj pa v zaledju. Tako v Kopru kot Izoli se razvija območje marine z novimi komunalnimi privezi v neposredni bližini mestnega jedra, kar ponuja dodatne možnosti razvoja turistične ponudbe. Pomemben razvojni element turistične panoge predstavlja Potniški terminal Koper.

Za razvoj turističnega sektorja je smiselno oblikovati enovit koncept obalnega somestja s skupno strategijo razvoja turizma, ki pa je prilagojena na posamezne občine po ponudbi in vsebini. Pri temu je potrebno omejevati prenočitvene kapacitete, ki se morajo prilagoditi standardom in ponudbi turističnega sektorja. S prostorskega vidika je pomembno slediti načelu ohranjanja vizualnih značilnosti prostora ter definirati nivo urbanističnega oblikovanja z razpoznavno strukturo na primeru predloga slovenske obalne promenade.

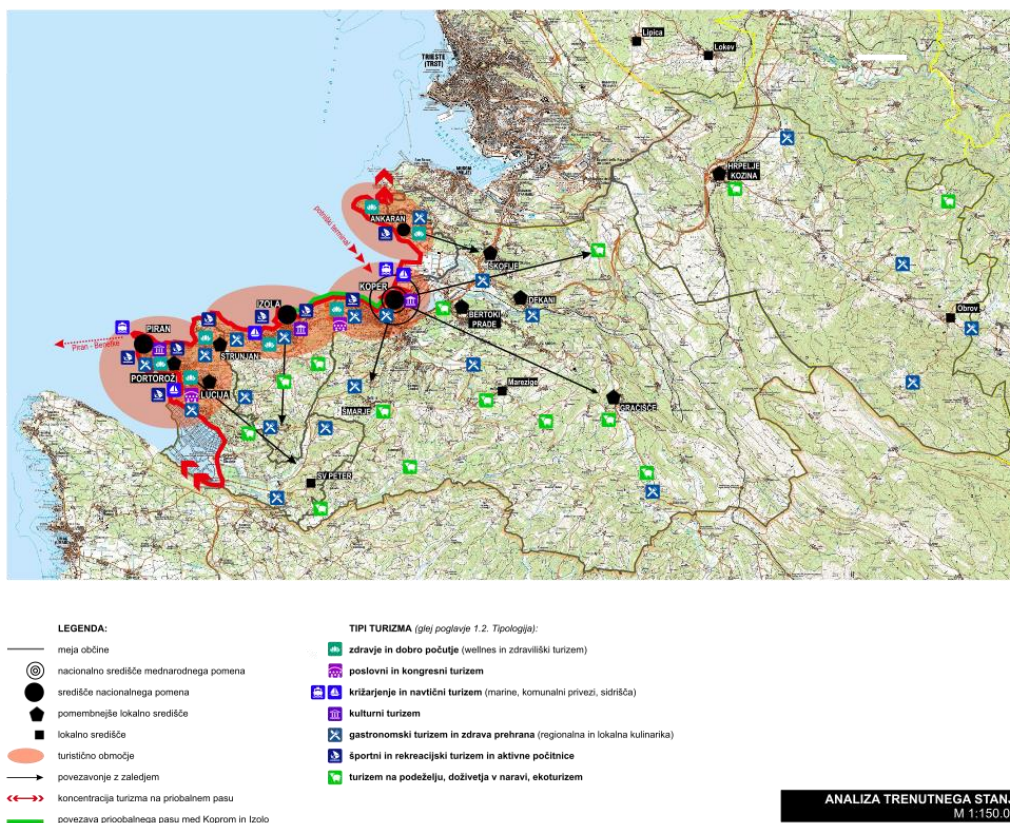
Z vidika prostorskega načrtovanja turizma je potrebno upoštevati, da je obala predmet različnih razvojnih interesov in zato je smiselno turizem locirati umerjeno na območjih obalnega in priobalnega pasu in tudi v zaledju z upoštevanjem varstvenih režimov naravnih in kulturnih danosti območja. Poseben segment so obstoječa degradirana območja, ki se lahko oblikujejo v nove prostorske potencialne za razvoj turističnih dejavnosti.

3.1.1. STANJE/RAZVOJNE MOŽNOSTI/ PROBLEMI IN OMEJITVE

- Analiza stanja turizma je pokazala, da so ključni problemi na področju turizma povezani z organiziranostjo, infrastrukturo, trženjem, investicijami in (ne)trajnostnim značajem obstoječe ponudbe ter z netrajnostnimi in netrendovskimi produkti in storitvami ter strukturno neuravnovešenostjo, ki izhajajo iz različnih stopenj razvitosti turistične ponudbe.
- Obstoječa turistična ponudba ni prilagojena trendom konkurenčne ponudbe in povpraševanja in še manj stremi k temu, da bi trende v turizmu tudi kreirala. Nezadovoljivo in nezadostno je tudi izkoriščanje prepoznanih prednosti in možnosti ter danosti razpoložljivih resursov (naravnih, kulturnih, ljudi in znanja, tehnologij, dostopnosti).

- Med tipi turizma je najpomembnejši športni in rekreacijski turizem (kopališka ponudba in aktivnosti na morju), wellnes in kongresni turizem ter navtični turizem. Turizem predstavlja pomembno panogo za razvoj regije, velik pomen pa ima tudi Luka Koper.
- Mreženje po tipologiji se kaže na primeru urejanja obalnega pasu z različnimi aktivnostmi in vrstami turizma, primer povezave med občinami je ureditev območja obale med Koprom in Izolo s predvidenim razvojem marine in primer predloga prostega prehoda vzdolž celotnega obalnega pasu v Ankaranu, kjer se odpira tudi naloga reševanja ekološke sanacije severne obale koprskega zaliva med občinama Ankaran in Koper zaradi vplivov Luke Koper.
- Uvajanje novih trendov v obstoječem prostoru predstavlja primer Občine Piran, ki poskuša definirati novo arhitekturno blagovno znamko turistične destinacije Piran/ Portorož.
- Pomemben dejavnik za razvoj in povezavo obalnega pasu in zaledja je poskus vzpostavitve in navezovanja programa na obstoječe tematske in ostale poti ter obstoječega programa na podeželju (večinoma gre za turistične kmetije z različno ponudbo). Za nadaljnji razvoj območja je izrazito pomembno, da se turistični programi razvijajo z upoštevanjem trajnostnih razvojnih modelov.
- Povezave med občinami so trenutno šibke. Predvsem je problematična navezava priobalnega pasu na zaledje, ki nima ustreznih vsebinskih, prostorskih in prometnih navezav na priobalni pas. Za prostorski razvoj območja ni smotno razmišljati v smeri masovnega turizma, ker je vpliv tovrstnega razvoja na okolje preobremenjujoč. Pomembno je upoštevati zahteve sonaravnega razvoja z novimi tipi turizma, ki ne povzročajo obremenitve okolja.
- Razvojne možnosti predstavlja bližina morja
- Razvojni potencial predstavlja dobra dostopnost Obalnega pasu in infrastruktura, ki je s primernim preoblikovanjem lahko nosilec razvoja turizma. Ta infrastruktura je zadostna v primeru razbremenitve Obalnega pasu in aktiviranju notranjosti ter v primeru spremembe percepcije turističnega razvoja (preoblikovanje iz masovnega turizma v usmerjeno ponudbo).
- Medsebojna bližina množice historičnih urbanih centrov, trenutno deljenih med tri države, je ključnega pomena za nadaljni razvoj panoge
- Specifika poselitvene strukture kaže na neposredno odvisnost od ekonomske razvitosti določenega območja. Določen vpliv na trenutno stanje poselitve imajo tudi zgodovinski politično/socialni procesi, ki so ob vakršni formalizaciji sicer v prostoru neotiplivih mej negativno vplivali na celoten spekter razvoja področja; posledično tudi na poselitev. Trenutna meddržavna meja med Slovenijo in Hrvaško ravno tako, kot je bilo bilo v preteklosti, deluje na razvoj gospodarskih panog, tudi turizma in poselitve negativno, saj formalno razmejuje sicer kontinuiran prostor.
- Bliskovit razvoj izrecno Obalnega pasu je sprožil agresivne procese urbanizacije sicer kvalitetnih kmetijskih zemljišč ali tudi sicer območij, ki bi morala biti deležna varovanja ali vsaj tehtnega premisleka in ne stihijskega, kratkoročnega upravljanja, motiviranega predvsem s trenutnimi ekonomskimi učinki.
- V Obalnem pasu je rezultat trendov iz zadnjih desetletij devastacija naravne krajine in degradacija tradicionalnih poselitvenih vzorcev ter naselbinskih struktur. S tem so deplasirani glavni generatorji na katere se lahko vpenja razvoj kvalitetne, izbrane turistične ponudbe.

- Trendi se kljub izkazani slabi praksi in nezadovoljivim obetom za prihodnost razvoja panoge ne spreobračajo, pravzaprav je izvrsten pokazatelj stanja prav odsotnost konkretnjših pobud za razvoj v zaledju, medtem ko jih znotraj Obalnega pasu ne manjka.



Karta 14: Analiza trenutnega stanja na področju turizma na slovenski Obali

3.1.2. CILJI/ STRATEŠKE OPREDELITVE

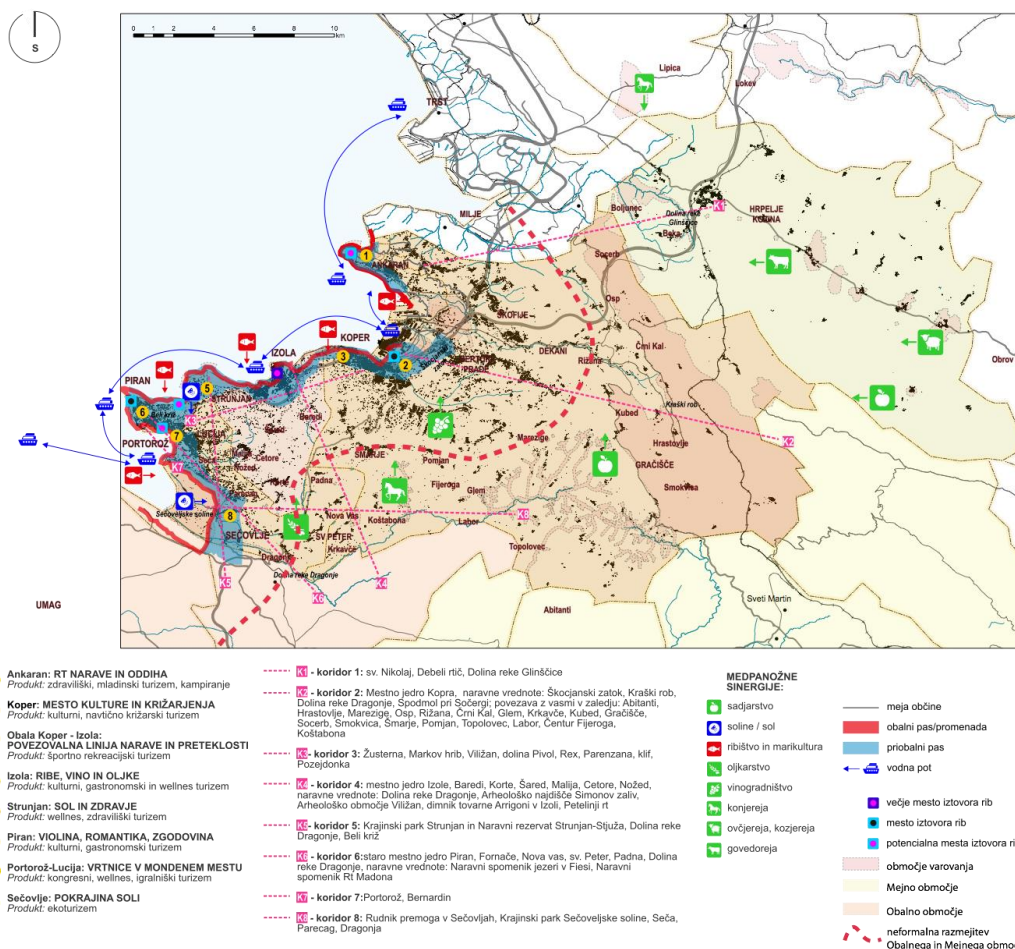
- Razvojni trendi za trajnostni turizem izpostavljajo pomembnejše razvojne projekte kot so Infrastruktura Geoparka Kras, Pomorski potniški terminal Koper (Cruise Slovenia), Regionalna destinacijska organizacija, Sonaravna ureditev obalnega pasu (ureditev obale Koper-Izola, ureditev pešpoti med Lucijo in Sečovljami, ureditev privezov v kanalu Sv. Jerneja, ureditev skladišč soli v Portorožu) ter projekt golf igrišče Portorož v Sečovljah.
- Regija bo v prihodnosti gradila na ključnih prednostih kot so ugodna geostrateška lega regije, razvita prometna infrastruktura, kakovostno bivalno okolje. Ob upoštevanju naravnih in kulturnih značilnosti lahko to pozitivno vpliva na razvoj turističnega sektorja.
- Obalne občine bodo v prihodnosti razvijale strateško usmeritev: Turizem, razvoj podeželja.

3.1.3. MOGOČE PLANSKE REŠITVE/PREDKONCEPT

- Za razvoj turističnega sektorja je smiselno oblikovati enovit koncept obalnega somestja s skupno strategijo razvoja turizma, ki pa je prilagojena na posamezne občine po ponudbi in vsebini. Pri temu je potrebno omejevati prenočitvene kapacitete, ki se morajo prilagoditi standardom in ponudbi turističnega sektorja.
- S prostorskega vidika je pomembno slediti načelu ohranjanja vizualnih značilnosti prostora ter definirati nivo urbanističnega oblikovanja z razpoznavno strukturo na primeru predloga slovenske obalne promenade.
- Pomembna je razbremenitev prostora reklamne polucije (predvsem občestni prostor ter prostor hitre ceste), kar pomeni enoten odlok o plakatiranju za vse občine.
- Predlog oblikovanja koncepta obalne promenade na slovenskem in hrvaškem delu (čezmejni vidik povezovanja na strateški ravni) oblikuje nove turistične destinacije z ustreznimi dostopi.
- Predlog navezave na peš poti, kolesarske poti, pohodniške poti, tematske poti iz priobalnega pasu v zaledje in oblikovanje novih razvojnih koridorjev in turističnih destinacij.
- Historična mestna jedra se morajo urejati na enotni ravni, kar bi morala urejati enotna zakonodaja. Arhitekturna dediščina se mora ustrezno definirati in prezentirati.
- Predlog prometne povezave z lahko železnico in predlog uskladitve dostopa.
- Poseben segment so obstoječa degradirana območja, ki se lahko oblikujejo v nove prostorske potencialne za razvoj turističnih dejavnosti.
- Predlog novih vodnih poti kot povezovalni člen med obalnimi občinami.

3.1.4. SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA TURIZMA NA SLOVENSKE OBALI

- Predvidi se strategija razvoja panoge, ki bo jasno definirala režime uporabe posameznih področij vezanih na turistične kapacitete in tipologijo
- Potrebno je najti odgovore na ureditev turističnega sistema, ki je bil zasnovan za množice in ga preoblikovati tako, da ga bo lahko omejeno območje obale vzdržalo
- Aktivirati je potrebno zaledje
- Oblikuje se strategija razvoja panoge v sinergiji s sorodnimi področji



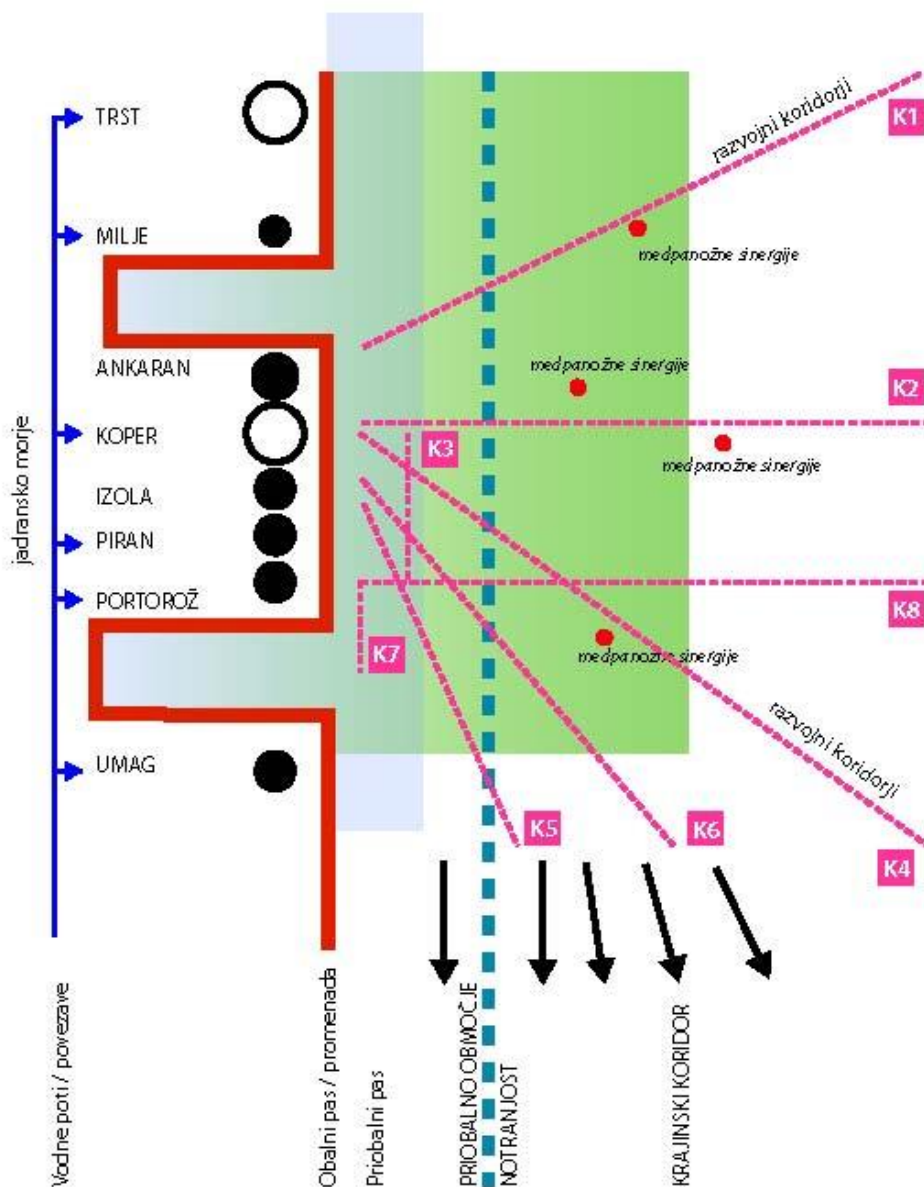
Karta 15: Smernice za koncept razvoja turizma na slovenski Obali

3.1.5. SMERNICE RAZVOJA TURIZMA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE

- Preseči je potrebno koncepcijo in formalne ovire meddržavne meje, vzpostaviti je potrebno čezmejno sodelovanje
- Oblikovati je potrebno konsenz o viziji dolgoročnega razvoja turizma
- Razvojno je potrebno obravnavati obalno območje kot enovito
- Za razvoj turističnega sektorja je smiselno oblikovati enovit koncept obalnega somestja s skupno strategijo razvoja turizma, ki pa je prilagojena na posamezne občine po ponudbi in vsebini
- Potrebno omejevati prenočitvene kapacitete, ki se morajo prilagoditi standardom in ponudbi turističnega sektorja
- S prostorskega vidika je pomembno slediti načelu ohranjanja vizualnih značilnosti prostora ter definirati nivo urbanističnega oblikovanja z razpoznavno strukturo na primeru predloga slovenske obalne promenade turističnih destinacij z navezavo na destinacije v zaledju
- Vzpostaviti je potrebno skupno prometno infrastrukturo in vzpostaviti pomorske povezave, ki bi predstavljale hrbtenico razvoja panoge



- Z ureditvijo ustreznih dostopov je smiselno urediti in spremeniti tudi način mobilnosti. Pri povezavah in dostopih je smiselno kombinirati več načinov mobilnosti, možna je povezava lahke železnice – mini busov – ladje – kolesa. Glede trajnostne mobilnosti je potrebna izdelava konkretne in preišljene študije
- Uvesti je potrebno enotno kategorizacijo območij namenjenih za turistični razvoj
- Arhitekturna dediščina mora biti ustrezno definirana in prezentirana
- Sanirati je potrebno degradirana območja, ki so potencialna območja za sanacijo/razvoj turizma
- Vzpostaviti je potrebno enotna pravila varovanja naravnih danosti in dediščine
- Vzpostaviti je potrebno skupno mrežo turistično informacijskih centrov, ki bodo enakovredno obravnavali celotno območje povezano v enovit sistem turistične ponudbe.



Shema 1: Smernice razvoja turizma v širšem regionalnem kontekstu Istre

3.2. PODROČJE TURIZEM - HRVAŠKA OBALA

UVOD

Turizem je ena izmed najbolj pomembnih gospodarskih dejavnosti v Republiki

Hrvaški. Prihodki od turizma bodo v letu 2015 znašali več kot 8 mlrd. € (približno 18 % BDP-a RH), pri tem pa Istrska županija sodeluje s 25–30 %.

Sodobni turizem temelji na atraktivnosti prostora in ohranjenem okolju kot najbolj vrednem turističnem potencialu. Zaželen razvoj hrvaškega turizma pomeni upravljanje z viri, ki zadovoljujejo osnovne ekonomske, socialne in estetske kriterije dolgoročno trajnostnega poslovanja ob rasti blaginje, ohranitvi kulturne, krajevne in gradbene integritete, ter vitalnih ekoloških sistemov in biološke raznovrstnosti.

Trajnostni razvoj in uporaba obalnega področja – Usklajevanje interesov uporabnikov obalnih virov in doseganje soglasja o njihovi uporabi je dolgotrajen in dinamičen proces. Integralno upravljanje z obalnim območjem je svojevrsten odgovor na problematiko obstoječega parcialnega/sektorskega načrtovanja in upravljanja v obalnem območju s ciljem doseganja ekološkega trajnostnega razvoja na podlagi njegovih fizičnih, družbenih in gospodarskih pogojev ter pravnega, administrativnega in finančnega okvira.

Atraktivnost in vrednost turističnega zemljišča pogosto povzroča konflikt interesov (ekonomskih in zaščite prostora). Posledica zanemarjanja družbenih interesov je porušitev tradicionalne gradnje in lokalnega okolja ter devastacija naravnih delov obalnega območja.

Tradicionalne vezi z evropskimi emitivnimi turističnimi trgi prispevajo k ustvarjanju pogojev za hitrejši razvoj turizma. Rast turističnega prometa povečuje potrebe za infrastrukturo. Rast turizma v mestih ter tranzitnega turizma spodbuja razvoj turističnih vsebin ob glavnih cestnih smereh.

3.2.1. STANJE / RAZVOJNE MOŽNOSTI / OMEJITVE IN PROBLEMI

- **Turizem predstavlja eno izmed glavnih gospodarskih panog Istrske županije kot tudi obalnega obmejnega območja**, zato je njegov skupni razvoj vključno s prostorskim treba spremljati in ocenjevati skozi vse njegove neposredne in posredne učinke na posamezne dejavnosti in gospodarstvo v celoti.
- **Tipi turizma**, ki se poleg tradicionalnih oblik turizma, večinoma zasnovanih na kopanju in aktivnostih na morju, **razvijajo v obalnem področju Istre**, zajemajo wellnes in zdravstveni turizem, poslovni in kongresni turizem, navtični turizem in križarjenja (obiski plovečih hotelov), kulturni in gastronomski turizem, športni in rekreacijski turizem na kopnem in morju, turizem v notranjosti na turističnih kmetijah in ekoturizem.
- **Značilen pojav** v zadnjem desetletju je bolj intenzivno **povezovanje ponudbe na obalnem področju s ponudbo v notranjosti Istre** z odpiranjem številnih tematskih cest in poslovnim sodelovanjem turističnih kompleksov z družinskimi tematskimi gospodarstvi.
- **Za nadaljnji razvoj in ohranjenost turističnih področij** je izjemno pomembno, da se turistični razvojni programi razvijajo z upoštevanjem ekoloških in trajnostnih razvojnih modelov, ki ne ogrožajo ali obremenjujejo naravnega okolja. Posebna tema so obstoječa degradirana območja (bivše gospodarske cone, industrije ali obalni kamnolomi), ki se z novimi prostorskimi načrti namenijo za razvoj turističnih dejavnosti.
- **Največje dovoljene turistične prenočitvene kapacitete na enoto lokalne samouprave** so določene s Prostorskim načrtom Istrske županije.

- **Enote lokalne samouprave z največjim številom planiranih turističnih postelj v obmejnem območju so:** Umag 38.000, Novigrad 11.500, Brtonigla 9.500 in Buje 5.000. Skupaj 64.000 postelj.
- Z analizo prostorskih načrtov ureditve mest/občin je bilo ugotovljeno, da se **večina površin za gostinsko-turistični namen nahaja znotraj Zaščitenege obalnega območja morja (ZOP-a)**, in sicer na zahodni obali županije in obmejnege območja.
- **Osnovni kriteriji za planiranje gradbenih območij ali con za gostinsko-turistični namen so:**
 - gostota uporabe (do 120 postelj/ha),
 - zazidanost posamezne gradbene parcele (do 30 %),
 - faktor izrabe (do 0,8),
 - parkovni nasadi in naravna zelenica (najmanj 40 % površine),
 - odvod odpadnih vod (zaprt kanalizacijski sistem s prečiščevanjem).
- **Velik in poseben problem** vsestranskemu razvoju turističnih aktivnosti (bolj intenzivno in bolj enostavno gibanje turistov čez mejo: sprehodi, kolesarjenje, jahanje, obisk vinskih cest, različne oblike lokalnega javnega prometa) v obmejnem območju Istrske županije
- **predstavlja schengenski režim** na meji med Hrvaško in Slovenijo. Z vstopom Hrvaške pod isti mejni režim bi se odprl velik nabor sprejemljivih turističnih aktivnosti. Dobra praksa na območju Alp je lahko za zgled.

3.2.2. CILJI / STRATEŠKA OPREDELITEV

- **Prioritetne razvojne aktivnosti in ukrepe je treba usmeriti na uporabo že obstoječega turističnega prostora** in obstoječih turističnih kapacitet oziroma na njihovo prenovu, modernizacijo in zvišanje kakovosti. Treba je spodbujati gradnjo v že urbaniziranih prostorih in obstoječih turističnih conah, da bi se zmanjšal strošek infrastrukturnega opremljanja in da bi se skupno razpoložljiv razvojni prostor dolgoročno zaščitilo pred čezmerno pozidanostjo.
- Istrska županija, še posebej **obmejno območje proti Sloveniji, mora v prihodnosti še bolj uporabljati svoj geostrateški položaj** (bližino za turiste iz Slovenije, Italije in Avstrije), razvito in kakovostno prometno infrastrukturo ter ohranjeno pokrajino in okolje. Zaščitene naravne vrednote in bogata kulturna dediščina lahko prav tako pomembno pripomorejo k razvoju turističnega sektorja.
- **Vse obalne enote lokalne samouprave obmejnega področja bodo tudi v prihodnosti svoj strateški razvoj utemeljevale na turizmu. Notranjost Istre in obmejnega območja ima velik potencial za razvoj turističnega sektorja.** Potencial je mogoče uresničiti pri športnorekreacijskem turizmu, gastronomskem in ekoturizmu ter z oglaševanjem naravnih vrednot pokrajine in okolja.
- **Nujno je ovrednotiti razvojne potenciale planiranih turističnih con** in trajno preizkušati usklajenost prostorskih načrtov enot lokalne in regionalne samouprave z investicijskimi potrebami v turizmu.
- **Oblikovanje bolj kakovostne in bogatejšje turistične ponudbe.** Nujno je ustvariti prostorske predpogoje za razvoj novih sistemov (poleg sonca, morja, naravnih in kulturnih bogastev) turističnih doživetij: navtični turizem,

zdravstveni turizem, turizem za tretje življenjsko obdobje, kulturni turizem, poslovni turizem, nove atrakcije (tematski, zabavišni parki, interaktivni muzeji, akvariji in podobno), eko in gastro turizem, kolesarski turizem, pustolovsko-športni turizem, golf in podobno.

- **Nove posege v prostor je treba umeščati na devastirana območja** (industrija in kamnolomi – Umag, Novigrad), ki razpolagajo z ustrezno infrastrukturo, z istočasnim spodbujanjem preiskav trajnostnih kapacitet prostora, kakovostno preobrazbo prostora in ohranitvijo krajevnih in kulturno-zgodovinskih vrednot prostora.
- **Turizem je treba prilagajati pogojem in značilnostim prostora**, kar pomeni upoštevanje nosilne kapacitete prostora, fleksibilnost, integriranost v strukture naselij in okolij ter energetskih omejitev, varstvo okolja in ustvarjanje prihodkov iz lokalnih resursov, kot tudi spodbujanje tradicionalnih dejavnosti.
- **Pri ureditvi turističnih con in turističnih krajev je treba upoštevati elemente tradicionalne gradnje** in lokalnega ambianta, in sicer z upoštevanjem krajevnih značilnosti ter afirmacijo fizionomije in privlačnosti gradbene tradicije primorskih mest.

3.2.3. MOŽNE PLANSKE REŠITVE / PREDKONCEPT

- **Če sprejemamo turizem kot eno izmed glavnih gospodarskih dejavnosti** v Istri, moramo sprejeti tudi spremembe v prostoru, istočasno pa tudi ustrezne odločitve o temeljnih resursih, ki morajo tudi v bodoče obdržati vrednosti in razpoznavne značilnosti v ožji in širši regiji.
- **V obalnem obmejnem območju** (štiri enote lokalne samouprave) je v obstoječih in načrtovanih turističnih kompleksih mogoče ustvariti 64.000 postelj. Smiselno bi bilo pretehtati možnost, da se odpove gradnji nekaterih novih planiranih con in da se tako ohrani naravna obalna pokrajina.
- **Prav tako je možna rešitev tudi ta, da se obstoječe turistične cone prostorsko zmanjša na nujno velikost** (skladno s predpisanimi ali zahtevanimi prostorskimi standardi) in da se tako ohrani še malo naravne obalne pokrajine (ki je še posebej manjka od Umaga do Novigrada) ter da se preostale planirane namestitvene kapacitete realizirajo v novih conah južne in vzhodne Istre.
- **Strukturo turističnih namestitev je treba usmerjati** predvsem v hotelske kapacitete s prioriteto gradnje hotelov višje in visoke kategorije.
- **Zvišanje kakovosti zasebne namestitve** in preobrazba družinskih namestitev v male hotele, penzione in difuzne hotele.
- **Spodbujanje gradnje novih objektov** zdravstvenega turizma, igrišč za golf, kakovostnih kampov, kongresnih centrov in dr.
- **Spodbujanje povezovanja trajnostnega turističnega razvoja z ruralnim razvojem**, s trajnostno uporabo naravne in kulturne dediščine ter z zaščito in uporabo pokrajine, katerih rezultat bosta na koncu okrepljen izvensezonski turizem in turistično doživetje celotnega območja Istre.
- **Ureditev spremljajočih vsebin** (plaže, sprehajališča, steze, prevoz, parkirišča, prometna signalizacija, kolesarske steze, zelene površine in dr.).
- **Nove navtične centre je predvsem treba umestiti in graditi** znotraj mestnega območja in naselij, ki imajo značilnosti mest z že zgrajenim pristaniščem, ali v

bližini manjših mest, pri čemer morajo imeti prednost obstoječa pristanišča navtičnega turizma in pristanišča, odprta za javni promet, ter devastirani prostori s potrebno **gradnjo marin za megaplovila in dodatna pristanišča za ladje za križarjenja** z namenom izboljšanja pogojev za razvoj navtičnega in jahtnega turizma; spodbujati na najbolj atraktivnih destinacijah z možnostjo celoletne ponudbe in z vrednotenjem vpliva gradnje na vizez, pokrajino in lokalno skupnost.

Pogranično področje Hrvatske i Slovenije -Istarska županija						
Izvor: Izveščje o stanju u prostoru Istarske županije iz 2013. god.						
5. Tablica	JLS - jedinice lokalne samouprave (gradovi ili općine)	Ukupno planirano svih vrsta turističkih kreveta u JLS (maksimalni dozvoljeni kapacitet)	Planirano turističkih kreveta u turističkim zonama TRP-TP (izvan GP naselja)	Ukupna planirana površina turističkih zonau ha (izvan GP naselja)	Ukupna planirana površina gospodarskih zona u ha (proizvodna, poslovna, komunalna, infrastrukturna, kamenolomi) izvan GP naselja	Ukupna planirana površina sportko rekreacijskih zona u ha (izvan GP naselja)
1	Buje	5.000	3.600	59,3	23,8	120,3
2	Umag	38.000	25.600	371,6	127,5	335,9
3	Brtonigla	9.500	3.700	6,0	17,2	90,5
4	Novigrad	11.500	7.400	104,2	29,6	170,5
A	Obalno	64.000	40.300	541,1	198,1	717,2
5	Grožnjan	2.000	1.000	20,2	170,9	213,0
6	Oprtalj	1.500	600	8,7	5,1	7,3
7	Buzet	2.000	1.000	15,2	139,7	85,3
8	Lanišće	2.000	2.000	40,0	99,6	582,2
B	Unutrašnjost	7.500	4.600	84,1	415,3	887,8
A+B	POGRANIČNO PODRUČJE	71.500	44.900	625,2	613,4	1.605,0

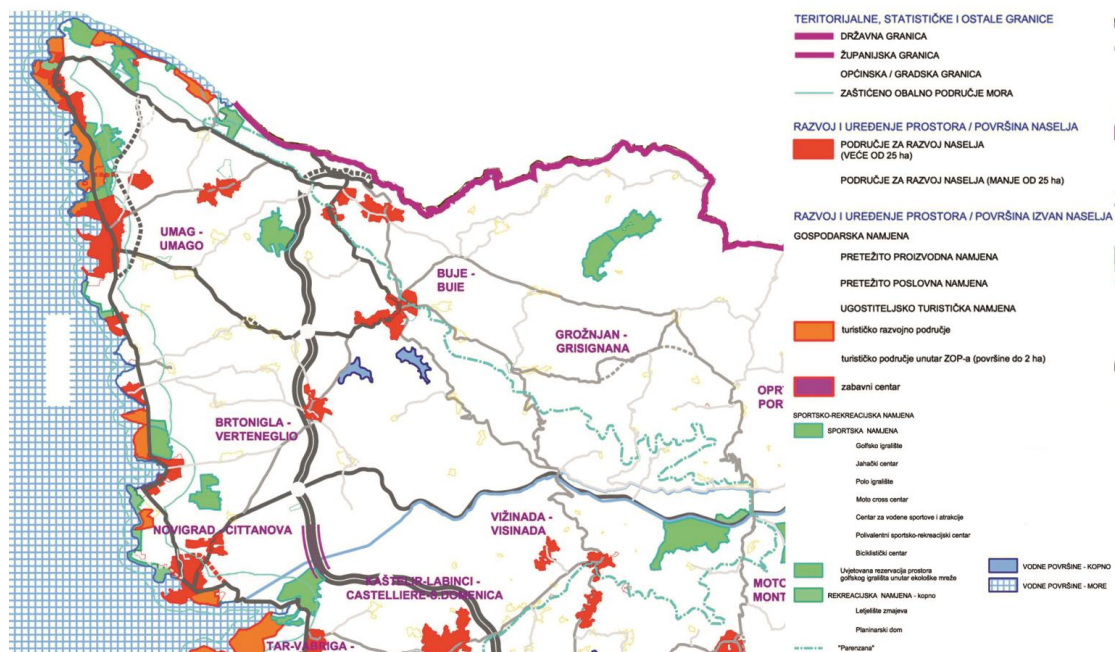
Tabela 2: Osnovni podatki o turističnih kapacitetah in športnorekreacijskih vsebinah

Pogranično područje Hrvatske i Slovenije -Istarska županija					
Izvor: ID Prostornog plana Istarske županije 2015.god.					
6. Tablica	JLS - jedinice lokalne samouprave (gradovi ili općine)	Broj postojećih TRP ili TP (turističkih zona ili turističkih punktova)	Broj planiranih TP ili TP (turističkih zona ili turističkih punktova)	Površina turističkih kompleksa u ha	Broj kreveta u turističkim kompleksima
1	Buje	1	1	56,0	3.600
2	Umag	12	1	394,9	33.930
3	Brtonigla	1	1	60,3	6.920
4	Novigrad	5	2	96,9	9.420
A	Obalno	18	4	552,1	50.270
5	Grožnjan			15,0	780
6	Oprtalj	1	2	8,1	405
7	Buzet			12,0	850
8	Lanišće		4	38,0	1.900
B	Unutrašnjost	1	6	73,1	3935
A+B	POGRANIČNO PODRUČJE	19	10	625,2	54205

Tabela 3: Število obstoječih in načrtovanih turističnih con in število turističnih postelj

3.2.4. SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA TURIZMA NA HRVAŠKI OBALI

- **V obalnem obmejnem območju** (štiri enote lokalne samouprave) je v obstoječih in načrtovanih turističnih kompleksih mogoče ustvariti 64.000 postelj. Treba je premisliti o možnosti, da se odpove gradnji nekaterih novih načrtovanih con in da se tako ohrani naravna obalna pokrajina.
- **Prav tako je možna rešitev, da se tudi obstoječe turistične cone prostorsko zmanjša na nujno velikost** (skladno s predpisanimi ali zahtevanimi prostorskimi standardi) in da se tako ohrani še malo naravne obalne pokrajine (ki je še posebej manjka od Umaga do Novigrada) ter da se preostale načrtovane namestitvene kapacitete realizirajo v novih conah južne in vzhodne Istre.
- **Strukturo turistične namestitve** je treba usmerjati predvsem v hotelske kapacitete s prioriteto gradnje hotelov višje in visoke kategorije.
- **Zvišanje kakovosti zasebne namestitve in** preobrazba družinskih namestitev v male hotele, penzione in difuzne hotele.
- **Spodbujanje gradnje novih objektov zdravstvenega turizma, igrišč.**



Karta 16: Smernice za koncept razvoja turizma na hrvaški obali



Karta 17: Smernice razvoja turizma v širšem regionalnem kontekstu Istre

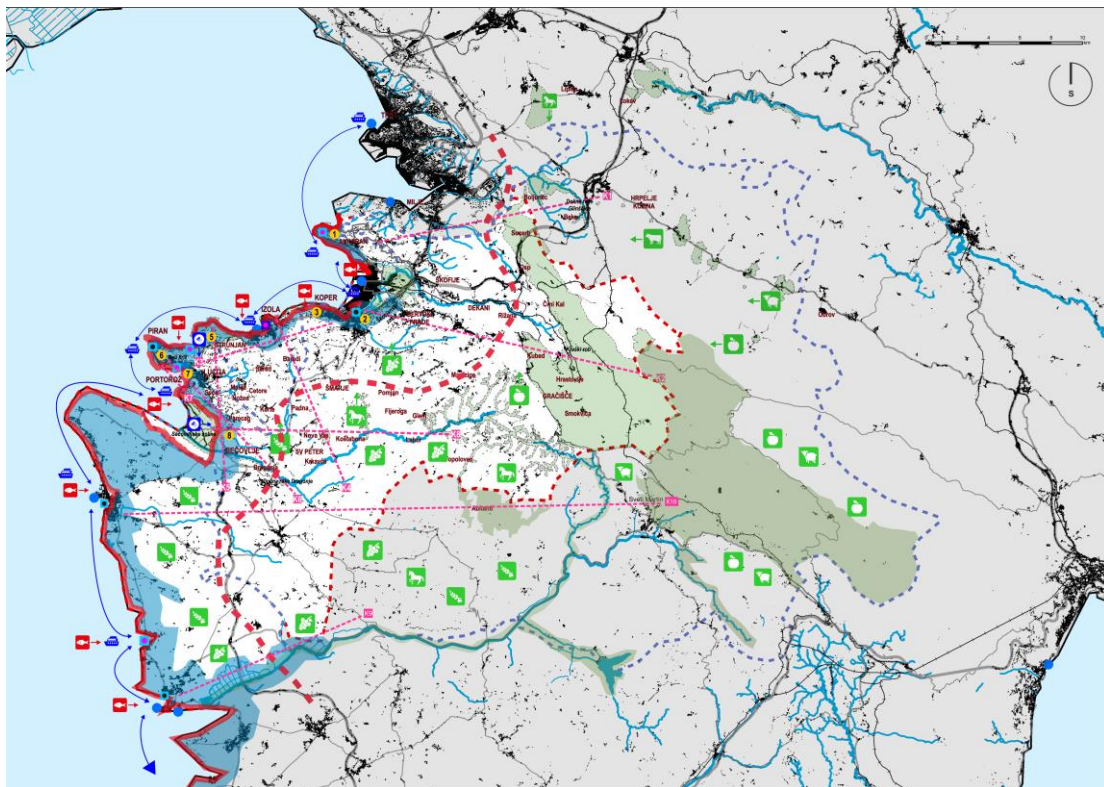
3.3. SINTEZA SMERNIC ZA KONCEPT ISTRE – TURIZEM NA OBMOČJU OBALE

Koncept skupnega prostorskega razvoja

Bistveni cilj prostorsko-razvojnega koncept je sistematična preureditev panoge v celoti. Iz kvantitativno naravnane zastavljene ekonomije naj nova struktura temelji na kvalitativni. Butična ponudba znotraj obalnega pasu tako pomeni razbremenitev infrastrukture in splošno izboljšanje stanja v prostoru. Medpanožno in meddržavno povezovanje predstavlja tisti ključni moment, s katerim lahko turistična panoga doseže zastavljene cilje znotraj drugačnega, sodobnejšega in učinkovitejšega sistema.

Smernice za koncept skupnega prostorskega razvoja:

- predvidi se strategija razvoja panoge, ki bo jasno definirala režime uporabe posameznih področij vezanih na turistične kapacitete in tipologijo. Potrebno je najti odgovore na ureditev turističnega sistema, ki je bil zasnovan za množice in ga preoblikovati tako, da ga bo lahko omejeno območje obale vzdržalo
- aktivirati je potrebno zaledje
- potrebno je uvesti rigorozne varovalne ukrepe in režime uporabe na območjih, ki so prepoznani kot naravna ali kulturna vrednota
- oblikuje se strategija razvoja panoge v sinergiji s sorodnimi področji



Karta 18: Sinteza smernic za koncept Istre – turizem na območju obale











LEGENDA - TURIZEM




- 1 Ankaran: RT NARAVE IN ODDIHA**
Produkt: zdraviliški, mladinski turizem, kampiranje
- 2 Koper: MESTO KULTURE IN KRIŽARJENJA**
Produkt: kulturni, navtično križarski turizem
- 3 Obala Koper - Izola: POVEZOVALNA LINIJA NARAVE IN PRETEKLOSTI**
Produkt: športno rekreacijski turizem
- 4 Izola: RIBE, VINO IN OLJKE**
Produkt: kulturni, gastronomski in wellnes turizem
- 5 Strunjan: SOL IN ZDRAVJE**
Produkt: wellnes, zdraviliški turizem
- 6 Piran: VIOLINA, ROMANTIKA, ZGODOVINA**
Produkt: kulturni, gastronomski turizem
- 7 Portorož-Lucija: VRTNICE V MONDENEM MESTU**
Produkt: kongresni, wellnes, igralniški turizem
- 8 Sečovlje: POKRAJINA SOLI**
Produkt: ekoturizem

- K1 - koridor 1: sv. Nikolaj, Debeli rtič, Dolina reke Glinščice
- K2 - koridor 2: Mestno jedro Kopra, naravne vrednote: Škocjanski zatok, Kraški rob, Dolina reke Dragonje, Spodmol pri Sočergi; povezava z vasmi v zaledju: Abitanti, Hrastovlje, Marezige, Osp, Rižana, Črni Kal, Glem, Krkavče, Kubed, Gračišče, Socerb, Smokvica, Šmarje, Pomjan, Topolovec, Labor, Čentur Fijeroga, Koštabona
- K3 - koridor 3: Žusterna, Markov hrib, Viližan, dolina Pivol, Rex, Parenzana, klif, Pozejdonka
- K4 - koridor 4: mestno jedro Izole, Baredi, Korte, Šared, Malija, Cetore, Nožed, naravne vrednote: Dolina reke Dragonje, Arheološko najdišče Simonov zaliv, Arheološko območje Viližan, dimnik tovarne Arrigoni v Izoli, Petelinji rt
- K5 - koridor 5: Krajinski park Strunjan in Naravni rezervat Strunjan-Stjuža, Dolina reke Dragonje, Beli križ
- K6 - koridor 6: staro mestno jedro Piran, Fornače, Nova vas, sv. Peter, Padna, Dolina reke Dragonje, naravne vrednote: Naravni spomenik jezeri v Fiesi, Naravni spomenik Rt Madona
- K7 - koridor 7: Portorož, Bernardin
- K8 - koridor 8: Rudnik premoga v Sečovljah, Krajinski park Sečoveljske soline, Seča, Parecag, Dragonja

MEDPANOŽNE SINERGIJE:

-  sadjarstvo
-  soline / sol
-  ribištvo in marikultura
-  oljkarstvo
-  vinogradništvo
-  konjereja
-  ovčjereja, kozjereja
-  govedoreja

- meja občine
- obalni pas/promenada
- priobalni pas
- ← vodna pot

-  večje mesto iztovora rib
-  mesto iztovora rib
-  potencialna mesta iztovora rib
- območje varovanja
- Mejno območje
- Obalno območje
-  neformalna razmejitev
Obalnega in Mejnega območja
- območje državne meje

4. PODROČJE KMETIJSTVA IN POSELITVE

4.1. PODROČJE KMETIJSTVA IN POSELITVE - SLOVENSKA OBALA

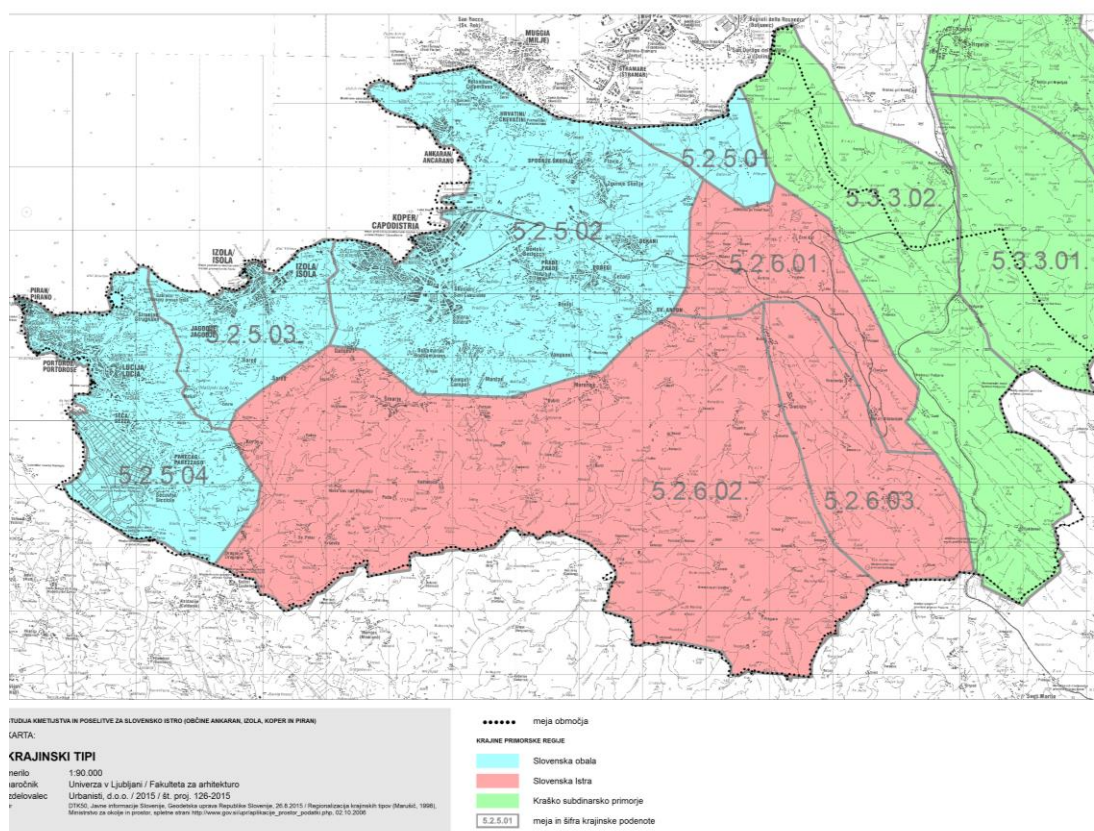
UVOD

Razvoj turizma mora zaustaviti izrazito urbanizacijo obalnega dela in spodbujati enkomeren razvoj Obale in zaledja. Slovenka Obala je izjemno občutljiv prostor, izpostavljen pritiskom lokalnih, državnih in evropskih akterjev. Ti pritiski vodijo v spreminjanje namembnosti najboljših kmetijskih zemljišč v zazidljive parcele, ki posledično vodijo v nenadzorovano razpršeno poselitev, degradacijo obale, njene izjemne krajine in njenih naravnih ekosistemov. Zato je nujno, da se zaustavi ta trend razvoja uničevanje kulturne dediščine, nepremišljenih infrastrukturnih posegov in špekulacije z zemljišči ter njihovo namembnostjo ter se začne z odgovornimi in usklajenimi posegi v prostor, ki bi bili rezultat usklajene politiko in stroke s poudarkom na skupni razvojni viziji obalnega območja. S spodbujanjem enakomernega razvoja Obale in zaledja lahko Obala, dobi novo priložnost urejanja širšega obalnega prostora, ki bi v navezavi z zaledjem omogočal razbremenitev in kvaliteten socialni, ekološki in ekonomski razvoj. Z upoštevanjem razlik in specifičnih potrebe posameznih obalnih območij in njihovega avtohtonega prebivalstva se za celoten pas izdelata celovita razvojna vizija območja, ki ji je kmetijstvo podrejeno. Vlogo kmetijstva v urbaniziranem delu je v zagotavljanju vmesnih zelenih površin, cenzur, ki bi imela rekreacijsko, ekološko in vizualno funkcijo. Glavna gospodarska panoga sta ribištvo in solinarstvo. Krajinska parka v Strunjanu in Sečoveljah ter naravni rezervat Škocjanski zatok prevzamejo močno identiteto prostora v skupni viziji razvoja z naravovarstveno, kulturnovarstveno in izobraževalno funkcijo. V priobalnem območju kmetijstvo postane pomembna gospodarska panoga v povezavi s turizmom in z Obalo s poudarkom na ekološkem kmetovanju, ohranjanju kulturne krajine in naravne biotske pestrosti.

4.1.1. STANJE/RAZVOJNE MOŽNOSTI/ PROBLEMI IN OMEJITVE

- Celotna Obala je močno **urbanizirana**, največje površine pozidanih in sorodnih zemljišč se nahajajo v ozkem priobalnem pasu. V (intenzivnejši) primarni rabi ozkega priobalnega pasu so sicer še **vinogradi na Debelem rtiču** (Ankaran) in **mešana kmetijska raba v Izolskem amfiteatru**. Na splošno se kmetijska raba na Obali **intenzivira ob rečnih ravninah** (Rižana, Dragonja), kjer se nahajajo večji **melioracijski sistemi** in obsežni **kompleksi kmetijskih zemljišč**. Na ostalem, gričevnatem reliefu so najbolj obdelana **južna, položnejša pobočja**, ne nujno vezana na samo poselitev, ki so mozaična (preplet različnih rab na razdrobljenih, majhnih površinah) in preoblikovana v terase. Gozda v ožjem priobalnem pasu skorajda ni, drugod na Obali se pojavlja v manjših površinah, največkrat na strmejših, severnih pobočjih ali na manj primernih tleh za kmetijsko rabo. Največ je oljčnih nasadov in vinogradov
- Krajinske posebnosti enote so obmorska **mesta na polotokih** (Koper, Izola, Piran), **flišni klifi** in **solinska polja** (Strunjanske in Sečoveljske soline) poraščena s sredoziemskim rastjem.

- K prepoznavnosti prispevajo **nasadi sadnega drevja in oljk**.
- Pri primarni rabi tal je izrazitejša **drobna lastniška struktura na strmejših južnih pobočjih**, ki je posledica večino zasebnega lastništva. Na teh površinah je zaslediti hitro spreminjanje **različnih kultur, od sadnega drevja do povrtnin**. Homogeni kompleksi enovrstne kulture se pojavljajo le na blagih pobočjih z rahlim nagibom. Na južnih pobočjih je prisotnih največ nasadov **vinogradov, sadnega drevja in mešanih kultur**. Večina **obdelovalnih površin** na pobočju je v **terasah na južnih delih, severna pobočja** so večinoma v **zaraščanju z višjim grmovnim in gozdnim rastjem**. Na ravninah ob izlivih rek v morje so **zamočvirjene ravnice z melioracijami spremenjene v obdelovalne površine**.
- Obalo predstavljajo različne naravne prvine, ki so zaradi posebnega pomena zavarovane z različnimi **varstvenimi režimi**, in predstavljajo tudi omejitve pri kmetijski obdelavi:
 - vpliv **kulturne dediščine**
 - vpliv **naravnih vrednot**:
 - ni vpliva varstva vodnih virov
 - vpliv **varstva gozdov**
 - vpliv **erozije** - velik del Obale (razen Kopra z zaledjem Izole, dela Portoroža in Sečoveljskih solin z zaledjem) je pod vplivom erozije, ki vpliva tudi na kmetijstvo (ni dopustno krčenje gozdnih sestojev, ki preprečujejo plazenje zemljišč, ogoljevanje površin);
- Nahajajo se območja **izjemnih krajin** in sicer **Izola, Sečoveljske in Strunjanske soline**, na širšem območju **Strunjana** pa tudi **območje krajinske prepoznavnosti**, naravne ohranjenosti in izjemne kulturne dediščine.
- Območja **hidromelioracij** - glede na prevladujoče kulture bi ob upoštevanju norm namakanja za namakanje potrebovali 3,1 mio m³ vode na leto, kar vodotoki in že zgrajene akumulacije ter mehki jezovi ne zagotavljajo. Prav tako pa z državnimi dokumenti niso predvidene večje nove kapacitete za namakanje.
- **Visoka pridobivalna sposobnost tal** za kmetijsko rabo. Talno število zemljišč je najvišje (nad 80) v velikem delu Obale, izven urbaniziranih zemljišč. Najobsežnejši kompleksi zemljišč z visokim talnim številom se nahajajo ob Dragonji, na dokaj uravnanim območju vzhodno od Kopra, med Izolo in Strunjanom ter na južnejših in položnejših pobočjih.
- Vpliv na kmetijsko produkcijo predstavljajo špekulativni nakupi atraktivnih kmetijskih zemljišč za nekmetijske namene. **Cene kmetijskih zemljišč**, še posebej tistih, pri katerih je zagotovljen pogled na morje, dosegajo enormno visoke vrednosti. Pritisk urbanizacije na kmetijska zemljišča Obale pa je med najvišjimi tudi glede na celotno državo. Med drugim so problematični tudi enostavni in nezahtevni objekti, ki se pod pretvezo kmetijske rabe nenadzorovano spreminjajo v vikende oz. občasna bivališča.
- Gospodarska panoga **akvakulture** - vrednost vzreje v marikulturi počasi raste. Poleg rib (predvsem brancin) se vrši tudi vzreja mehkužcev, med njimi klapavic. Proizvodne zmogljivosti v akvakulturi so od leta 2008 dalje dokaj konstantne, vendar precej majhne.



Karta 19: Krajinski tipi Slovenije

4.1.2. CILJI/ STRATEŠKE OPREDELITVE

Med skupnimi cilji, ki veljajo za celotno območje obravnave (vseh štirih obalnih občin), lahko za obalni del izpostavimo naslednje cilje:

- Razvoj kmetijstva mora zaustaviti izrazito urbanizacijo obalnega dela slovenske Istre in spodbujati **enakomeren razvoj** kot podporo kmetijstvu v zaledju.
- Uvedejo se inštrumenti zemljiške politike in davčni inštrumenti, ki **preprečujejo špekulativne nakupe** (poceni) kmetijskih zemljišč in izsiljevanje pri spremembi namenske rabe (participacija pri stroških

priprave prostorskih aktov v taki višini, da se špekulativni nakupi finančno ne izplačajo).

- Posodobi se **vloga Sklada kmetijskih zemljišč** tako, da se vrne njegov »stik s terenom« in prenovi zemljiška politika sklada (sanacija neustreznih pristopov kot so prodajanje kmetijskih zemljišč sklada po visokih špekulativnih cenah v priobalnem pasu; usmerjanje denarja od zakupnin v druge dele Slovenije, oddajanje zemljišč na licitaciji, ne po listi ipd.).
- Spodbuditi se povezavo **kmetijstva s turizmom in enakomeren razvoj kot podpora kmetijstvu v zaledju**.
- Spodbuja se **promocija in izobraževanje** v smislu zagotavljanja podpore kmetijski dejavnosti (promocija dela v kmetijstvu, promocija pomena kmetijstva za lokalno okolje in samopreskrbo, večanje ugleda poklica kmetovalca, promocija lokalne hrane ipd.).
- Kmetijstvo mora zagotoviti **prehransko samooskrbo**, oskrbo lokalnega prebivalstva (šole, vrtci, zdravstvo) in priobalnega dela (turizem) s poudarkom na ekološkem kmetijstvu, lokalni hrani in najvišji kakovosti hrane.
- Strategija **namakanja** kmetijskih površin in potrebnih infrastrukturnih omrežij.
- Določijo se enotni pogoji za **enostavne in nezahtevne objekte za potrebe kmetijstva** na tak način, da se preprečijo morebitne špekulacije gradnje vikendov (oz. se zagotovi ustrezno ukrepanje inšpekcijskih služb).
- Spodbuja se **zadružništvo** in vloga zadrug pri trženju proizvodov, predvsem avtohtonih sort.
- Spodbuja se **ekološka pridelava in zaščita avtohtonih sort** v - oljkarstvu, vinogradništvu, sadjarstvu, zelenjadarstvu in živinoreji in sodelovanje (združevanje, povezovanje in promocija kmetijstva, npr. KZ Agraria Koper).
- Spodbuja se kmetijstvo kot **potencial zaposlovanja** v različnih sferah (gospodarstvo, turizem, ekonomija, izobraževanje, informatika, ekologija, kultura,...).

4.1.3. MOGOČE PLANSKE REŠITVE/PREDKONCEPT

Iz predlaganega koncepta razvoja kmetijstva v študiji za celotno območje obravnave (vseh štirih obalnih občin), lahko za obalni del izpostavimo naslednje planske rešitve:

Kmetijstvo v priobalnem pasu = kmetijstvo v vlogi vizualne sanacije

- V priobalnem pasu, na skrajnem zahodnem delu območja, kmetijstvo več ne nosi vloge primarne produkcije, pač pa se podredi intenzivnemu razvoju v vlogi vizualne sanacije ipd.
- Za celoten obalni pas se izdelava celovita razvojna vizija območja, ki ji je kmetijstvo (v smislu ekonomske pridelave) podrejeno. Vloga kmetijskega prostora je v zagotavljanju vmesnih zelenih površin / cenzur skladno z razvojno strategijo, ti prostori pa imajo bodisi rekreacijsko, ekološko, vizualno ali podobno funkcijo.
- Kmetijski prostor je potrebno ohranjati pred nenadzorovano razpršeno poselitvijo, ki ni niti v luči kmetijske funkcije niti ne prispeva h gradnji podobe krajine, ampak je izredno negativen pojav.

- V obalnem pasu se spodbuja ribištvo in solinarstvo. Z umestitvijo ustrezne ribiške infrastrukture je potrebno vzpostaviti pogoje za ribištvo in potencialni ribiški turizem.
- Solinarstvo poleg pridobivanja soli prevzame tudi sekundarne funkcije, predvsem naravovarstvene (kot biotop številnih živalskih in rastlinskih vrst), kulturnovarstvene, izobraževalne in informativne muzejske in podobno. Krajinska parka v Strunjanu in Sečovljah postaneta močna prepoznavna točka v skupni razvojni viziji obalnega območja.

Kmetijstvo v osrednjem, deloma zahodnem delu = kmetijstvo kot močna gospodarska panoga:

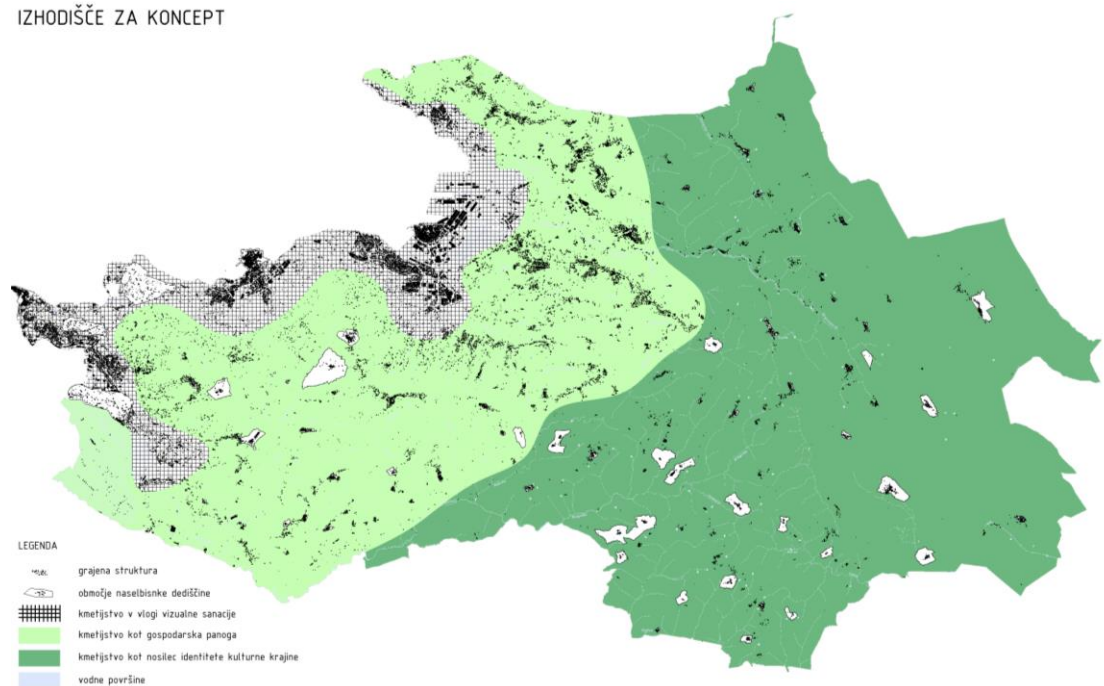
- V osrednjem, deloma zahodnem delu, kjer so dane najugodnejše naravnogeografske možnosti za razvoj kmetijstva in možnosti namakanja, postane kmetijstvo močna in pomembna gospodarska panoga.
- Razvija se intenzivnejša pridelava pridelkov z visoko dodano vrednostjo, izkoristi se prednost sredozemskega podnebja za vzgojo kultur, ki so ekonomsko bolj donosna.
- Poseben poudarek je potrebno dati zelenjadarstvu, kjer je od vseh kmetijskih dejavnosti najvišja dodana vrednost ter ima največje število zaposlenih glede na hektar in lahko poteka nepretrgoma skozi vse leto. Za zagotavljanje čim daljše pridobivalne dobe se sem umeščajo rastlinjaki.
- Zasnovati je potrebno mrežo vodnih zadrževalnikov, kar je ključni predpogoj za trajnostno in ekonomično kmetijstvo. Zagotovi se namakanje bodisi s prenavo obstoječih namakalnih sistemov ali z zagotavljanjem novih virov vode kot so nove akumulacije, npr. Vanganeljsko jezero, mehki jezovi, inovativni načini predelave vode, npr. čiščenje odpadne vode iz čistilnih naprav, zbiranje meteorne vode, razsoljevanje ali desalinizacija (tudi iz potopljenega Sečoveljskega rudnika), uporaba vodnih virov iz območij sosednjih občin, npr. z uporabo opuščanih vodovodov za transport vode ipd.
- Vzpostaviti je potrebno aktivno zemljiško politiko z ustreznimi davčnimi instrumenti, ki bodo zagotavljali večje komplekse kmetijskih zemljišč (z zložbami) in preprečevali zemljiške špekulacije, ki prostor s težnjo po urbanizaciji degradirajo.
- Od kmetijskih pridelkov se poleg zelenjadarstva spodbuja tudi sadjarstvo.
- Kmetijstvo kot pomembna gospodarska panoga se v tem območju suportira tudi z vso potrebno infrastrukturo kot so skladišča, predelovalnice hrane, trgovska / zadružna infrastruktura, hladilnice ipd.

4.1.4. SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA KMETIJSTVA IN POSELITVE NA SLOVENSKE OBALI

Pri smernicah za koncept je smiselno upoštevati analizo stanja z omenjenimi problemi in omejitvami ter priložnostmi za razvoj kmetijstva, ki se v obravnavanem območju načrtuje glede na vlogo kmetijske panoge v sami krajini:

- **kmetijstvo v priobalnem pasu = kmetijstvo v vlogi vizualne sanacije**
- **kmetijstvo v osrednjem, deloma zahodnem delu = kmetijstvo kot močna gospodarska panoga**

IZHODIŠČE ZA KONCEPT



Karta 20: Izhodišče za koncept kmetijstva in poselitve

4.1.5. SMERNICE RAZVOJA KMETIJSTVA IN POSELITVE V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE

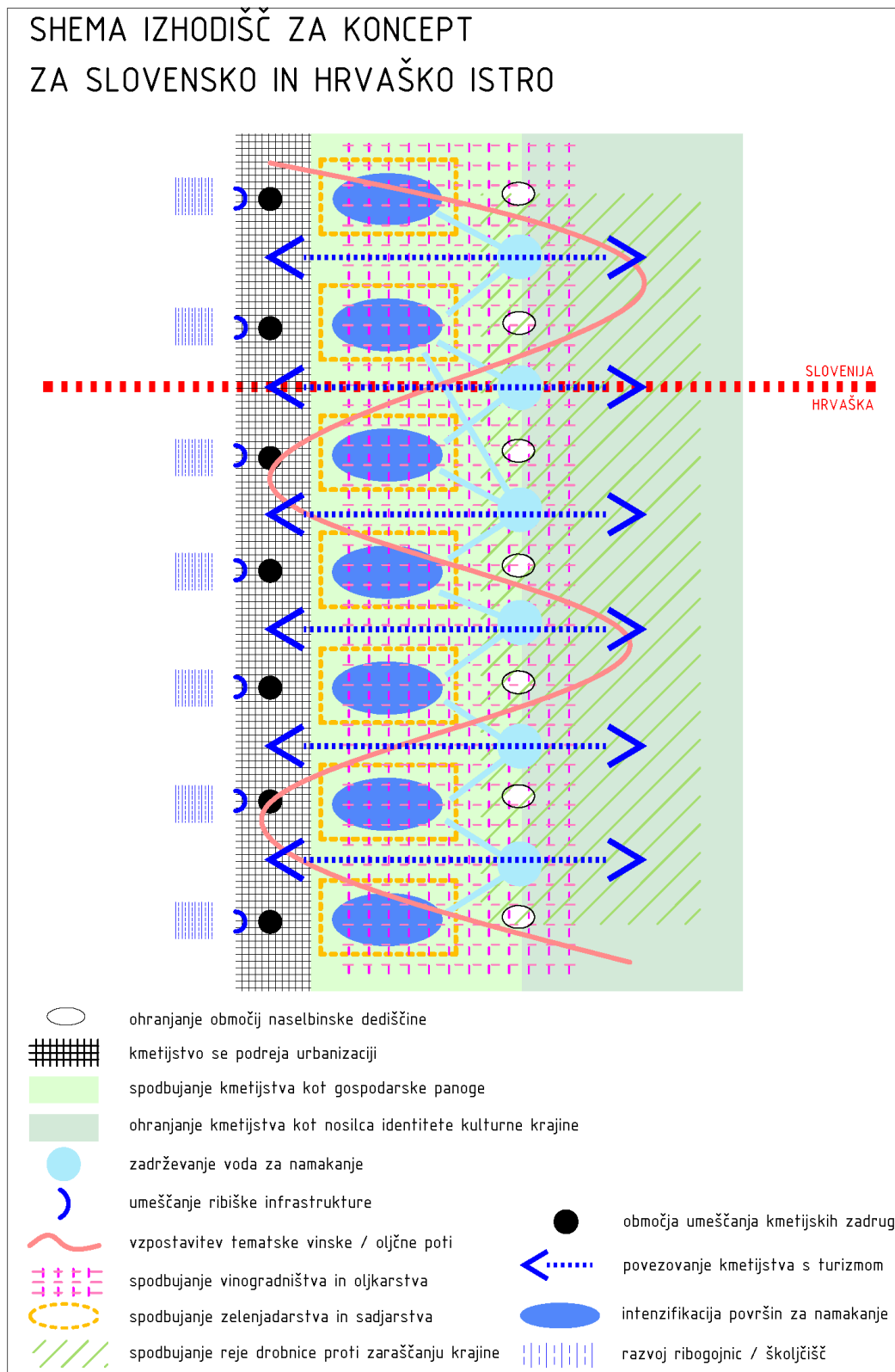
Iz predlaganega celotnega koncepta razvoja kmetijstva za celotno Istro lahko samo za obalni del Istre izpostavimo naslednje smernice :

- Določi se območje, ki je primerno za kmetijstvo in sicer na za intenzivnejšo kmetijsko panogo najustrežnejših območjih Obale Istre, tu kmetijstvo postane močna gospodarska panoga.
- Oblikuje se skupna regionalna strategija proizvodnje - predelave - skladičenja in prodaje kmetijskih proizvodov (možna oblika povezovanja je lahko npr. združništvo).
- Oblikuje se skupna strategija oskrbe obale z lokalno pridelano hrano iz zaledja.
- Spodbuja se ekološko kmetijstvo v povezavi s turizmom.
- Oblikuje se skupna regionalna znamka, ki propagira različne kmetijske proizvode (oljčno olje, vino).
- Oblikuje se skupna regionalna znamka, ki propagira skupno turistično ponudbo (vinske ceste, turizem na kmetijah, vinotoči, istrska gostinska ponudba, soline, blagovna znamka kot promocija turizma v zaledju, ki postane prepoznavna alternativa množičnemu obalnemu turizmu).
- Oblikuje se skupna strategija razvoja naravnih, kulturnih, rekreacijskih in krajinskih potencialov.
- Išče se skupne rešitve za zagotavljanje vode za namakanje
- Išče se konsenze v ribištvu (urejena ribolovna območja, morebitna skupna območja akvakulture ipd.)



- Išče se nove regionalne produkte, ki lahko postanejo skupna prepoznavna znamka in
- Izmenjuje se primere dobre prakse iz obeh strani meje (npr. kvalitetne revitalizacije vaških jeder in arhitekturne tipologije v povezavi s kmetijstvom in turizmom).

SHEMA IZHODIŠČ ZA KONCEPT ZA SLOVENSKO IN HRVAŠKO ISTRO



Shema 2: Shema izhodišč za koncept za koncept Istre

4.2. OBMOČJE KMETIJSTVA - HRVAŠKA OBALA

UVOD

Kmetijstvo je ena od gospodarskih panog nacionalnega pomena z velikim potencialom za razvoj. Po prostorskih značilnostih sodi področje Istrske županije v primorsko-mediteransko regijo. V primerjavi z ostalimi evropskimi državami ima Republika Hrvaška malo onesnaženih tal, kar je nujen predpogoj za razvoj ekokmetijstva, in velike površine travnikov in pašnikov, kar je predpogoj za razvoj živinoreje.

4.2.1. STANJE / RAZVOJNE MOŽNOSTI / OMEJITVE IN PROBLEMI

- **Kmetijske površine** predstavljajo osnovni gospodarski vir ruralnega prostora ter se, skladno s Prostorskim načrtom Istrske županije, razvrščajo v naslednje kategorije: (1) **Izjemno vredna tla za obdelavo** zajemajo predvsem površine za pridelavo večletnih kultur (vinogradi, sadovnjaki, nasadi oljk), kot tudi meliorirane oziroma namakalne kmetijske površine; (2) **Vredna tla za obdelavo** zajemajo predvsem kmetijske površine, namenjene pridelavi žitaric, industrijskih kultur, zelenjadarskih kultur ter krmnih rastlin, načeloma pa se nahajajo okoli ruralnih naselij v relativno homogeni obliki (ruralno področje naselij); (3) **Ostala tla za obdelavo** zajemajo ločene površine za obdelavo manjšega gospodarskega pomena.
- **Nerešeni premoženjskopравни odnosi kmetijskih zemljišč in razdrobljenost** kmetijskih posesti ogrožajo gospodarsko trajnost kmetijskih gospodarstev.
- **Neobstoj evidence o oblikah in uporabi kmetijskih zemljišč** in informacijska nepovezanost vseh udeležencev v sistemu onemogoča reševanje navedenega problema, še posebej zato, ker imata pretenzije na iste površine tako kmetijski kot gozdarski sektor – ker se v naravi neuporabljene površine naravno pogozdujejo.

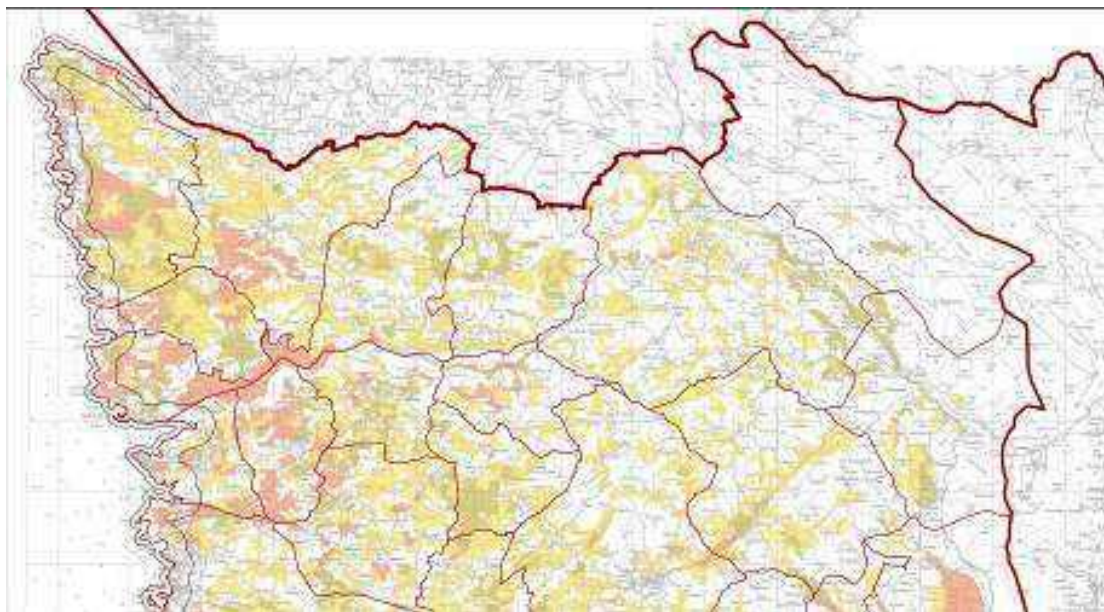
4.2.2. CILJI/ STRATEŠKE OPREDELITVE

- **Revitalizacija ruralnega prostora** oziroma območja izven mest in naselij urbanega značaja z ustavljanjem procesa zapustitve podeželja ter spodbujanjem ustvarjanja pogojev za gospodarski razvoj z okrepitevijo in vzpostavitvijo infrastrukturnih sistemov (vključno z IT tehnologijami).
- **Razvoj ekološkega kmetijstva**, kot tudi razvoj turizma je zasnovan na naravnih značilnostih in tradicionalnih vrednotah (gospodarski potencial tradicionalnih kulturnih in drugih vrednot).
- **V kmetijstvu in kmečkem turizmu je treba dati prednost kakovosti** pred količino, osredotočiti se je treba na lokalno prepoznavnost (brendiranje), eko pridelavo hrane, domače sezonske jedilnike, kratke poti oskrbe ter dober odnos, razvito komunikacijo in vzajemno zaupanje proizvajalcev in potrošnikov.
- **Obnovitev podeželja in temeljnih storitev na ruralnih območjih**, vlaganje v izboljšanje vseh vrst infrastrukture, kot tudi v razvoj storitev za ruralne

prebivalce, vključno s prostim časom in kulturnimi aktivnostmi ter planiranjem prostora za rekreacijsko uporabo in turistično infrastrukturo.

4.2.3. MOGOČE PLANSKE REŠITVE / PREDKONCEPT

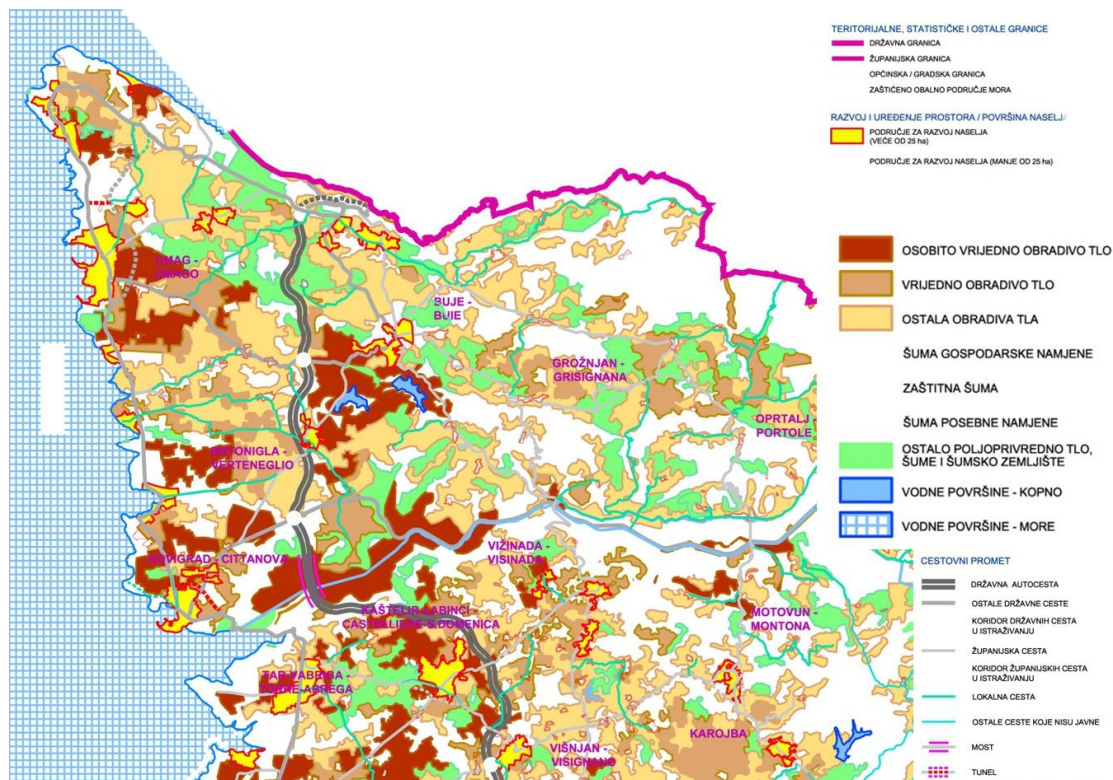
- **Eden izmed ključnih ukrepov pri ustvarjanju konkurenčnega** kmetijskega sektorja se nanaša na zemljiško politiko, ki ima za osnovni cilj **večanje posesti** in ureditev kmetijskega zemljišča.
- **Trajnostno kmetijstvo** – to je gospodarsko, ekološko, socialno in etično trajnostno ali obstojno kmetijstvo. Ta sistem gospodarjenja zagotavlja samozadostnost konkurenčnih izdelkov – prebivalstvo in turiste lahko oskrbi z zadostno količino hrane visoke kakovosti, privlačne za turistično klientelo in kot prepoznaven avtohtoni proizvod za izvoz. **Trajnostnemu kmetijstvu pripada največji del tradicionalnega kmetijstva pri nas**, kar pomeni, da lahko največji del kmetijskih gospodarstev pridelava hrano visoke kakovosti.
- **Da bi se zagotovili privlačnost in vitalnost ruralnega prostora**, je treba načrtno izvajati aktivnosti, s katerimi bi se dolgoročno ohranili značaj, vrednote in raznolikost ruralne krajine, v primeru poškodovanih in degradiranih področij, še posebej z nezakonito gradnjo, pa je cilj izboljšati in posodobiti stanje.
- **Prepoved spremembe namembnosti** visoko vrednega kmetijskega zemljišča v zazidljivo zemljišče v območju 1000 metrov od obalne črte. Vzpostavitev kriterijev, ki bodo določali visoko vredno zemljišče (dispozicija – izpostavljenost; ohranitev nepozidanega prostora in dr.) in ki niso vezani samo na bonitetne točke zemljišč, temveč imajo namen ohranitve krajevnih vrednot (kultivirano okolje) obalnega prostora Istre.
- **Ribištvo – nujna je vzpostavitev pristaniščne infrastrukture, namenjene ribištvu**, in sicer: vzpostavitev pristanišč posebnega namena – funkcionalnih ribiških pristanišč, ureditev delov pristanišč, odprtih za javni promet, za namestitev ribiških plovil in ribiško infrastrukturo povsod tam, kjer to prostorski pogoji dovoljujejo, vzpostavitev raztovornih mest, vključno s kopenskimi manipulativnimi površinami, ter vzpostavitev širše ribiške strukture (veletržnice, odpravni in očiščevalni centri, odkupna mesta, skladišča, površine za vzdrževanje plovil in opreme ter podobno).
- **Marikultura** – lokacije, ki so namenjene marikulturi, so določene **kot prostori izjemne ekološke občutljivosti** in so namenjene predvsem za gojenje školjk (Piranski zaliv).



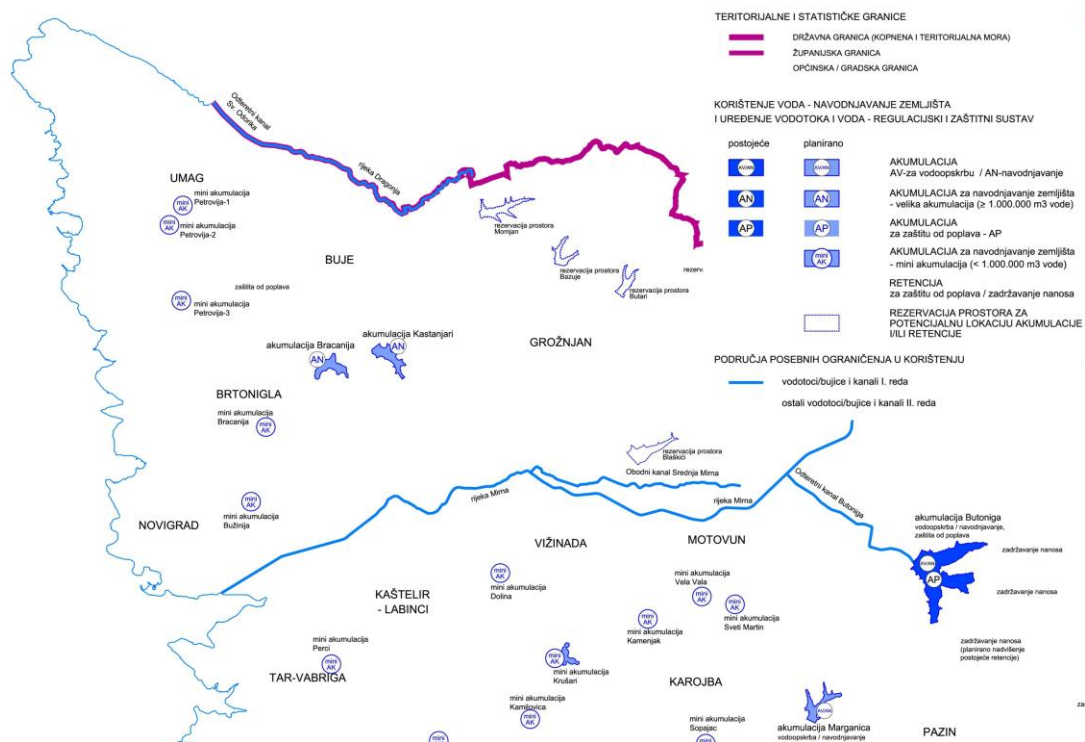
Karta 21: Načrt predloga Sprememb in dopolnitev Prostorskega načrta Istrske županije 2015 – izpisek pripravljen za to študijo

4.2.4. SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA KMETIJSTVA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE

- **Prepoved spremembe namembnosti** visoko vrednega kmetijskega zemljišča v zazidljivo zemljišče v območju 1000 metrov od obalne črte. Vzpostavitev kriterijev, ki bodo določali visoko vredno zemljišče (dispozicija – izpostavljenost; ohranitev nepozidanega prostora in dr.) in ki niso vezani samo na bonitetne točke zemljišč, temveč imajo namen ohranitve krajevnih vrednot (kultivirano okolje) obalnega prostora Istre.
- **Ribištvo – nujna je vzpostavitev pristaniščne infrastrukture, namenjene ribištvu**, in sicer: vzpostavitev pristanišč posebnega namena – funkcionalnih ribiških pristanišč, ureditev delov pristanišč, odprtih za javni promet, za namestitev ribiških plovil in ribiško infrastrukturo povsod tam, kjer to prostorski pogoji dovoljujejo, vzpostavitev raztovornih mest, vključno s kopenskimi manipulativnimi površinami, ter vzpostavitev širše ribiške strukture (veletržnice, odpravni in očiščevalni centri, odkupna mesta, skladišča, površine za vzdrževanje plovil in opreme ter podobno).
- **Marikultura** – lokacije, ki so namenjene marikulturi, so določene **kot prostori izjemne ekološke občutljivosti** in so namenjene predvsem za gojenje školjk (Piranski zaliv).



Karta 22: Prostorski načrti ureditve enot lokalne samouprave mest Umag in Buje (namembnost površin: izjemno vredno, vredno in ostala kmetijska tla za obdelavo) – 2 obalni enoti lokalne samouprave





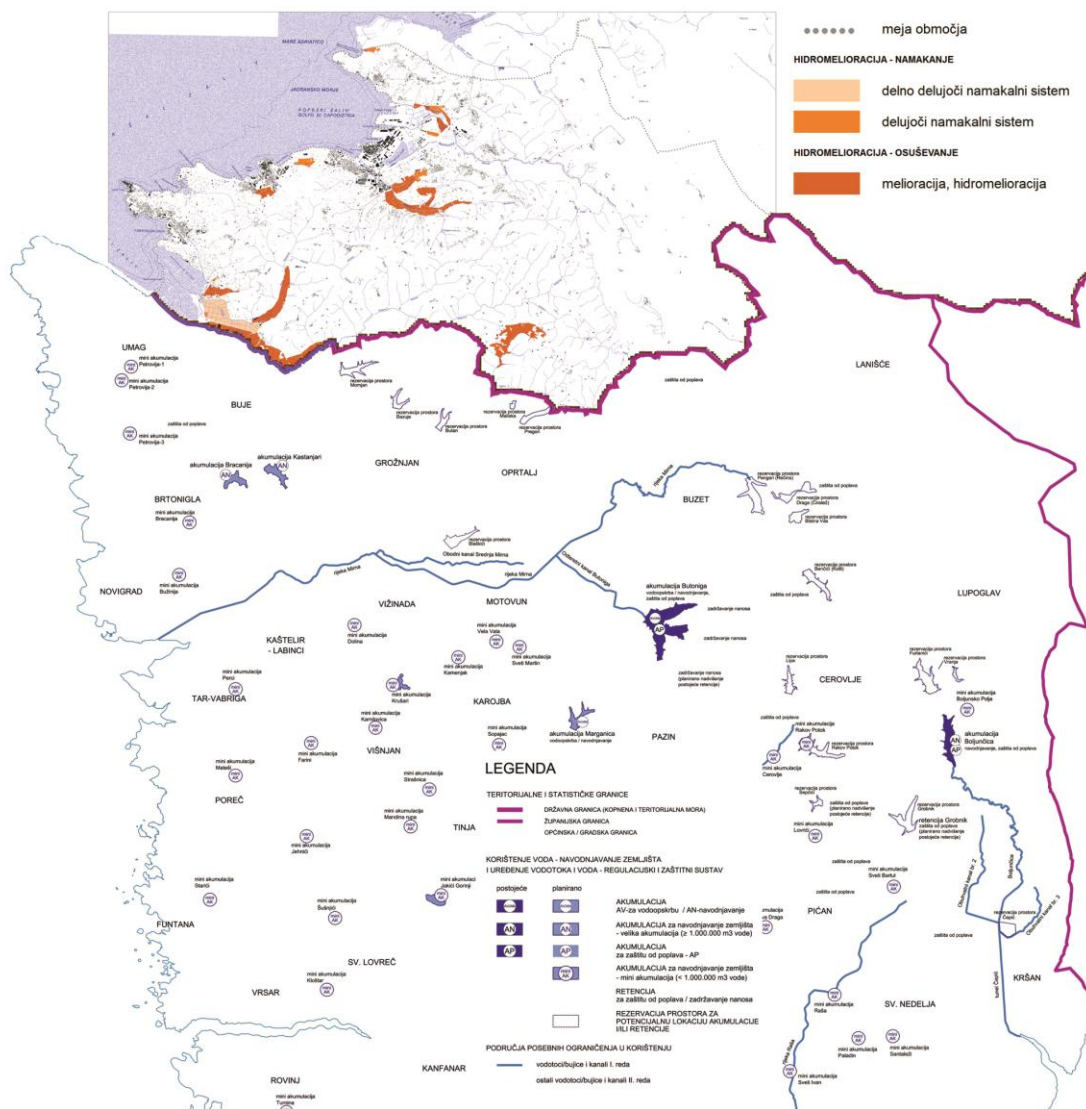
Karta 23: Smernice - raba vode in namakanje zemljišč.

4.2.5. SMERNICE ZA RAZVOJ KMETIJSTVA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE

- Da bi se zagotovili privlačnost in vitalnost ruralnega prostora, je treba načrtno izvajati aktivnosti, s katerimi se bodo dolgoročno ohranili značaj, vrednosti in raznovrstnost ruralne krajine, v primeru še posebej z nezakonito ugradnjo poškodovanih in degradiranih področij pa je cilj izboljšati in posodobiti stanje.
- Obdržati obstoječe stanje kmetijskih površin in ne širiti prostora za drugo namembnosti v škodo kmetijskih površin.
- Treba je izvajati zemljiško politiko, katere temeljna cilja sta povečevanje posesti in ureditev kmetijskega zemljišča.



Karta 24: Smernice za razvoj kmetijstva v širšem regionalnem kontekstu Istre



Karta 25: Smernice za razvoj kmetijstva v širšem regionalnem kontekstu Istre

4.3. SINTEZA SMERNIC ZA KONCEPT ISTRE – KMETIJSTVO IN POSELITEV NA OBMOČJU OBALE

Obravnavano območje prostorske celote je razdeljeno na 3 cone - prosotrska območja glede na vlogo kmetijskih panog z različnimi usmeritvami in izhodišči za razvoj:

- Cona 1: KMETIJSTVO V PRIOBALNEM PASU
v vlogi skrbnika kulturne krajine, vizualne sanacije, ribištva in marikulture.
- Cona 2: INTENZIVNO EKOLOŠKO KMETIJSTVO V PASU SUBURBANIZACIJE
v vlogi močne gospodarske panoge.
- Cona 3: ZALEDNI PAS = EKOLOŠKO IN TRADICIONALNO KMETIJSTVO V ZALEDNEM PASU
v vlogi nosilca identitete kulturne krajine.

V obalnem območju je izpostavljena cona 1. = Kmetijstvo v priobalnem pasu, ki se navzuje na cona 2. = intenzivno ekološko kmetijstvo

CONA 1: KMETIJSTVO V PRIOBALNEM PASU (skrajno zahodni del)

v vlogi skrbnika kulturne krajine, vizualne sanacije, ribištva in marikulture.

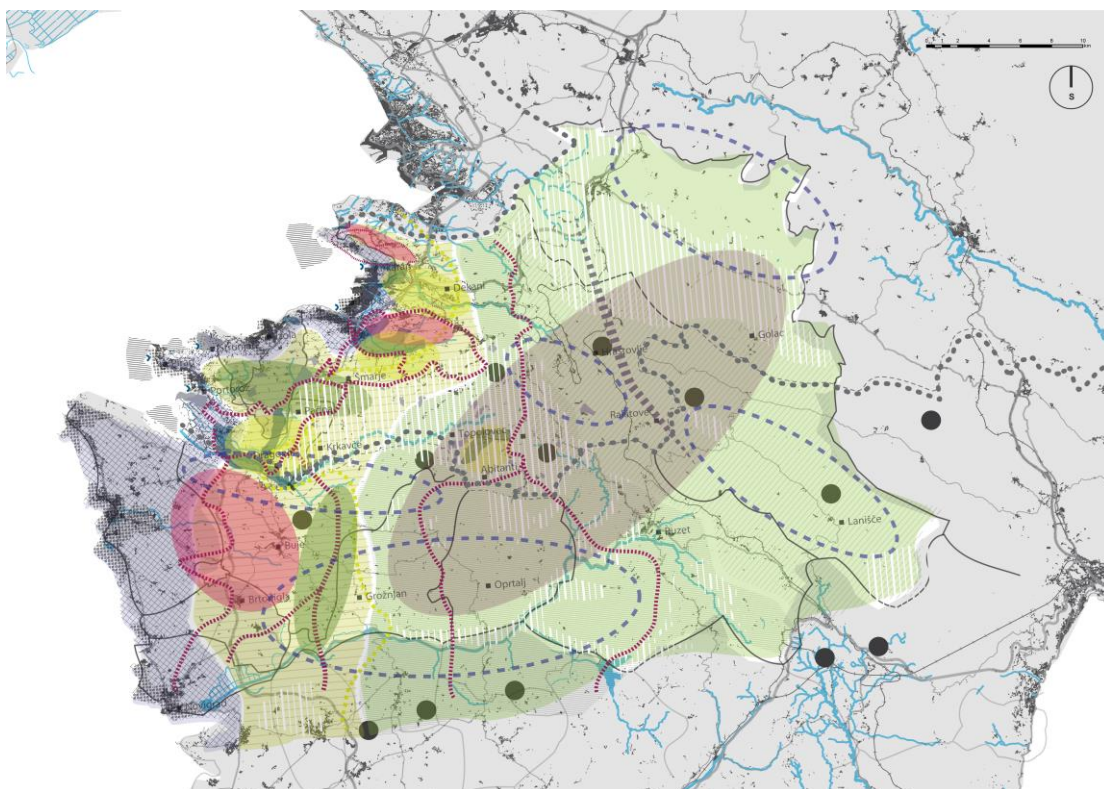
- Kmetijstvo v tem skrajno zahodnem delu se prilagaja ostalim dejavnostim v prostoru in ne nosi več primarne vloge identitete prostora ampak se podredi drugim dejavnostim v prostoru in v vlogi vizualne sanacije razpršene poselitve in degradacije prostora. Z zagotavljanjem vmesnih zelenih površin v obliki rekreacijskih, ekoloških in krajinskih parkov se ustvarjajo naravne in kulturne vizualne cenzure.
- Ribištvo in marikultura kot pomembni gospodarski panogi.
- Marikultura je namenjena predvsem vzgoji školjk v Piranskem zalivu, Strunjanu, Debelem rtiču.
- Z novo infrastrukturo za ribištvo se vzpostavi nov ekonomski model, sistem skupne predelave, prodaje in distribucije (veletržnica, odkupne postaje, skladišča, površine za vzdrževanje ribiških plovil).
- Celovito urejanje ožjega 100m in obalnega in 200 m morskega pasu ponuja nove možnosti skladnega načrtovanja obale z morjem (ICZM Protocol).
- V 1000m obalnem pasu se omeji izrazita urbanizacija obalnega pasu in ni možna sprememba namembnosti visokokakovostnih kmetijskih zemljišč v zazidljiva (HR)
- Intenzivira se razvojini potencial tradicionalno razvitih kmetijskih panog s trajnostnimi nasadi vinogradov, oljčnih nasadov in sadovnjakov.
- Agrarna infrastruktura se razvija v skladu s vizualno podobo kulturne krajine

CONA2: INTENZIVNO EKOLOŠKO KMETIJSTVO V PASU SUBURBANIZACIJE (osrednji in delno zahodni del) – v vlogi močne gospodarske panoge.

- Intenzivira se razvojini potencial ekološkega kmetijstva, kjer so najboljše pogoji za razvoj panoge s trajnostnimi nasadi vinogradov in oljčnih nasadov.
- S spremenjeno agrarno in lastniško strukturo kmetij ter izboljšanjem proizvodnega potenciala z melioracijami, namakanjem in zagotavljanjem večjih

prosotrskih možnosti kmetijskih zemljišč se spodbuja zelenjadarstvo in sadjarstvo.
























- S proizvodnjo visoko kvalitetne hrane se zagotovi turistična in lokalna oskrba ter gastronomska ponudba zaledja in obale.
- Regionalni model zadružništva z vso potrebno infrastrukturo (skladišča, predelovalnice hrane/distribucija prodaja) ponuja nov vzdržen, ekonomski, izobraževalni, ekološki, kulturni in socialni potencial.



Karta 26: Sinteza smernic za koncept Istre – kmetijstvo in poselitev na območju obale



LEGENDA - KMETIJSTVO

-  grajena struktura
-  območja naselbinske dediščine
-  CONA 1 - kmetijstvo v priobal - nem pasu - vizualna sanacija
-  CONA 2 - kmetijstvo v suburbanem pasu - intenzivna gospodarska panoga
-  CONA 3 - kmetijstvo v zalednem pasu - nosilec identitete kulturne krajine
-  NATURA 2000
-  zavarovana območja - krajinski park, naravni rezervat...
-  vodni viri in vodovarstvena območja
-  območja, ki so primerna za gojenje rib in školjk
-  umeščanje ribiške infrastrukture
-  umeščanje infrastrukture kmetijskih zadrug
-  kmetijstvo v povezavi s turizmom
-  namakalni sistemi
-  spodbujanje vinogradništva
-  spodbujanje oljkarstva
-  spodbujanje zelenjadarstva in sadjarstva
-  spodbujanje kmetijstva v povezavi s turizmom
-  spodbujanje vinogradništva in oljkarstva
-  območje pašne živinoreje, drobnice in čebelarstva
-  vzpostavitev tematske vinske/oljčne poti
-  vzpostavitev rekreativne poti
-  razmejitev Istre - zaledje/ obala
-  območje državne meje

5. PODORČJE GOSPODARSTVA

5.1. PODROČJE GOSPODARSTVA - SLOVENSKA OBALA

UVOD

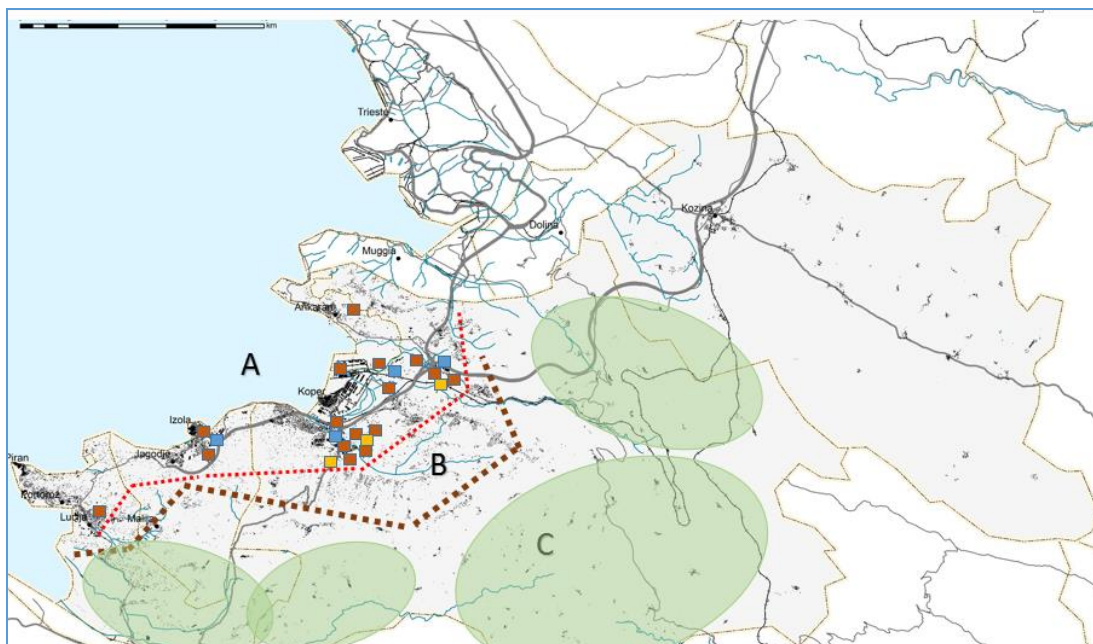
V slovenski Istri se praktično vse poslovne cone nahajajo v obalnem območju. Obstoječe cone so večinoma zasedene. Za veliko večino je značilna zelo heterogena struktura, kjer se prepletajo različne gospodarske (poslovne, proizvodne, skladiščne, trgovske itd.) in tudi družbene dejavnosti.

V pripravi sta 2 novi coni (vzhodno območje industrijske cone v Izoli, Zahodna gospodarska obrtna in razvojna cona SRMIN II. faza v Kopru) in reurbanizacija dveh obstoječih poslovnih con v smeri neproizvodne dejavnosti (Trgovsko poslovna cona Bivje, Trgovsko poslovna cona pri Badaševici ob Šmarski cesti). V prihodnosti se bodo nekatere obstoječe (degradirane) poslovne cone (Delamaris in Ladjedelnica v Izoli) preoblikovale, pričakujemo lahko tudi programsko spremembo cone Iplas.

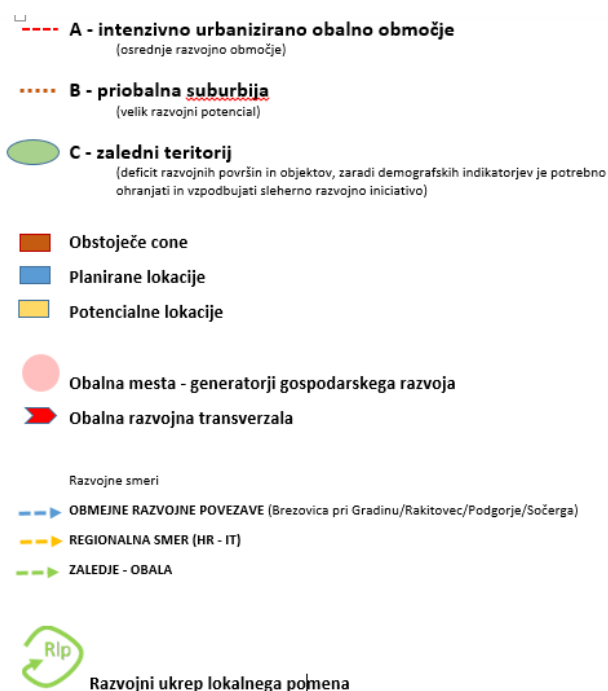
Regija bo tudi v prihodnosti gradila na poznanih ključnih prednostih kot so ugodna geostrateška lega regije, kakovostno bivalno okolje, razvita prometna, logistična in skladiščna dejavnost, turizem, obstoj podporne infrastrukture (v regiji, v sosednjih regijah). Z vidika prostorskega načrtovanja razvojnih poslovnih površin in objektov je potrebno upoštevati, da je sama obala predmet različnih razvojnih interesov, zato je smiselno prostorske potencial v obstoječih conah dalje ohranjati in v njih predvsem izboljševati poslovno okolje.

5.1.1. STANJE/RAZVOJNE MOŽNOSTI/ PROBLEMI IN OMEJITVE

- V obalnih občinah so prostorske možnosti za planiranje novih GC zelo omejene, v občini Izola in Piran praktično že izčrpane. V okviru študije smo identificirali 16 poslovnih con. Nahajajo se predvsem v Mestni občini Koper in so večinoma zasedene.
- Med dejavnostmi je najpomembnejša predelovalna industrija. Zelo pomembno vlogo imajo tudi dejavnosti trgovine in popravil vozil, prometa in skladiščenja ter gostinstva, kar je povezano z lokacijo regije. To kaže tudi na povečan pomen storitev (terciarni sektor). Za obalni pas in celotno regijo sta velikega pomena Luka Koper in turizem.
- Trenutno stanje v obravnavanih conah je s programskega vidika kaotično (mešanje trgovskih, skladiščnih, proizvodnih, storitvenih... dejavnosti), kar je rezultat enostavne filozofije ponudbe in povpraševanja – tako je tudi v širšem območju evidentna situacija, da ne obstaja določena politika umeščanja posameznih dejavnosti na posamezne lokacije.
- Obalno območje je izrazito podvrženo številnim razvojnim interesom, zato mora prostorska politika selektivno obravnavati vsako prostorsko-razvojno pobudo.



Karta 27: Obstoječe stanje na področju prostorske organizacije gospodarstva v obalnem pasu



5.1.2. CILJI/ STRATEŠKE OPREDELITVE

- Obala bo tudi v prihodnosti gradila svoj razvoj na ugodni geostrateški legi, kakovostnem bivalnem okolju, razviti prometni infrastrukturi itd., ter obstoječih

panogah kot so: logistična in skladiščna dejavnost, turizem in podporne dejavnosti.

- Obalno območje bo v prihodnje zasledovalo različne strateške usmeritve: a. Turizem, vse občine; b. Razvoj visokih tehnologij; Izola, Koper; c. Proizvodna dejavnost: Izola, Koper; d. Promet in skladiščenje: Koper.

5.1.3. MOGOČE PLANSKE REŠITVE/PREDKONCEPT

- Ohranjati obstoječe lokacije GC in v njih izboljševati kvaliteto poslovnega okolja, velike subjekte usmerjati v zaledne lokacije (merilo regije)
- V regionalnem merilu vzpostaviti programsko in časovno strategijo: lokacije z različnimi pogoji poslovanja, da se prepreči sindrom „trgovinizacije“ poslovnih con in sindrom nastanka „no limit zone“ kjer se mešajo dejavnosti do te meje, da pride do medsebojnega izključevanja (tipologijo con).
- Izoblikovati drugačen planerski pristop, ki ne temelji zgolj na conah ampak tudi na mehkejših ukrepih prostorske regulacije „delu na domu“ in/ali „mini cone“ - izvedljivo v okviru sodobnih „čistih tehnologij (tekstualne določbe na nivoju OPN – PIP)
- Namembnost obstoječih degradiranih območij v obalnem pasu je smiselno spremeniti iz proizvodne v neproizvodno rabo.

5.1.4. SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA GOSPODARSTVA NA SLOVENSKI OBALI

Koncept bodočega razvoja mora temelji na obstoječih danostih in potencialih, ki se zajeti predvsem v urbaniziranem obalnem pasu kot osrednjem generatorju gospodarskega razvoja. Ta konurbacija sproža različne sinergijske učinke na ožje in bolj oddaljeno zaledje. V tem okviru predlagamo naslednje prostorsko-razvojne smernice:

- zagotoviti trajni obstoj in dodatno krepitev obstoječih centrov gospodarske moči (cone),
- razvoj drugih oblik prostorske umestitve gospodarskih dejavnosti v fizični prostor (mini cone, stanovanjsko-poslovne cone, delo na domu itd. na nivoju PIA, predvsem v primestni suburbiji),
- oblikovanje programske tipologije obstoječih in novih con (pretežno poslovna, proizvoda, skladiščna itd. usmeritev), ki bo onemogočala nadaljnjo "trgovinizacijo" in/ali umeščanje izključujočih se programov,
- oblikovanje strategije za njihovo časovno realizacijo,
- razvoj ukrepov za sanacijo in obvladovanje zapletenega "lastniško-upravnega" stanja na lokacijah obstoječih con,
- razvoj drugih (pretežno ekonomskih ukrepov, kot npr. ugodnejše takse, nadomestila, finančne stimulacije itd...) v smeri izboljševanja poslovnega okolja v conah.

5.1.5. SMERNICE RAZVOJA GOSPODARSTVA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE

Regija kot celota mora izboljšati svoj konkurenčni položaj. V tem okviru predlagamo naslednje usmeritve:

- krepitev razvojne povezave s sosednjimi centri (Kras, IT, HR)
- turistična industrija kot osrednja gospodarska panoga (zagotoviti prostorske pogoje za supportne dejavnosti - v conah ali kot delo na domu)
- razvoj tipologije con in izvajanje politike selektivnega umeščanja posameznih dejavnosti
- prometna infrastruktura kot osrednji kriterij za prostorsko-plansko obravnavo obstoječih in novih con
- umeščanje velikih akterjev na lokacije z zadostnimi prostorskimi potenciali (izven obalnega območja)
- večje izkoriščanje obstoječe infrastrukture (interne in kapilarne prometne povezave) in degradiranih območij (preoblikovanje zazidljivih površin)

5.2. PODROČJE GOSPODARSTVA - HRVAŠKA OBALA

UVOD

Na Hrvaškem se že okoli dvajset let na ravni enot lokalne in področne (regionalne) samouprave **razvijajo projekti gradnje podjetniških con**, ki so podprti s programi Vlade Republike Hrvaške, da bi se poenotil regionalni razvoj. Skrajni cilj programa je izboljšanje življenjskega standarda prebivalstva s prenovno ravni kvalitete družbene in komunalne infrastrukture v slabše razvitih območjih, za katere država dodatno skrbi (npr. obmejna in gričevnato-planinska območja Istre). Podjetniške cone so z zakonom določene kot infrastrukturno opremljena območja za gospodarsko namembnosti, ki so določena s prostorskim načrtom, v katerih se lahko opravljajo določene vrste podjetniških aktivnosti. **Prednost takih con** je skupna uporaba energetske, komunalne, prometne in komunikacijske infrastrukture ter drugih virov. Možnost njihove uresničitve, s tem pa tudi izvedba prostorskih načrtov sta pogojeni z reševanjem premoženjskopравниh odnosov – od postopka odstopanja nepremičnin enotam lokalne samouprave, ugotovitve realne tržne vrednosti zemljišč, do združevanja velikega števila parcel v zasebni lasti. **Izvedbo otežuje** tudi to, da pri velikem številu enot lokalne samouprave niso sprejeti ustrezni prostorski načrti. Po drugi strani pa ustanovljene in z infrastrukturo opremljene cone nimajo uporabnikov, ker pri načrtovanju con in izbiri njihovih lokacij ni bil raziskan dejanski ali potencialni interes za vlaganje.

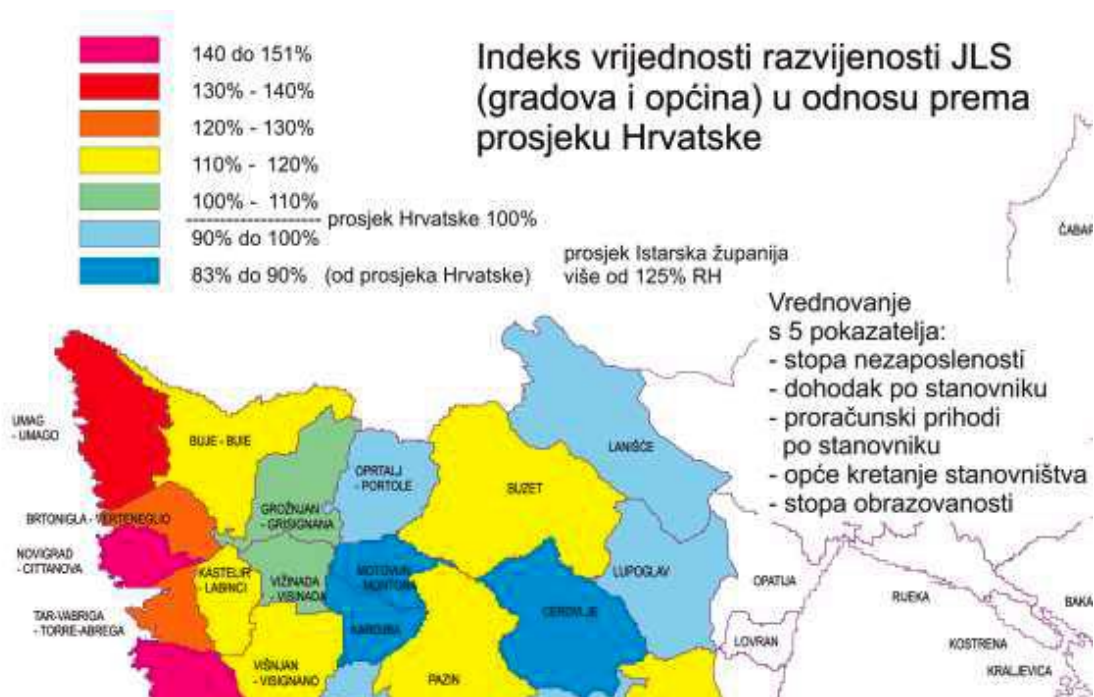
5.2.1. STANJE / RAZVOJNE MOŽNOSTI / OMEJITVE IN PROBLEMI

- **S programi je načrtovan enakomeren razvoj podjetniških con** po županijah v bližini večjih naselij, pri čemer županija skladno s svojimi strateškimi razvojnimi dokumenti določi potrebno število in lokacije. K hitrosti uresničitve con bi morala doprinesti tudi poenotenje standardov vsebine in razvoj podpornih inštitucij (podjetniški centri, razvojne agencije, podjetniški inkubatorji, tehnološki parki).
- **Površine con** so prav tako določene s prostorskimi ureditvenimi načrti enot lokalne samouprave, po **velikosti pa se delijo na** mikro cone (do 10 ha), male cone (od 10 do 50 ha), srednje cone (od 50 do 100 ha) in velike cone (večje od 100 ha).

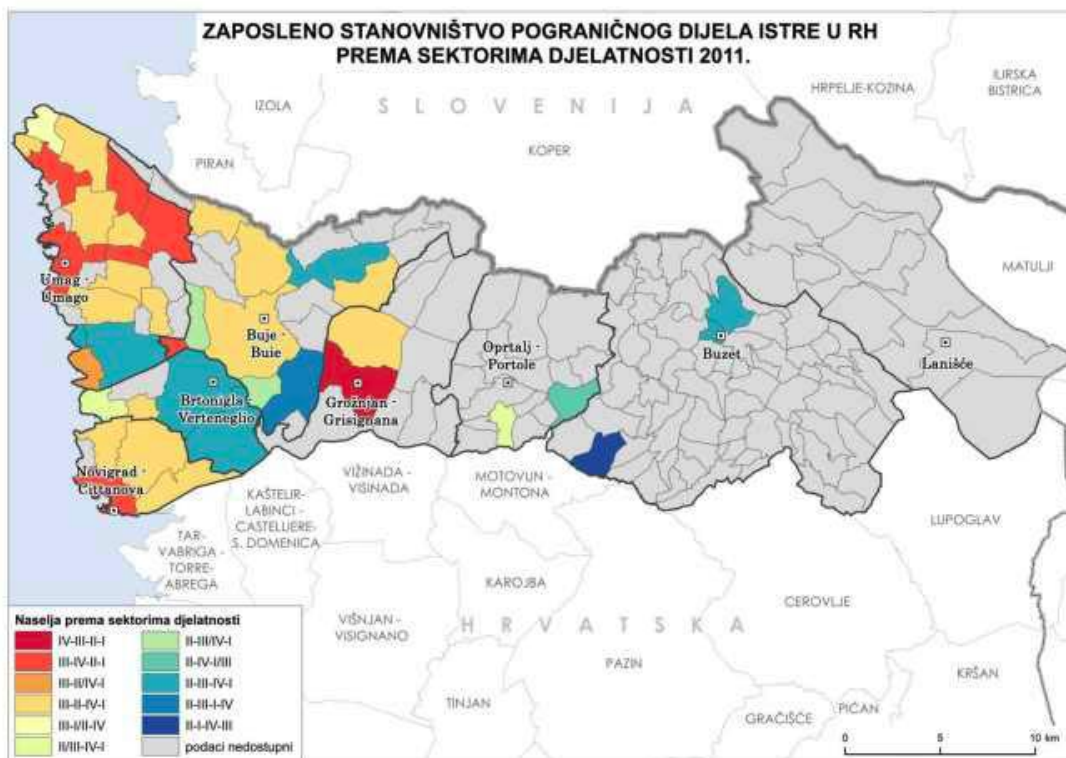
- **Analiza** obstojećih dokumentov prostorske ureditve enot lokalne samouprave **razkriva, da so načrtovane površine za industrijo in servise najpogosteje predimenzionirane** oziroma da so bile načrtovane pred zadnjo veliko ekonomsko, demografsko in socialno krizo, ki je bila razlog za stagnacijo in propad obstojećih ter upad investiranja v nove kapacitete.
- **Predimenzioniranost je razvidna tudi iz** analitične ocene dosedanje uresničitve, tj. **zgrajenosti** gospodarskih **con vseh velikosti**, ki zdaj znaša samo **20–50 %**.
- **Ustanovljene in** infrastrukturno **opremljene podjetniške cone nimajo uporabnikov**, zato ker pri načrtovanju in izbiri njihovih lokacij ni bil raziskan dejanski ali potencialni interes za vlaganje.
- **Realizacijo otežuje** tudi to, da pri velikem številu enot lokalne samouprave **niso bili sprejeti ustrezni izvedbeni prostorski načrti**.
- Analiza je ugotovila, da v nobeni občini/mestu **ni potrebe po odpiranju novih lokacij industrije in servisov**, razen če se ne pojavi potreba po dislokaciji obstojećih iz večjih mest Istre.
- **Poleg odločitve o gospodarsko upravičenem odpiranju novih eksploatacijskih polj mineralnih surovin** na krajih, ki so prostorno in ekološki sprejemljivi, je zelo pomembna tudi vzpostavitev sistema odgovornosti pri eksploataciji ter rekultiviranja prostora med in po eksploataciji.

5.2.2. CILJI / STRATEŠKE OPREDELITVE

- **Kot enega izmed osnovnih ciljev možnega gospodarskega razvoja enot lokalne samouprave** so mesta in občine v svojih Prostorskih načrtih določile razvoj poslovno gospodarskih con.



Karta 28: Indeks vrednosti razvitosti enot lokalne samouprave glede na povprečje Hrvatske



Karta 29: Zaposleni prebivalci po sektorjih dejavnosti (I, II, III i IV)

Zaposleni 2011. prema sektorima djelatnosti (I, II, III i IV)

Općina/Grad	Zaposleni -ukupno	Primarni	%	Sekundarni	%	Tercijarni	%	Kvartarni	%	Ostalo i nepoznato	Tip
Brtonigla - Verteneglio	691	61	8,8	260	37,6	220	31,8	127	18,4	23	II-III-IV-I
Buje - Buie	2.193	78	3,6	728	33,2	770	35,1	563	25,7	54	III-II-IV-I
Buzet	2.811	78	2,8	1.380	49,1	745	26,5	559	19,9	49	II-III-IV-I
Grožnjan - Grisignana	270	35	13,0	80	29,6	81	30,0	67	24,8	7	III-II-IV-I
Lanišće	102	14	13,7	44	43,1	18	17,6	22	21,6	4	II-IV-III-I
Novigrad - Cittanova	1.831	107	5,8	460	25,1	767	41,9	444	24,2	53	III-II-IV-I
Oprtalj - Portole	306	24	7,8	117	38,2	88	28,8	69	22,5	8	II-III-IV-I
Umag - Umago	5.776	249	4,3	1.314	22,7	2.566	44,4	1.498	25,9	149	III-IV-II-I
Ukupno	13.289	585	4,4	4.123	31,0	5.035	37,9	3.222	24,2	324	III-II-IV-I
Istarska županija	82.896	2.579	3,1	24.086	29,1	31.236	37,7	22.868	27,6	2.127	III-II-IV-I
Republika Hrvatska	1.503.867	79.830	5,3	415.942	27,7	511.308	34,0	460.675	30,6	36.112	III-IV-II-I

Izvor: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011., www.dzs.hr.

Tabela 4: Statistični podatci po sektorjih dejavnosti v obmejnem območju Istarske županije

Dnevni migranti 2011. godine (zaposleni i ostali)

Općina/Grad	Dnevni migranti - ukupno	Zaposleni				
		Zaposleni - svega	Rade u drugom naselju istog grada/općine	Rade u drugom gradu/općini iste županije	Rade u drugoj županiji	Rade u inozemstvu
Brtonigla - Verteneglio	606	473	40	396	3	34
Buje - Buie	1.544	1.295	368	652	11	264
Buzet	2.432	1.983	1.610	249	61	63
Grožnjan - Grisignana	279	190	15	141	2	32
Lanišće	91	67	12	47	7	1
Novigrad - Cittanova	1.188	895	382	486	7	20
Oprtalj - Portole	277	218	32	160	2	24
Umag - Umago	3.395	2.569	1.617	809	17	126
Ukupno	9.812	7.690	4.076	2.940	110	564
Istarska županija	48.247	37.650	10.738	25.301	932	679

Izvor: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011., www.dzs.hr.

Tabela 5: Statistični podatki o dnevni migraciji zaposlenih v obmejnih območjih Istrske županije

Pogranično područje Hrvatske i Slovenije - Istarska županija						
Izvor: DZZS Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. god.						
Tablica 8.	JLS - jedinice lokalne samouprave (gradovi ili općine)	Zaposleni ukupno 2011. po sektorima	Primarni sektor % i broj	Sekundarni sektor % i broj	Tercijarni sektor % i broj	Kvartarni sektor % i broj
1	Buje	2.193	3,6	33,2	35,1	25,7
2	Umag	5.776	4,3	22,7	44,4	25,9
3	Brtonigla	691	8,8	36,7	31,8	18,4
4	Novigrad	1.831	5,8	25,1	41,9	24,2
A	Obalno	10.491	495	2.762	4.323	2.632
5	Grožnjan	270	13,0	29,6	30,0	24,8
6	Oprtalj	306	7,8	38,2	28,8	22,5
7	Buzet	2.811	2,8	49,1	26,5	19,9
8	Lanišće	102	13,7	43,1	17,6	21,6
B	Unutrašnjost	3.489	151	1.621	932	717
A+B	POGRANIČNO PODRUČJE	13.980	646	4.383	5.255	3.349

Tabela 6: Statistični podatki o sektorski zaposlenosti za obmejno območje Istrske županije

Pogranično područje Hrvatske i Slovenije -Istarska županija			
<i>Izvor: Izvješće o stanju u prostoru Istarske županije iz 2013. god.</i>			
10. Tablica	JLS - jedinice lokalne samouprave (gradovi ili općine)	Index razvijenosti - socijalno gospodarska struktura (RH = 100)	Ukupna planirana površina gospodarskih zona u ha (proizvodna, poslovna, komunalna, infrastrukturna, kamenolomi) izvan GP naselja
1	Buje	111	23,8
2	Umag	134	127,5
3	Brtonigla	124	17,2
4	Novigrad	143	29,6
A	Obalno		198,1
5	Grožnjan	109	170,9
6	Oprtalj	100	5,1
7	Buzet	117	139,7
8	Lanišće	97	99,6
B	Unutrašnjost		415,3
A+B	POGRANIČNO PODRUČJE		613,4

Tabela 7: Indeks razvitosti in površine gospodarskih con v obmejnem območju

Pogranično područje Hrvatske i Slovenije - Istarska županija							
<i>Izvor: Izvješće o stanju u prostoru Istarske županije iz 2013. god.</i>							
1. Tablica	JLS - jedinice lokalne samouprave (gradovi ili općine)	Stanovnika 2011.god.	Površina u km ²	Gustoća naseljenosti st/km ²	Kućanstva 2011.god.	Svih vrsta stanova 2011.god.	Broj stanova na jedno kućanstvo
1	Buje	5.182	99,2	52	2.022	2.804	1,4
2	Umag	13.467	81,7	166	5.415	10.342	1,9
3	Brtonigla	1.626	33,1	49	636	1.038	1,6
4	Novigrad	4.345	26,8	162	1.654	5.389	3,3
A	Obalno	24.620	240,8	102	9.727	19.573	2,0
5	Grožnjan	733	67,3	11	283	555	2,0
6	Oprtalj	850	60,2	14	318	742	2,3
7	Buzet	6.133	167,2	37	2.158	3.147	1,5
8	Lanišće	329	144,0	2	130	544	4,2
B	Unutrašnjost	8.045	438,7	18	2.889	4.988	1,7
A+B	POGRANIČNO PODRUČJE	32.665	679,5	48	12.616	24.561	1,9

Tabela 8: Splošni statistični podatki za obmejno območje Istrske županije

5.2.3. MOŽNE PLANSKE REŠITVE / PREDKONCEPT

- Ustanovljene in infrastrukturno opremljene podjetniške cone nimajo uporabnikov, zato ker pri načrtovanju in izbiri njihovih lokacij ni bil raziskan dejanski ali potencialni interes za vlaganje. Uresničitev otežuje tudi to, da pri velikem številu enot lokalne samouprave niso sprejeti ustrezni izvedbeni prostorski načrti. Analiza je ugotovila, da v nobeni občini/mestu ni potrebe po odpiranju novih lokacij industrije in servisov, razen če se ne pojavi potreba po dislokaciji obstoječih iz večjih mest Istre.
- Zaradi večletnega zastoja pri uresnitvi proizvodno-poslovnih con v posameznih občinah/mestih se predlaga prostorsko zmanjševanje ali ukinitvev posameznih con, da bi se načrtovanje zamejilo v realne okvire, skladne s potrebami. Z izdelavo novih prostorskih načrtov enot lokalne samouprave je nujno število in velikost teh con zmanjšati na bolj realno dimenzijo.
- Predlagajo se parametri izračunov za načrtovanje površin za proizvodno (industrijsko) namembnost. Prav tako je treba izboljšati postopke reševanja premoženjskopравnih odnosov –od postopka odstopa nepremičnin enotam lokalne samouprave, ugotovitve realne tržne vrednosti zemljišč, do združevanja velikega števila parcel v zasebni lasti.
- Pri načrtovanju novih eksploatacijskih polj mineralnih surovin je treba poleg ugotovitve gospodarske upravičenosti ugotoviti tudi kraje, ki so prostorsko in ekološko sprejemljivi, zelo pomembna pa je tudi vzpostavitev sistema odgovornosti pri eksploataciji ter rekultiviranja prostora med in po eksploataciji.
- S konceptom prostorskega razvoja Istre se določi tudi vzdrževanje obstoječih lokacij gospodarskih con z nujnim izboljšanjem kakovosti poslovanja in z načrtovanjem teh izboljšanj na način, da bi se zmanjšal delež trgovskih vsebin v teh conah in da bi se preprečilo veliko mešanje dejavnosti, ki je zdaj tako veliko, da prihaja do medsebojnega izključevanja oziroma zadušitve cone.
- Uporabljene obstoječe površine gospodarskih con na obalnem področju je treba načrtovati za spremembo namembnosti iz proizvodne v neproizvodno.
- Prav tako se je nujno opredeliti tudi do drugačnega načrtovalnega pristopa, ki ne temelji samo na načrtovanju con, temveč tudi na določanju pogojev za „delo od doma“ in/ali načrtovanju „mini con“ znotraj naselij, kar je izvedljivo v okviru sodobnih „čistih“ tehnologij.

5.2.4. SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA GOSPODARSTVA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE

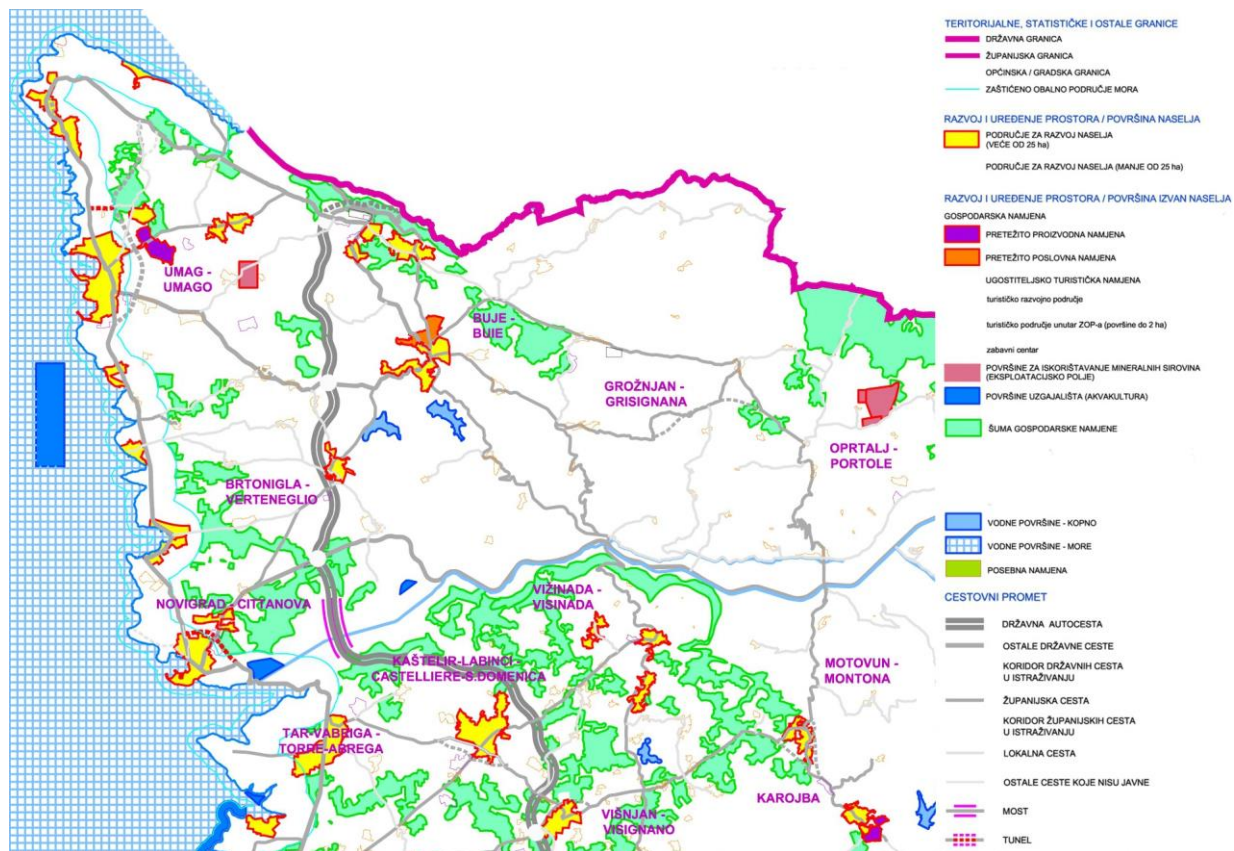
- **Osnovni parametri izračuna za načrtovanje površin za proizvodno (industrijsko) namembnost** morajo v bodoče biti: (1) velikost ocenjenega delovnega kontingenta po mestih in občinah, (2) ocenjeni odstotek zaposlenosti v industriji in servisih glede na ostale dejavnosti, (3) ocenjena optimalna in minimalna bruto gostota industrijskih lokacij: računa se s 30 % deležem zaposlenosti v industriji in storitvah, z optimalno (70 delavcev/ha) in minimalno (30 delavcev/ha) bruto gostoto lokacije za industrijo.
- **Možnost uspešne realizacije** poslovno-proizvodnih con, s tem pa tudi izvedbe prostorskih načrtov, je **pogojena z reševanjem premoženjskopравnih**

odnosov – od postopka odstopa nepremičnin enotam lokalne samouprave, ugotavljanja realne tržne vrednosti zemljišč, do združevanja velikega števila parcel v zasebni lasti.

- **Zaradi večletnega zastoja pri uresničitvi proizvodno-poslovnih con v posameznih občinah/mestih se predlaga prostorsko zmanjševanje ali ukinitvev posameznih con**, da bi se načrtovanje zamejilo v realne okvire, skladne s potrebami. Z izdelavo novih prostorskih načrtov enot lokalne samouprave je nujno število in velikost teh con zmanjšati na bolj realno dimenzijo.
- **Lokacije in meje novih eksploatacijskih polj mineralnih surovin je** treba skrbno načrtovati glede na oddaljenost od obstoječih stavb, mej gradbenih področij naselij, turističnih con, gospodarskih con, rekreacijskih con in con za posebne namene ter določenih infrastrukturnih koridorjev, pri tem pa je treba upoštevati vrsto mineralne surovine in način njene pridobitve. Posebej je treba poskrbeti za krajino in vizure.
- **Vzdrževanje obstoječih lokacij gospodarskih con ter izboljšanje kakovosti poslovnega okolja v njih**, usmerjanje velikih gospodarskih subjektov na lokacije v zaledju.



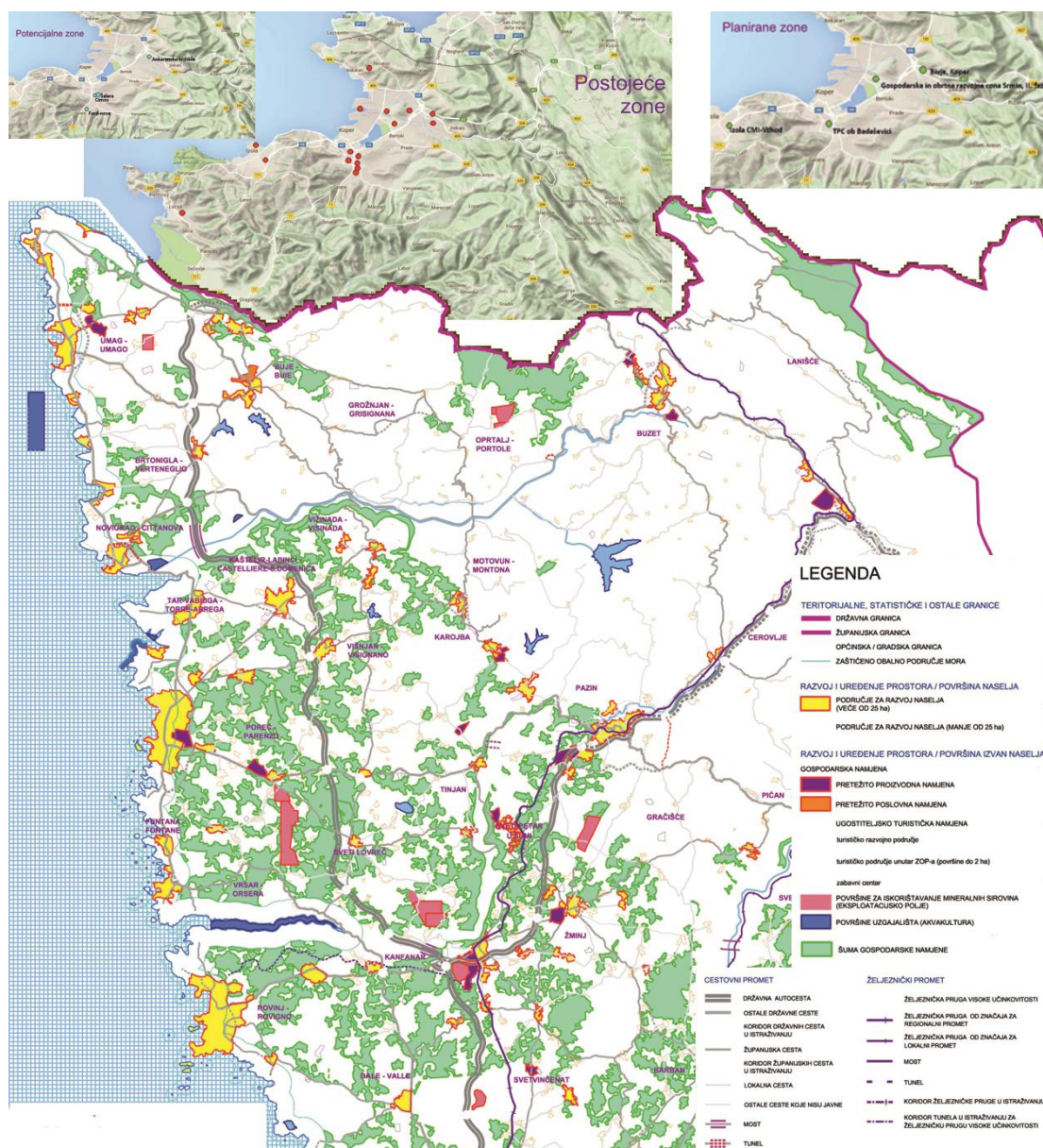
Karta 30: Obstoječe in načrtovane gospodarske cone v obmejnem območju



Karta 31: Prostorski odnos lokacij gospodarskih con glede na zaščitena naravna območja

5.2.5. SMERNICE ZA RAZVOJ GOSPODARSTVA V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE

- Vzdrževati obstoječe uporabljene lokacije gospodarskih con ter v njih izboljšati kakovost poslovnega okolja, velike gospodarske subjekte pa usmerjati na lokacije v zaledju.
- Uporabljene obstoječe degradirane površine na obalnem področju lahko spremenijo namembnost iz proizvodne v neproizvodno.



Karta 32: Smernice za razvoj gospodarstva v širšem regionalnem kontekstu Istre

5.3. SINTEZA SMERNIC ZA KONCEPT ISTRE - GOSPODARSTVO NA OBMOČJU OBALE

Ključni cilj prostorsko-razvojnega koncepta je "krepitev konkurenčnosti regije kot celote". V prostorskem smislu koncept temelji na nadaljnji krepitvi obalnega pasu, kot osrednjem generatorju gospodarskega razvoja (turistična industrija; promet in logistika, storitve, itd.) bolj intenzivnemu razvoju zaledja v obliki podjetniške samooskrbe (in servisnih dejavnosti turizma) in umeščanju proizvodnih dejavnosti na lokacije z ustreznimi prostorskimi, prometnimi in kadrovskimi potenciali. Zaledni teritorij obeh držav je potrebno obravnavati kot "prostor alternative" urbanizaciji v obalnem pasu; krepiti povezave med zaledjem in obalo kot osrednjo gospodarsko in družbenokulturno generično osjo.

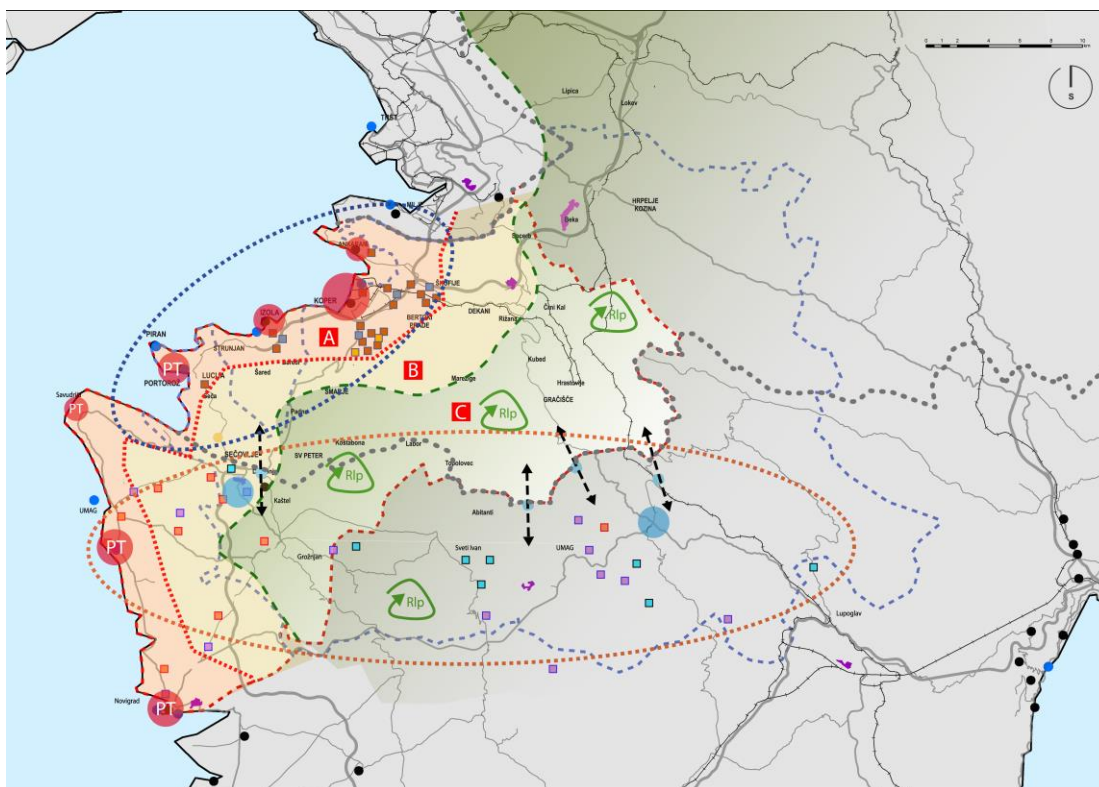
Na področju gospodarskih con (obstoječe in nove lokacije) je potrebno nadgrajevati njihov razvojni potencial (nabor prostorsko-planskih in ekonomskih ukrepov; ugodne ekološke takse, nadomestila, finančne stimulacije itd.) v smeri izboljševanja poslovnega okolja v conah. V določenih primerih je zaradi vplivov na okolje in trajnostne doktrine racionalnega prostorskega načrtovanja potrebno sanirati (reducirati) obstoječe (po številu in obsegu predimenzionirane) cone v okviru dejanskih potreb (HR), istočasno pa zagotavljati prostorske pogoje za različne razvojne pobude na nivoju naselja (izoblikovati drugačen planerski pristop, ki ne temelji zgolj na conah ampak tudi na mehkejših ukrepih prostorske regulacije „delu na domu“ in/ali „mini cone“) t.j. "konkurenčno poslovno okolje" ki bo preprečevalo nadaljno "odseljivanje" in praznjenje podeželja) (SLO in HR).

Dalje je potrebno krepiti meddržavno in širše mednarodno sodelovanje (pretok blaga in storitev, pritegovanje neposrednih tujih investicij - NTI, itd.), redefinirati obstoječe prometne povezave s sosednjo Hrvaško, ki sedaj temelji predvsem na osi LJ-KP-Sečovlje-Pula: v smeri disperzije prometnega toka tudi na ostale mejne prehode (Brezovica pri Gradinu, Sočerga, Rakitovec itd.). Usmerjen promet bo imel pozitivne učinke na drobno podjetništvo (gostinstvo, trgovina, agroiturizem, itd.

Ključne smernice za razvoj gospodarstva:

- **zagotoviti trajni obstoj in dodatno krepitev obstoječih** centrov gospodarske moči (cone) (SLO in HR)
- **razvoj drugih oblik prostorske umestitve** gospodarskih dejavnosti v fizični prostor (mini cone, stanovanjsko-poslovne cone, delo na domu itd. na nivoju PIA, predvsem v primestni suburbiji), (SLO in HR)
- **oblikovanje programske tipologije obstoječih** in novih con (pretežno poslovna, proizvoda, skladiščna itd. usmeritev), ki bo onemogočala **nadaljnjo "trgovinizacijo"** in/ali umeščanje izključujočih se programov, (SLO)
- **razvoj ukrepov za sanacijo in obvladovanje zapletenega "lastniško-upravnega"** stanja na lokacijah obstoječih con, (SLO in HR)
- krepitev razvojne povezave s sosednjimi centri (Kras, IT, HR) (SLO in HR)

- **turistična industrija** kot osrednja gospodarska panoga (**zagotoviti prostorske pogoje za supportne dejavnosti** - v conah ali kot delo na domu) (SLO in HR)
- prometna infrastruktura kot osrednji kriterij za prostorsko-plansko obravnavo obstoječih in novih con (SLO in HR)
- umeščanje velikih akterjev na lokacije z zadostnimi prostorskimi potenciali (izven obalnega območja) (SLO in HR)
- večje izkoriščanje obstoječe infrastrukture (interne in kapilarne prometne povezave) in degradiranih območij (preoblikovanje zazidljivih površin) (SLO in HR)



Karta 33: Sinteza smernic za koncept Istre – gospodarstvo na območju obale

LEGENDA - GOSPODARSTVO



A

intenzivno urbanizirano obalno območje
 (osrednje razvojno območje)



B

priobalna suburbija
 (velik razvojni potencial)



C

zaledni teritorij
 (deficit razvojnih površin in objektov, zaradi demografskih indikatorjev je potrebno ohranjati in vzpodbujati sleherno razvojno iniciativo)



območje - obsotječe in nove gospodarske cone
 (nadgradnja obstoječega stanja, krepitev poslovnega okolja, razvoj programske tipologija, preprečevanje "trgovinizacije" con)



območje - obsotječe gospodarske cone
 (izvajanje ukrepa racionalizacije, krepitev poslovnega okolja, potencial za podporne dejavnosti turizma in velike poslovne akterje)

GOSPODARSKE CONE



obstoječe cone (SLO)



planirane lokacije (SLO)



potencialne lokacije (SLO)



proizvodna cona (HR)



poslovna cona (HR)



eksploatacijsko polje (HR)



obalna mesta - generatorji gospodarskega razvoja



obalna mesta - generatorji gospodarskega razvoja
 (pretežno turizem)



mesta - generatorji gospodarskega razvoja



razvojni ukrep lokalnega pomena
 (fleksibilni prostorski ureditveni/izvedbeni pogoji za delo na domu)



Up - ukrep disperzije prometa
 (preusmeritev ostalih prometnih tokov na ostale mejne prehode; sinergija na lokalno podjetništvo)



območje državne meje

6. PODROČJE NARAVNIH DANOSTI IN POSELITVE

6.1. PODROČJE NARAVNIH DANOSTI IN POSELITVE - SLOVENSKA OBALA

UVOD

Kljub podobnim naravnim danostim je območje slovenske Istre že tradicionalno razdeljeno na dva dela. Deželo bližje morju, tako imenovano modro Istro, z obalnimi mesti (Koper, Izola, Piran), ki so generatorji gospodarskega in prostorskega razvoja v regiji in v zalednju nekoliko pozabljeno zeleno deželo izrazitih naravnih znamenitosti in kulturne dediščine. Ob tem naravne danosti in ustvarjene razmere soustvarjajo ugodne razmere za poselitev in druge dejavnosti v prostoru (kmetijstvo, gospodarstvo in turizem). Večina varstvenih režimov sicer zmanjšuje razvojne možnosti območja, vendar pa nekateri obenem predstavljajo tudi primerjalno prednost, predvsem z vidika razvoja turizma in povečanja bivalnih kakovosti.

Dodatno območje slovenske Istre izrazito zaznamujejo številna in obsežna zaščitena območja od varstva naravnih območij, vodnih virov, pa do varstva kulturne dediščine. Posamezna območja so zavarovana (Park Sečovelske soline, Krajinski park Strunjan, Naravni rezervat Škocjanski zatok) obsežnejša območja pa so varovana (omrežje Natura 2000 - območje Slovenska Istra, območje obrežnega pasu in morja, območje Kraškega roba). Pri tem se kaže pomanjkanje smernic in neizdelan koncept celostnega upravljanja z varovanimi območji, ki ima lahko določene negativne učinke tako na sama varovana območja, z vidika njihovega trajnostnega varovanja ter smotrne uporabe, kot tudi na sam prostorski razvoj Obale, če ne celotne regije. Medtem ko varstveni režimi sami po sebi sicer zmanjšuje razvojne možnosti območja, lahko ti ob pravilnem upravljanju predstavljajo tudi izrazito primerjalno prednost, predvsem z vidika razvoja turizma in povečanja bivalnih kakovosti.

Za uresničevanje skladnega prostorskega razvoja slovenske Istre ob upoštevanju naravnih danosti je tako potrebno vzpostaviti dober informacijski sistem ter sodelovanje na lokalni/regionalni/državni, formalni in neformalni ravni. Zagotoviti je treba kakovostne prostorske akte ter načrtovanje in izvedbo ustreznih organizacijskih, finančnih in pravnih ukrepov, ki bodo sledili skupnim ciljem prostorskega razvoja (slovenske) Istre. Treba je izrabiti priložnosti za izmenjavo izkušenj, dobrih praks med državami in za ustvarjanje sinergij na različnih področjih urejanja prostora celotne Istre. To je pomembno predvsem pri upravljanju zavarovanih območij, celostni prenovi naselij oz. stavbnega fonda, oživljanju kulturnih krajin in ohranjanju ter nadgradnji prepoznavnosti Istre.

6.1.1. STANJE / RAZVOJNE MOŽNOSTI / PROBLEMI IN OMEJITVE NARAVNE DANOSTI

- V Slovenski Istri naravne danosti soustvarjajo v splošnem zelo ugodne razmere za razvoj. Z izjemo vodnih virov, ki so v slovenski Istri zelo skopi, in redkih površinskih vodotokov, so elementarne naravne danosti, kot so podnebje, relief in tla, zelo ugodne in razmeroma enakoznačne na celotnem obravnavanem območju. Mediteransko podnebje je ugodno, razgibani relief nudi dovolj

možnosti za umestitev naselij, tla so ugodna za pridelavo hrane. Pri tem je opaziti različno stopnjo izkoriščenosti in izrabljenosti naravnih resursov, ki izhaja predvsem iz številnih razvojnih pritiskov hitro razvijajočega priobalnega pasu in razvojne podhranjenosti zaledja.

- Veliko razliko med obalo in zaledjem predstavlja predvsem morje, ki je zelo pomembna naravna danost in ki hkrati predstavlja tudi veliko razliko med obalnim in zalednim delom slovenske Istre. Je najpomembnejša razvojna kategorija, saj je s svojimi večplastnimi pomeni oz. vlogami (predvsem kot vir hrane in prometna pot) v zgodovini bistveno prispevalo k razvoju poselitve na ožjem obalnem območju.
- Največje probleme pri ohranjanju narave in habitatnih tipov predstavljajo pozidava obalnega pasu, onesnaževanje s komunalnimi odplakami ter onesnaženimi vodotoki iz zaledja, pa tudi onesnaževanje morja z izpusti iz plovil, ne regulirana urbanizacija v zaledju ter intenzifikacija kmetijstva, zaraščanje suhih travnišč ter onesnažene podzemne vode. Med dejavniki ogrožanja naravnih vrednot in biotske raznovrstnosti prevladujejo neupoštevanje veljavne zakonodaje (črne gradnje, neprečiščene komunalne odplake, prosto plezanje idr.), povečan pritisk na prostor zaradi gradenj in intenziviranja dejavnosti, opuščanje kmetijstva ter odsotnost upravljanja zavarovanih in varovanih območij.

Med poglavitne okoljske razvojne probleme Obale štejemo:

- Povečanje onesnaženja in količine odpadkov
- Velike omejitve pri različnih posegih v prostor zaradi varovanja narave in kulturne dediščine
- Neurejeno upravljanje z priobalnim območjem, ki ne omogoča izkoriščanje naravnih potencialov morja,
- Težave z oskrbo s pitno vodo in izrabo vodnih virov; onesnaževanje vodnih virov in morja ter neustrezna zaščita in neustrezno ter pomanjkljivo kanalizacijsko omrežje.
- neurejenega upravljanje, neurejena infrastruktura ter slabo izrabljenih turističnih potencialov zavarovanih območij in slabe povezanosti s turističnimi akterji.

Razvojne možnosti Obalnega območja so:

- morje, kot primerjalna prednost za razvoj turizma,
- različni varstveni režimi, ki so posledica zelo kakovostnih naravnih danosti. Številnih in obsežnih območja varstva narave.
- še ne povsem izkoriščene izjemne krajine (kot so Strunjanske soline, Sečoveljske soline, Izola, Padna, Koštabona, Krkavče, Rožar pri Tinijanu, Marija Snežna – Podgorski kras in Črni Kal – Hrastovlje).

Varstveni režimi

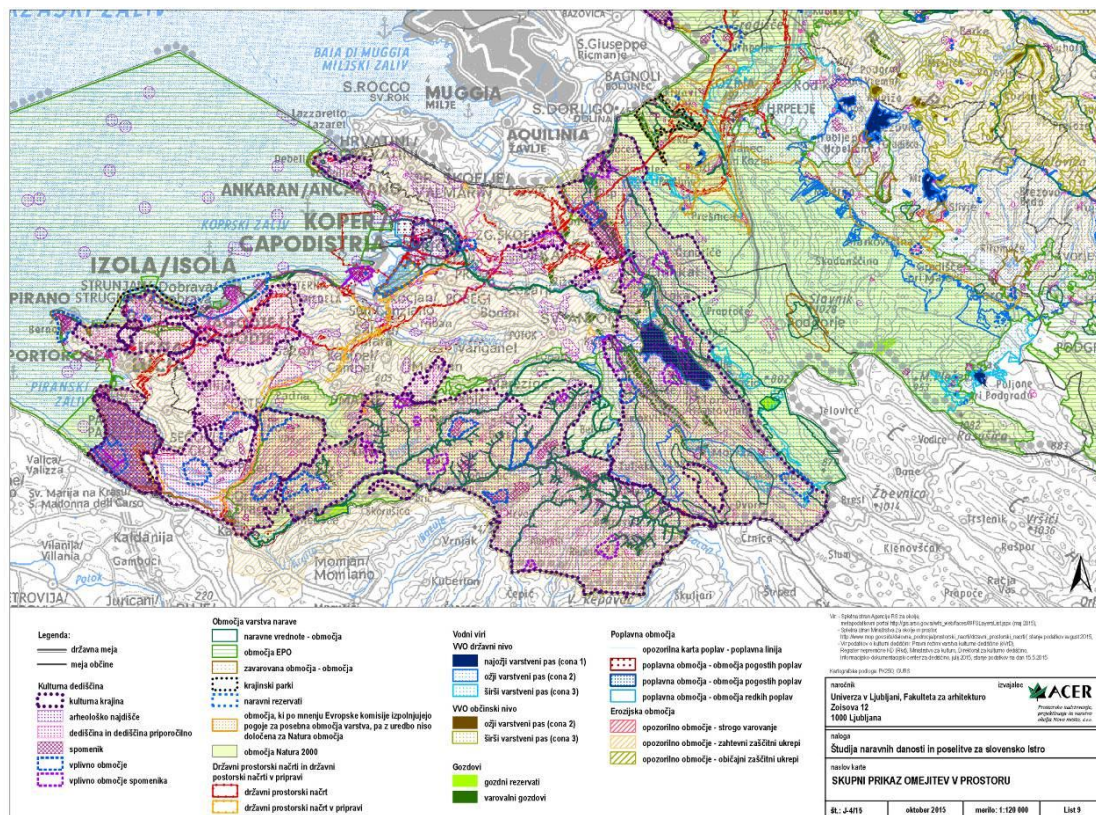
Na območju celotne Slovenske Istre so prisotne številne varstvene omejitve, ki so v obalnem pasu še posebej pomembne, saj omejujejo razvojne pritiske hitro razvijajočega priobalnega pasu. Zaradi pomembnosti varstvenih režimov se še posebej v obalnem pasu kaže problem manjkajočega koncepta celostnega upravljanja z varovanimi območji. Tako kljub različnim varstvenim režimom stanje ohranjenosti nekaterih evropsko pomembnih vrst in habitatnih tipov poslabšuje, predvsem zaradi pritiskov, ki



so posledica širjenja poselitvenih območij, gradnja prometnic ter intenzivne obdelave kmetijskih površin. Pri tem je na Obali največji pritisk usmerjen na ožji obalni pas.

PROBLEMI:

- Eden glavnih problemov je manjkajoče celovito upravljanje z obalnim območjem, ki je prisotno tudi na področju varstvenih režimov. Tega zaznamuje predvsem nepovezanost, prepletenost in slabo poznavanje omejitev, ki zavira prostorski razvoj. Večina varstvenih režimov zmanjšuje razvojne možnosti območja, vendar pa je treba poudariti, da nekateri obenem predstavljajo tudi primerjalno prednost, razvojno priložnost predvsem z vidika razvoja turizma tako v priobalnem pasu kot tudi v zaledju.
- Pomanjkljiva parkovna infrastruktura.
- Nerazumevanje in neupoštevanje kulturne dediščine kot razvojnega potenciala, nezadostno vključevanje nepremične kulturne dediščine v prostorske akte.
- Ni načrta upravljanja za območja Natura 2000 in ostalih lokalnih varovanih območjih narave.
- Vse manj (državnega) denarja namenjenega zavarovanim območjem narave.
- Eden večjih problemov prostorske enote Obala je pomanjkanje primerne prostora za razvoj, ki je posledica prenasičenost z različnimi, sektorsko usmerjenimi varstvenimi režimi, med katerimi najdemo obsežna območja varstva narave, številna arheološka najdišča, varstvene režime kulturne dediščine, režime varstva vodnih virov, najboljših kmetijskih zemljišč, erozijskih in plazljivih območij ter v manjšem obsegu tudi poplavnih območij. Preplet varstvenih režimov je razviden na sliki1. Skupna površina območij, na katerih veljajo različni varstveni režimi ali pa državni prostorski načrti, v slovenski Istri znaša kar 47.121,10 ha, to 81,34 % celotnega območja slovenske Istre (občin Koper, Izola, Piran, Ankaran in Hrpelje Kozina).



Karta 34: Skupni pregled varstvenih režimov ter omejitev v prostoru.

- Med glavne razvojne možnosti Obale štejemo različna območja naselbinske dediščine, krajinskih parkov, dediščinskih kulturnih krajin ter morja, torej govorimo o območjih, ki so hkrati tudi nosilci prepoznavnosti Slovenske Istre. Ob tem se predvsem v zaledju nahajajo še velika območja ohranjene narave in kulturne dediščine, ki so lahko pomembna gonilna sila za razvoj tega nekoliko bolj oddaljenega področja.
- Učinkovitejše ohranjanje nepremične kulturne dediščine: domačije, stavbe, naselja in kulturna krajina, tradicionalna znanja in veščine, idr
- Vzpostavitev finančnih spodbud za ohranjanje kulturne dediščine.
- Vzpostavitev manjkajoče infrastrukture na podeželju (kanalizacije, male čistilne naprave/vodovodi, bio čistilne naprave, itd).
- Možnost upravljanja naravnih vrednot v okviru upravljanja s porečji.
- Povezava varovanih in zavarovanih območij s turizmom, eko turizmom, socialnim podjetništvom.

Ohranjanje narave

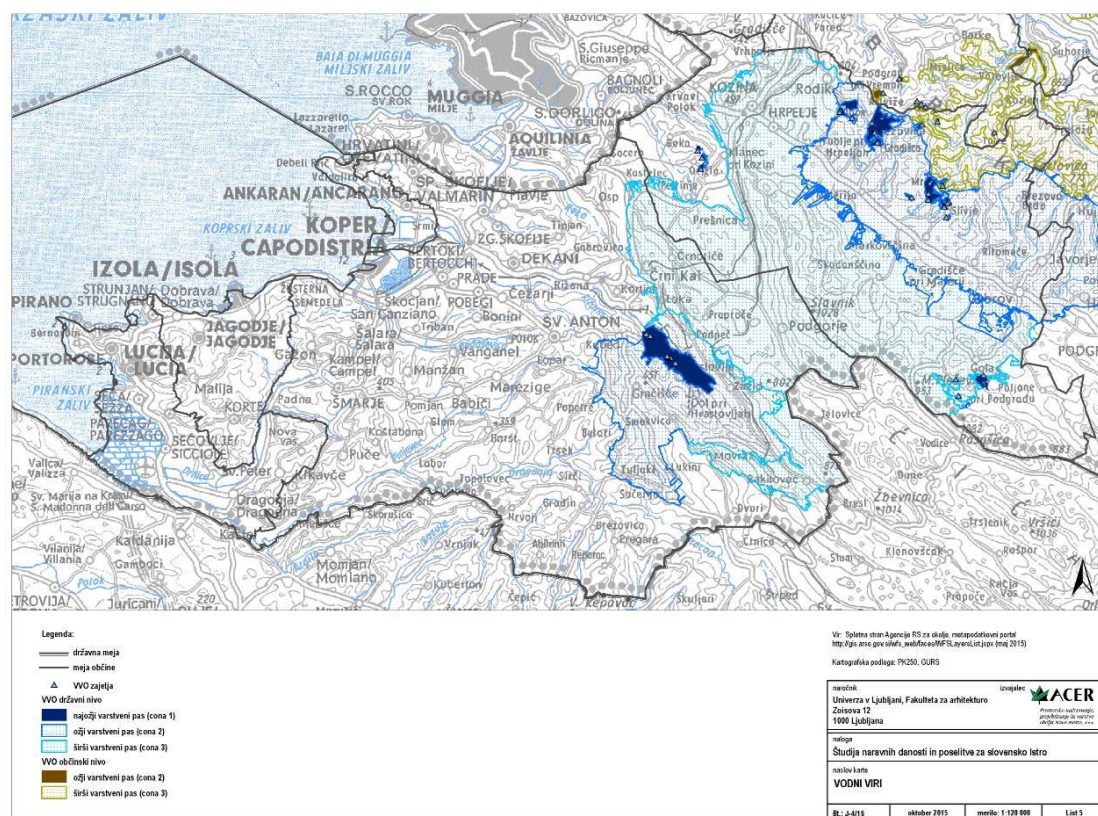
- Območja varstva narave so v izrazito urbaniziranem obalnem pasu redkejša. Izjema so samo morje in soline. Tu pa so opredeljeni krajinski parki in naravni rezervati (Strunjan, Škocjanski zatok, Sečoveljske soline).

Kulturna dediščina

- Območja varstva kulturne dediščine so razporejena po celotni regiji in obsegajo tako posamezne točke/objekte kot obsežna območja (kulturne krajine). Tudi številni deli morja so evidentirani kot območja varstva kulturne dediščine.

Varstvo vodnih virov

- Slovenska Istra se uvršča med vododeficitarna območja, zato so vodni viri pomemben dejavnik pri usmerjanju poselitve in drugih dejavnosti v prostoru na tem območju. Tako je eden največjih problemov za razvoj Obale je prav oskrba z vodo. Poraba vode poleti skokovito narašča predvsem zaradi turizma.



Karta 35: Omejeni vodni viri in njihovo varstvo v Slovenski Istri.

- V celotni regiji obstaja samo en naravni vodni vir, ki ga je mogoče izrabljati za oskrbo prebivalcev, to je reka Rižana. Dolga leta je bil to tudi edini vir pitne vode v Slovenski Istri. Vendar zaradi naraščajočega števila prebivalstva reka sama ni bila več sposobna zagotavljati zadostnih količin vode za učinkovito napajanje celotnega vodooskrbnega sistema. Danes se pri oskrbi z vodo Rižanski vodovod poslužuje treh različnih vodnih virov: Rižane, Gradol in Klaričev (Rižanski vodovod, 2011).

- Glavna onesnaževalca vodnih virov sta urbanizacija in nerešeni problemi odvajanja in čiščenja odpadne vode, razpršena gradnja, del industrije, promet ter kmetijstvo, stalno grožnjo pa predstavlja morebitno onesnaženje iz različnih virov predvsem ob ekoloških nesrečah. Sistemi odvajanja in čiščenja odpadne vode so redki, ukrepi za varovanje vodnih virov pa se na tem območju ne izvajajo.

Varovanje gozdov

- Gozdovi na območju ožjega obalnega pasu v splošnem nimajo pomembne gospodarske funkcije.

Poselitev

Urbano omrežje je neuravnoteženo, saj je zelo poudarjeno težišče na obalnem območju, medtem ko v zaledju ni ustreznih središč. Priliv prebivalcev in turistov povzroča na obalnem območju vse večje potrebe po zazidljivih površinah za stanovanja, turistične kapacitete in gospodarske dejavnosti, kar je na preostalih delih regije opazno le v bližini avtoceste. V zaledju obale se pojavljajo problemi z razpršeno poselitvijo, ki povzroča razvrednotenje kulturne krajine in okoljske probleme zaradi slabe komunalne opremljenosti. Na preostalih delih regije se pojavljajo območja praznjenja.

Na poselitev na eni strani močno vplivata demografski in gospodarski razvoj, na drugi imajo odločilno vlogo tudi naravnogeografske ter družbene razmere. Vsi dejavniki imajo močan vpliv na fizično pojavnost in videz poselitvenih struktur, ki skupaj z elementi naravnega okolja (krajine) dajejo celotnemu prostoru tisto prepoznavnost (identiteto). V Slovenski Istri so razmere za poselitev raznolike, kar se tudi kaže v poselitvenih vzorcih in trendih.

Grajene strukture v prostoru se pojavljajo v različnih oblikah in sicer od razpršene gradnje (Šavrini, Obala), manjših zaselkov in vasi (Podgorje, Čičarija), do večji urbanih središč (občinska in druga lokalna središča) in mest z dolgo zgodovinsko in kulturno tradicijo (obalna mesta), ki v prostoru nastopajo kot generatorji prostorskega in gospodarskega razvoja.

Poglavitna posebnost poselitve na tem območju je tudi nadpovprečno hiter potek strukturnih sprememb. Spremembe v gospodarski zgradbi naselij so bile v zgodovini posledica delovanja številnih, kompleksnih in nasprotujočih si procesov (urbanizacija, deagrarizacija, depopulacija, zemljiško-posesne razmere, intenzifikacija in diverzifikacija podeželja ipd.). V zadnjih desetletjih se je kot posledica intenzivnega gospodarskega razvoja zelo povečal pritisk na pozidavo predvsem Obalnega območja. Poleg organske in usmerjene, nadzorovane rasti mest in vasi se pojavlja vse bolj intenzivna nekontrolirana pozidava izven naselij, tako imenovana razpršena gradnja, ki povzroča nerazpoznavnost tradicionalnih poselitvenih vzorcev, degradacijo kulturne in naravne krajine, visoke stroške komunalne opreme ipd. Po drugi strani je v zaledju Obale očitna odsotnost razvojnih pobud, kar se kaže v opuščanju naselij in propadanju stavbnega fonda, ki ima v velikem delu elemente tradicionalne arhitekturne tipologije in tudi dediščinske vrednosti.

Problemi na področju poselitve:

- povezanost med mestom in podeželjem je slaba,
- medtem ko je interes za gradnjo objektov in prenavljanje starih naselij na obalnem delu zelo velik, je na preostalih delih območja minimalen

- V prihodnosti lahko predvidevamo, da bodo potrebe po novih stanovanjih na obalnem območju še naraščale, ne glede na pričakovan upad prebivalstva po naravni rasti.
- Slaba demografska struktura lokalnega prebivalstva,
- Praznjenje nekaterih zalednih območij.
- Propadanje kulturne dediščine / arhitekturna degradacija.
- Počitniška gradnja v zaledju in območja neartikulirane razpršene gradnje
- Zaledje prevzema vlogo spalnega naselja, s čimer zaledje izgublja identiteto ter privlačnost.

Razvojne možnosti:

- bogata urbanistična in arhitekturna dediščina
- ugodne bivalne razmere in hiter razvoj priložnosti uvrščajo Obalo med območja priseljevanja
- potencial bogate in raznolike kulturne dediščine.

6.1.2. CILJ / STRATEŠKA OPREDELITE

Na Obali gre za območja naselbinske dediščine, krajinskih parkov, dediščinskih kulturnih krajin ter morja, torej za območja, ki so nosilci prepoznavnosti celotne slovenske Istre. Tudi v prihodnjem prostorskem razvoju bo na obalnem območju v največji možni meri potrebno zagotoviti in spoštovati načela varstva okolja, sonaravnega gospodarjenja z gozdovi in upravljanja voda, vzdržne (trajnostne) rabe kmetijskih zemljišč in vodnih virov in podobno. Dodatno je pri načrtovanju razvoja nujno upoštevanje dediščinskih vrednot zavarovanih območij narave, naselij s statusom naselbinske dediščine in dediščinskih kulturnih krajin.

SPLOŠNI CILJI:

- Manjši vpliv na okolje,
- Ohranjanje poseljenosti podeželja in raznolikosti kulturne krajine in naravnih območij
- Zagotavljanje ohranjanja narave in varstva kulturne dediščine
- Vzpostavitev sistema nadzora in varstva okolja, predvsem v kontekstu varstva in ravnanja z vodnimi viri, zaščite vodnih virov in ureditve ustrezne komunalne infrastrukture
- Okrepiti celovito upravljanje z obalnim območjem,
- Vzpostavitev uravnoteženega urbanega omrežja.

STRATEŠKE OPREDELITVE:

- Razvoj Obale bo temeljil na turizmu, ki bo temeljil na kulturni dediščini, ohranjeni naravi in biotski raznovrstnosti. Ob tem se bo v prihodnje zagotovilo učinkovito upravljanje z zavarovanimi območji in območji Natura 2000 ter ohranjanje ključnih ekosistemskih storitev.
- Varovana območja je postopoma potrebno upoštevati kot razvojne kategorije. Cilj oz. smisel varovanja je vpetost varstvenih izhodišč v prostorske, razvojne in sektorske programe za zagotavljanje ohranjanja kulturne dediščine in ustrezen razvoj kulturne krajine.

- Zasnovati in vpeljati je potrebno program ohranjanje narave in biodiverzitete ter kulturne dediščine, ki naj bo usmerjen v doseganje boljšega stanja ciljnih zavarovanih vrst in habitatnih tipov ter razvoj dejavnosti na zavarovanih območjih, ki temeljijo na aktivnem ohranjanju narave in ohranjanju kulturne dediščine.
- Nujno je poostreno varstvo vodnih virov in zagotavljanje vodooskrbe skozi celotno leto, kar ima v obalnem območju zaradi številnih razvojnih pritiskov še poseben pomen. Potrebno je zagotavljanje kakovostnih sistemov za odvajanje in čiščenje odpadnih voda na širših vodovarstvenih pasovih.
- Upravljanje z obalnim območjem zahteva predvsem integralen pristop. Pomembna je sonaravna ureditev obalnega pasu, kar vključuje ustrezno urejeno obalno promenado, višji standard urejanja javnih površin, kompatibilne rabe prostora, urejenost kopališč, ustrezna urejenost prometa,...itd.
- Mesta in podeželje vzpostavljajo partnerski odnos, preprečuje se odseljevanje s podeželja, vzdržuje se minimalno opremljenost lokalnih centrov.
- Potrebna je vzpostavitev uravnoveženega urbanega omrežja z jasno opredeljeno vlogo posameznih središč ter smotrno razporeditvijo dejavnosti v prostoru, ki bo vodila k zmanjševanju razvojnih razlik v slovenski Istri in k enakomerni razporeditvi prebivalstva po celotnem območju, kar bo pomenilo zmanjšanje pritiskov na Obalno območje.
- potrebno je povečati prepoznavnosti (identitete) slovenske Istre kot dela celotne Istre ter ohranjanje in nadgradnja vseh njenih naravnih in ustvarjenih kakovosti v prostoru: zagotavljanje ohranjanja narave in varstva naselbinske, krajinske in druge kulturne dediščine, ohranjanje raznolikih krajinskih in poselitvenih tipov, ki so pomembni nosilci nacionalne in regionalne prepoznavnosti slovenske Istre v širšem prostoru.

6.1.3. MOGOČE PLANSKE REŠITVE / PREDKONCEPT

Po področjih je v prihodnjem prostorskem razvoju obale slovenske Istre potrebno:

Naravne danosti in varovana območja

- uvesti skupen, ciljno naravnan sistem varstvenih režimov, ki bo zaščitil visoko vrednost naravnih in kulturnih danosti območja,
- zagotavljati ohranjanje kulturne krajine kot pomembne prvine prepoznavnosti Slovenske istre (skladnost poselitve z naravno zgradbo prostora, morje in obala s klifi, solinami, obdelovalne terase ter vinogradniške in sadjarske krajine v zaledju Obale, kraški mikrorelief in termofilno rastje),
- na področju naravnih danosti vzpostaviti celovit prostorski model, ki bo temeljil na širšem regionalnem merilu in bo kot tak lahko zagotavljal konkurenčno in trajno usmerjeno upravljanje ter izkoriščanje naravnih virov in podajal trajnostne usmeritve prostorskega razvoja obalnega prostora.

- Izvesti je potrebno natančno analizo varovanih območij ter morebitno prevrednotenje nekaterih varovanih območij Nature, saj le ta prekriva ogromen del območja prostorske enote Obala.
- krepitev naravnih potencialov za kmetijsko proizvodnjo - povečati obseg primernih površin z urejenim umetnim namakanjem, pri čemer je pogoj vzpostavitev sistema zajetij vode za potrebe kmetijstva (Kubed, manjše na Drnici, pri Grintovec/Padna, Škrline/Dragonja, Rokava, tudi Padež (ki bi obenem služil za oskrbo s pitno vodo v regiji), pa tudi manjša zajetja).
- Za zagotavljanje ustrezne oskrbe s pitno vodo se spodbuja obnova in posodobitev vodooskrbnih sistemov ter njihovo povezovanje v bolj racionalne, učinkovite in strokovno nadzorovane sisteme.

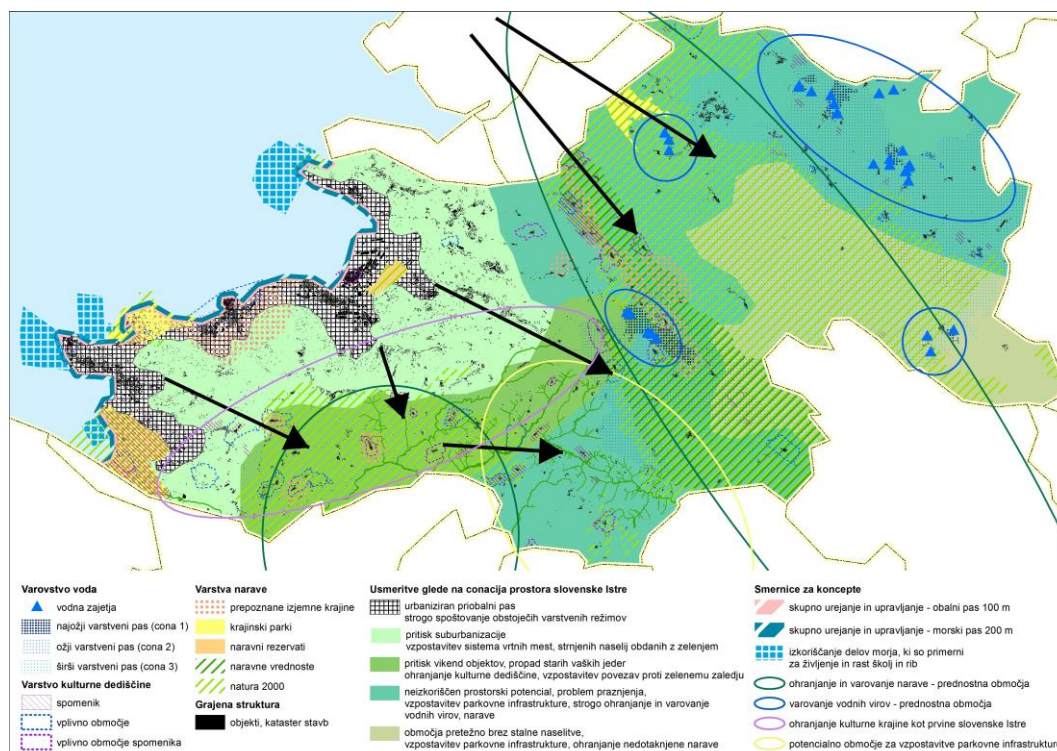
Poselitev

- Razvojne potrebe naselij se zadovoljujejo prioritarno z zapolnjevanjem prostih površin znotraj naselja z zgoščevanjem in prenovo. Tako se novo poselitev prednostno usmerja v že obstoječa naselja, nova (npr. počitniška) naselja pa se načrtuje z upoštevanjem tradicioalnih tipologij poselitve in arhitekture ter naravnih danosti,
- pri umeščanju nove poselitve upoštevati prostorsko omejenost in okoljsko občutljivost (narava, kulturna dediščina, voda idr.) ter se omejiti na tiste rabe prostora, ki so funkcionalno povezane s samo obalo oziroma morjem,
- Ohranja se naselbinsko in arhitekturno tipologijo s primorskimi in kraškimi značilnostmi. Zagotavlja se prenovo in vzdrževanje historičnih jeder.
- preprečiti je potrebno nadaljnje pojave razpršene gradnje in sanirati objekte neprimernih tipologij, območja razpršene gradnje, pa sanirati oz. prenoviti,
- Zagotavlja se enakomeren razvoj regije z razpršenostjo gospodarskih in drugih dejavnosti. Urbana središča se opremijo s storitvenimi in oskrbnimi dejavnostmi.

6.1.4. SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA NARAVNIH DANOSTI NA SLOVENSKI OBALI

- uvede se skupen, celovit sistem varovanja prostora, z jasno določenimi pravili poseganja in smernicami upravljanja posameznih varstvenih režimov,
- izvede se revalorizacija obstoječih varstvenih režimov in ugotovi dejansko stanje v prostoru,
- dodatno se izvede kategorizacija varstvenih režimov glede na dopustno poseganje v prostor in glede na možno uporabo zaščitene območij v turistične in rekreacijske namene,
- določi se prednostna območje, ki so na podlagi izrazitih naravnih danosti novi gonilni motorji razvoja turizma in prostora nasploh na Obali,
- pomemben del razvoja turistične ponudbe naj temelji na opredeljenih izjemnih krajinah v priobalnem pasu (Sečoveljske soline, Strunjanske soline, Izola) in v zaledju (Padna, Koštabona, Krkavče, itd.)

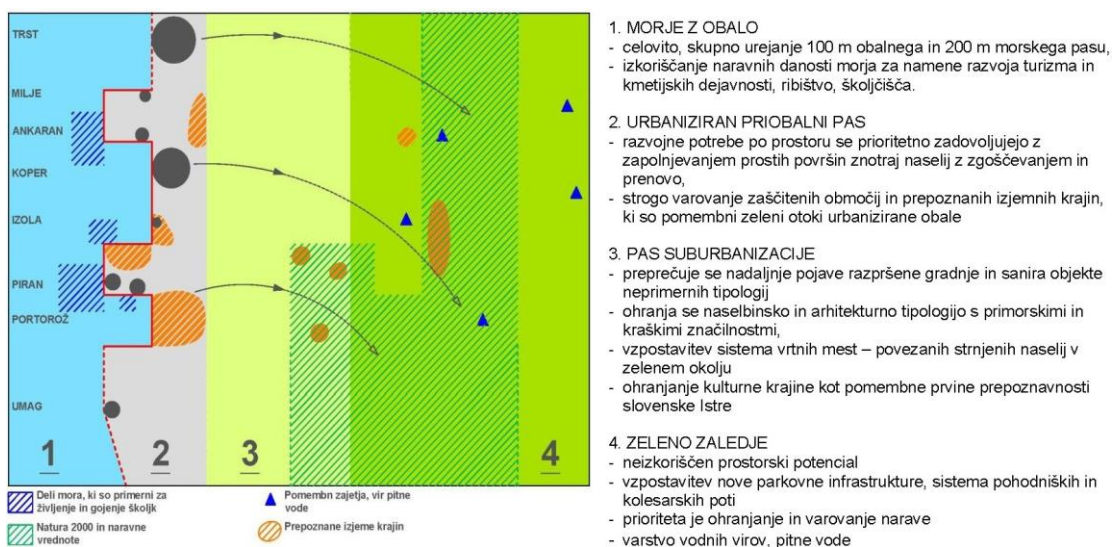
- vzpostavi in izgradi se ustrezna javne infrastrukture (turistična, kulturna dediščina, parkovna)
- zagotovi se kakovostno zadovoljevanje potreb po pitni vodi. Išče se nove možne vire, varuje vse obstoječe in potencialno pomembne vodne vire ter spodbuja varčno in smotrno rabo pitne vode,
- čisto in zdravo okolje se ohranja z izgradnjo in vzdrževanjem čistilnih in drugih komunalnih naprav in objektov,
- vzpostavi se učinkovit in povezan sistem ravnanja z odpadki, sanira se divja odlagališča odpadkov,
- določi se najprimernejša območja, kamor se prednostno usmerja kmetijsko proizvodnjo, ob tem pa se išče še skupne rešitve za zagotavljanje vode za namakanje, zgraditev namakalnih sistemov,
- išče se konsenze v ribištvu ter zagotavlja finančne in zakonske pogoje za izkoriščanje delov morja, kjer je kakovost vode primerna za življenje in rast morskih školjk in morskih polžev,
- oblikuje se skupna strategija ponudbe zelenega zaledja v turistični ponudbi Obale,
- vzpostavitev turistične infrastrukture peš, kolesarskih in konjeniških poti, ki povezuje priobalno območje in zaledje,
- stara mestna in vaška jedra se revitalizirajo z novimi programi,
- sanirati je potrebno degradirana območja in jih izkoristiti kot novi potencial za razvoj turizma,
- oblikuje se skupna strategija razvoja naravnih in kulturnih potencialov.



Karta 36: Smernice za koncept razvoja naravnih danosti v obalnem območju

6.1.5. SMERNICE RAZVOJA NARAVNIH DANOSTI V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE

- prostorska enota Obala naj se aktivno povezuje v razna čezmejna sodelovanja (Alpe-Jadran, Cadses regija, Meditean, severnojadranska pristanišča). S Hrvaško naj bo sodelovanje zlasti na področju prometa, varstva okolja, turizma in samega razvoja Istre.
- vzpostavitev čezmejnega sodelovanja in skupna zaščita naravnih in kulturnih vrednot, vrednot pomembnih za skupni prostor Istre.
- Sodelovanje na področju varstva vodnih virov in zagotavljanja vodooskrbe, tako pitne vode kot tudi vode za potrebe kmetijstva.
- Vzpostavitev skupnega kriznega centra za primere ekoloških, naravnih in drugih nesreč, ki bi lahko znatno vplivale na razpoložljive vodne vire in druge naravne danosti.
- obnovijo se vsa naselja in objekti z značajem kulturne dediščine in visoke kakovosti v smislu večanja identitete in prepoznavnosti regije v širšem prostoru.



Shema 3: Smernice razvoja naravnih danosti v širšem regionalnem kontekstu

6.2. PODROČJE NARAVNIH DANOSTI IN POSELITVE - HRVAŠKA OBALA

UVOD

Prepoznana območja posebnih naravnih danosti bi morala, čeprav so varovana, postati centralne, glavne točke novih ruralnih strategij, s katerimi bi se omogočilo sožitje človeka in narave. S temi strategijami bi se poudarila potreba za trajnostnim razvojem oziroma združevanjem ohranjanja narave in obnovitve tradicionalnega podeželskega gospodarstva, avtohtonih življenjskih skupnosti in vključevanje ekoturizma, in sicer z namenom, da bi se prebivalcem varovanih območij zagotovili boljši življenjski pogoji, gospodarska rast in vidna korist. Potem, ko se področje razglasi za varovano, v njem postaneta ključna dobro planiranje in upravljanje. Z razdelitvijo varovanih območij na cone varstvenih režimov se omogoča visok nivo varstva določenih delov varovanih območij, istočasno pa se dovoljuje racionalna in neškodljiva raba drugih. Valorizacija naravne dediščine kot vira gospodarskega razvoja je potrebna zaradi ustvarjanja novih adekvatnih vsebin za razširitev turistične ponudbe in podaljšanje sezone. Uravnoteženo in stabilno rast gospodarstva in razvoja turizma je treba uresničiti v skladu s prostorskimi načrti in sprejemnimi kapacitetami, z namenom ohranitve biološke raznovrstnosti ter naravne in kulturne dediščine.

6.2.1. STANJE / RAZVOJNE MOŽNOSTI / OMEJITVE IN PROBLEMI

- Na področju Istrske županije je registriranih petintrideset (35) **varovanih območij narave** skupne površine 201,74 km² ali 7,17 % površine županije (6,01 % celinsko varstvo, 1,09 % morsko varstvo). ID Prostorskega načrta Istrske županije (IDPPIŽ) načrtuje povečanje varovanih področij na 25,75 %.
- Pod ekološko omrežje sodijo območja NATURA 2000 oziroma območja ohranitve, pomembna za ptice (2 področji), ter območja ohranitve, pomembna za vrste in habitatne tipe (64 področij). Z IDPPIŽ so določena območja, cilji in osnovni ukrepi ohranitve, pomembni za ptice (POP) v Istrski županiji.
- IDPPIŽ razlikuje tri osnovne krajevne celote, znotraj katerih so določene krajevne podcelote in njihovi deli. Osnovna krajevna razdelitev območja Istrske županije na „Belo Istro“, „Sivo Istro“ in „Rdečo Istro“ ilustrativno kaže na njene krajevne značilnosti, kot tudi reliefne, geološke, hidrološke, pedološke in vegetacijske lastnosti ter morfologijo naselij. Za potrebe izdelave prostorskih načrtov na lokalni ravni se priporoča natančna valorizacija kraja z izdelavo strokovne podlage, s katero bi se podale smernice za ohranitev krajevnih vrednot, ki bi bile usklajene z razvojnimi potrebami tega območja.

6.2.2. CILJI / STRATEŠKA OPREDELITEV

Ohranitev identitete prostora

- V varovanih področjih načrtovati namembnost prostora brez ogrožanja temeljnih značilnosti v prostorskih conah, ki omogoča visoko raven varstva določenih delov varovanih območij, istočasno pa dopušča racionalno in neškodljivo rabo drugih.

Varstvo narave

- Ohraniti in/ali obnoviti bioraznovernost, krajevno raznovernost in georaznovernost v stanju naravnega ravnotežja in usklajenih razmerij s človeškim delovanjem.
- Ugotoviti in spremljati stanje narave.
- Zagotoviti sistem varovanja narave zaradi njene trajne ohranitve.
- Zagotoviti trajnostno uporabo naravnih danosti brez večjih poškodb delov narave in tako, da bi čim manj ogrožali ravnotežje njenih sestavnih delov.
- Podpirati ohranitev naravnosti tal, ohranitev kakovosti, količine in dostopnosti vode, morja, ohranitev atmosfere in proizvodnjo kisika ter ohranitev podnebja.
- Preprečiti ali omiliti škodljive posege ljudi in spremembe v naravi kot posledice tehnološkega razvoja in opravljanja dejavnosti.

Varstvo strogo varovanih, ogroženih ali redkih divjih vrst

- Cilji ohranitve in osnovni ukrepi ohranitve strogo varovanih, ogroženih ali redkih divjih vrst na področju Istrske županije se natančno predpišejo v IDPPIŽ.

Varstvo nacionalnega ekološkega omrežja (NEM) – NATURA 2000

- Cilji ohranitve in osnovni ukrepi ohranitve ptic na območjih ohranitve, pomembnih za ptice, na področju ekološkega omrežja Istrske županije se podrobno predpišejo v IDPPIŽ.
- Skladno s Pravilnikom o ciljih ohranitve in osnovnih ukrepih za ohranitev ptic na področju ekološkega omrežja (NN 15/14), se osnovni ukrepi ohranitve ptic na področjih ekološkega omrežja izvajajo v okviru načrtov gospodarjenja z naravnimi dobrinami, dokumenti prostorske ureditve, načrti upravljanja na območjih ekološkega omrežja ter načrti upravljanja s strogo varovanimi vrstami.
- Ohraniti biološke vrste, pomembne za habitatni tip, ter strogo varovane divje vrste, kar pomeni prepovedan vnos tujih (alohtonih) vrst in genetsko modificiranih organizmov in zagotovitev ustrezne skrbi za njihovo ohranitev, ohranitev njihovega biotopa in njihovo spremljanje (monitoring).
- Preprečiti nastanek kamnitih pašnikov in ruševja (s pašo in košnjo, spodbujati ekstenziven način živinoreje).

Varstvo voda, podtalnic in vodnih izvirov

- trajnostno upravljanje z vodnimi viri, preprečitev njihovega intenzivnega izkoriščanja;
- odločno, brezkompromisno in učinkovito ohraniti tiste vodne ekosisteme, kjer je antropogeni vpliv še vedno nizek;
- sanirati s postopno realizacijo celotnih programov ukrepov ogrožene vodne sisteme ali njihove posamezne dele, pri katerih je vpliv človekove dejavnosti precejšen;
- varovati strateške rezerve podzemnih voda zaradi dolgoročnega zagotavljanja vode za javno oskrbo;
- ohraniti in izboljšati stanje podzemnih voda, glavnih sedanjih in potencialnih virov pitne vode, skladno z določbo o conah sanitarnega varstva;
- omejiti črpanje podzemnih voda v priobalnem pasu z namenom, da se ohrani naravno vzpostavljeno hidrološko ravnotežje med sladko in morskovo vodo;
- ohraniti in doseči dobro ekološko in kemijsko stanje vseh površinskih voda;
- izboljšati sistem odvajanja in čiščenja odpadnih voda, še posebej tam, kjer se

- odpadna voda spušča neposredno v sprejemnik;
- razvoj gospodarskih dejavnosti načrtovati na podlagi sprejemnih kapacitet okolja, da se ne zgodi porušitev stanja vodnih ekosistemov;
 - umeščati ukrepe varstva voda v druge sektorje (industrija, energetika, promet, turizem, kmetijstvo, gozdarstvo ...) zaradi zmanjšanja onesnaženosti okolja in trajnostne uporabe naravnih danosti z ohranitvijo naravnih vrednot;
 - spodbujati proizvodne programe, ki ne zahtevajo večje količine vode za proizvodnjo, ne uporabljati škodljivih in nevarnih snovi v proizvodnih postopkih, kot tudi spodbujati tiste postopke, pri katerih je predvideno povratno kroženje (recikliranje) vode in uporaba odpadnih snovi kot drugovrstne surovine;
 - vzpostaviti informacijski sistem spremljanja in poročanja o kakovosti vodnih sistemov, da bi se lahko pravočasno in ustrezno ukrepalo glede izboljšanja kvalitete in kvantitete virov, ter spodbujati aplikativne znanstvene raziskave;
 - uporabljati ponovno uporabljive prečiščene odpadne vode;
 - spodbujati gradnjo zbiralnikov za zbiranje in uporabo padavinskih voda;
 - z ureditvijo strug ohraniti in izboljšati zadrževalne kapacitete zemljišč, vodotokov in poplavnih površin;
 - izogniti se gradnji poplavnih površin na izlivih.

Afirmacija značilnosti in vrednosti krajine

- Zagotoviti uporabo in izvedbo mednarodnih in EU dokumentov za varstvo krajine z zagotovitvijo integralnega in multidisciplinarnega pristopa v sistemu prostorskega načrtovanja ter medsektorskega sodelovanja.
- Prepoznati in oceniti lastnosti krajine znotraj nacionalnega ozemlja z upoštevanjem do zdaj izdelanih karakterizacij sosednjih držav z delitvijo na krajinske regije.
- Izdelati smernice za planiranje in upravljanje z vsako krajevno regijo.
- Izdelati smernice za izdelavo bolj natančne karakterizacije na regionalni/županijski in lokalni ravni ter predlagati območja za bolj natančne raziskave, kot so pokrajine visoke občutljivosti (obalna in pokrajina morja) ali področja, ki so izpostavljena pritiskom razvoja.
- Posebno pozornost je treba posvetiti urbanim krajinam, ki se hitro spreminjajo zaradi intenzivne gradnje ter imajo podoben videz, tako v notranjosti kot tudi na jadranski obali, prav tako pa tudi degradiranim prostorom, kot so kamnolomi, odprti kopi mineralnih surovin, plazovi, požgani predeli, stihijsko formirana naselja nezakonite gradnje, ki so predvideni za sanacijo.

Varstvo kulturno-zgodovinskih celot

- Zagotavljanje realizacije pravno-normativnega, upravnega, znanstveno-raziskovalnega, tehnično-regulativnega, oglaševalno-finančnega in investicijskega okvira pri aktivnem pristopu k obnovi gradbene kulturne dediščine.
- V Prostorskih načrtih zagotoviti izvajanje predpisanih postopkov in vsebin pri raziskavah, dokumentaciji, valorizaciji in projektiranju posegov znotraj urbanih in ruralnih področij ter na gradbenih objektih in kompleksih gradbene dediščine, tako da se zagotovi kontinuiteta procesa.
- Z ukrepi iz fiskalne in stanovanjsko-komunalne sfere ter z uporabo instituta koncesije skladno z Zakonom o varstvu in ohranitvi kulturnih dobrin omogočiti

bolj ugodne pogoje za uporabo obstoječih objektov v zgodovinskih jedrih, pri tem pa pustiti del predpisane spomeniške rente za obnovitev zgodovinskih jeder.

- V sodelovanju s pristojnim konservatorskim oddelkom in drugimi znanstvenimi inštitucijami ter z organi lokalne samouprave izdelati systemske in dolgotrajne programe obnove gradbene dediščine, kar bo omogočilo pravilno in transparentno porabo sredstev spomeniške rente.
- Z agresivnim marketinškim pristopom v pristojnosti splošnega izobraževanja in turizma spodbujati interes za obisk, uporabo ali investicijske posege v zgodovinskih jedrih ter večja vlaganja v obnovo dediščine s strani gospodarskih subjektov.
- Ustaviti procese rušenja zgrajenih objektov tradicionalne arhitekture znotraj in zunaj varovanih področij.
- Na podlagi strokovne valorizacije omogočati adaptacije, rekonstrukcije in revitalizacije obstoječih zgrajenih objektov gradbene dediščine, skladno s posebnimi pogoji.
- V sodelovanju s konservatorskim oddelkom, restavratorskim zavodom in drugimi znanstvenimi ustanovami izdelati programe systemske dokumentacije kulturno-zgodovinskih jeder, gradbenih kompleksov in posameznih zgradb ter arheoloških in hidroarheoloških posebnosti zaradi ustvarjanja baze podatkov o županijskem gradbenem fondu.

6.2.3. MOŽNE PLANSKE REŠITVE / PREDKONCEPT

Varstvo narave

- Javne ustanove, ki upravljajo z varovanimi področji narodnega in krajevnega parka, sprejemajo načrte upravljanja, ki so usklajeni s prostorskimi načrti območij posebnega značaja. Do sprejema prostorskih načrtov območij posebnega značaja oziroma splošnih in posameznih upravnih aktov varstva se bo skladno z Zakonom o varstvu narave znotraj varovanih območij, določenih s tem Načrtom, omejila/prepovedala gradnja novih grajenih objektov zunaj obstoječih gradbenih območij, namenjenih gradnji naselij in con za gradnjo drugih objektov (industrijske, turistične, prometne, energetske in dr.).
- Meje varovanega področja dela narave se določijo z aktom o razglasitvi varovanega področja na podlagi zajema meja s predlaganim prostorskim načrtom ali po izpeljanih novih znanstvenih terenskih raziskavah.

Varstvo voda, podtalnice in virov pitne vode

- Razmejitev področij varstva virov pitne vode se izvaja z mejami con sanitarnega varstva. Določene so štiri cone sanitarnega varstva: prva – cona strogega varstvenega režima, druga – cona stroge omejitve, tretja – cona omejitve in kontrole, četrta – cona omejenega varstva.
- Varovano področje voda se s tem Načrtom določi za naslednje vode:
 - akumulacije – 6 m od najvišje dovoljene ravni vode v akumulaciji,
 - reke Dragonja (s celotnim tokom ob državni meji), Mirna (od Antenala do Buzeta), Raša (od Bršice do Podpična), Boljunčica (od jezua Letaj do predora Čepić) in Pazinčica (od Boruta do Pazinske jame) – 6 m od vodne linije pri letnem srednjem vodostaju oziroma do vrha zaščitnega nasipa.

Varstvo krajinskih celot

- Med izdelavo prostorskega plana ureditve občine ali mesta se priporoča natančna valorizacija krajine, ki bo dala smernice za uporabo virov in za usklajevanje razvojnih potreb z interesi varstva in integriranja krajevnih sistemov vrednosti v razvojne procese.
- Zaščita krajine pred vizualnimi in prostorskimi spremembami, s katerimi bi se izgubili posebnost in identiteta prostora.
- Ohranitev morfoloških in vizualnih značilnosti akropolskih naselij, srednjeveških trdnjav ter ruralne in naravne krajine v neposredni bližini.
- Ohranitev in sanacija krajine, ogrožene z brezpravno gradnjo zunaj gradbenih območij, še posebej na poševnih pobočjih ob obali.
- Ohranitev in sanacija vodnih površin (luž, mlak, potokov, strug in podobno).
- Ohranitev in sanacija pomembnih gozdnih površin, še posebej tistih na strmih klifih in v conah turistične gradnje v priobalnem pasu.
- Sanacija zapuščenih kamnolomov in boksitnih jam.

Varstvo kulturno-zgodovinskih celot

Smernice za varovane kulturno-zgodovinske celote – mestna naselja (35 urbanih celot).

- S prostorsko planskimi dokumenti nižje lokalne ravni je treba v največji mogoči meri ohraniti in revitalizirati matrico zgodovinskega jedra naselja, gradnjo v nezgrajenih delih jedra pa realizirati z interpolacijami po načelih tipološke rekonstrukcije.
- Ohranitev stanovanjskega fonda znotraj zgodovinskih jeder je ključnega pomena za nadaljnje funkcioniranje zgodovinskega jedra, zato je zaradi pričakovanega delovanja trga nepremičnin v smislu spremembe namembnosti stanovanjskega v poslovne prostore v interpoliranih novih objektih zgradb treba predvideti več kot 50 % površin za stanovanjsko namembnost, medtem ko je gradnjo poslovnih prostorov splošnega namena (trgovina, servisi, obrt, gostinstvo, storitve) treba zagotoviti v pritličnih nižjih etažah obstoječih in novih objektov.
- Režim prometa znotraj zgodovinskega jedra je treba prilagoditi merilom zgodovinskega jedra ter lastnostim in obsegu poslovnih dejavnosti v jedru in pri tem zagotoviti posebne režime prometa v mirovanju za prebivalce zgodovinskega jedra. Pri organizaciji prometa težiti k izločanju prometa iz zgodovinskih jeder. Promet znotraj zgodovinskega jedra je treba reševati z dopolnilnim mestnim prevozom z malimi vozili, promet v mirovanju pa prestaviti na robove ali izven zgodovinskega jedra.

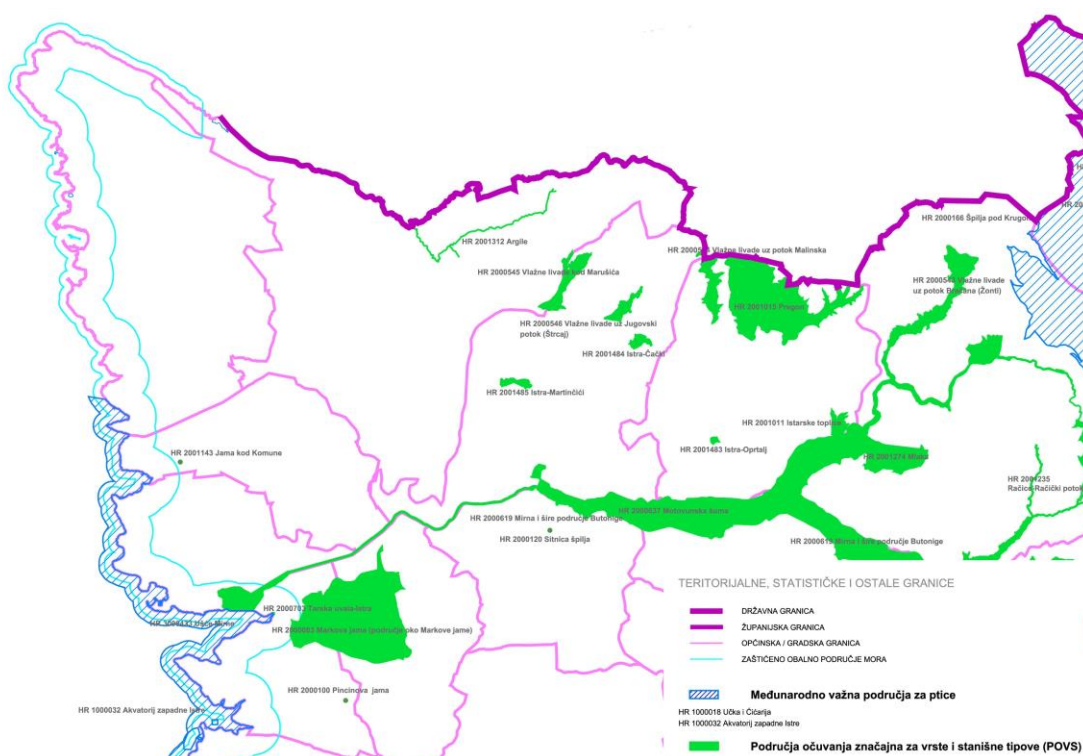
Smernice za varovane kulturno-zgodovinske celote – podeželska naselja (12 ruralnih celot).

- S prostorsko planskimi dokumenti nižje lokalne ravni je treba v največji mogoči meri ohraniti in revitalizirati matrico zgodovinskega jedra naselja, gradnjo v nezgrajenih delih jedra pa realizirati z interpolacijami po načelih tipološke rekonstrukcije.
- Še posebej je treba ohraniti odnos zgrajenega dela zgodovinskih polurbanih in ruralnih jeder z neposrednim agrarnim okoljem in kmetijskimi površinami znotraj zgodovinskih jeder, vključno z vsemi elementi, ki oblikujejo kulturno krajino.

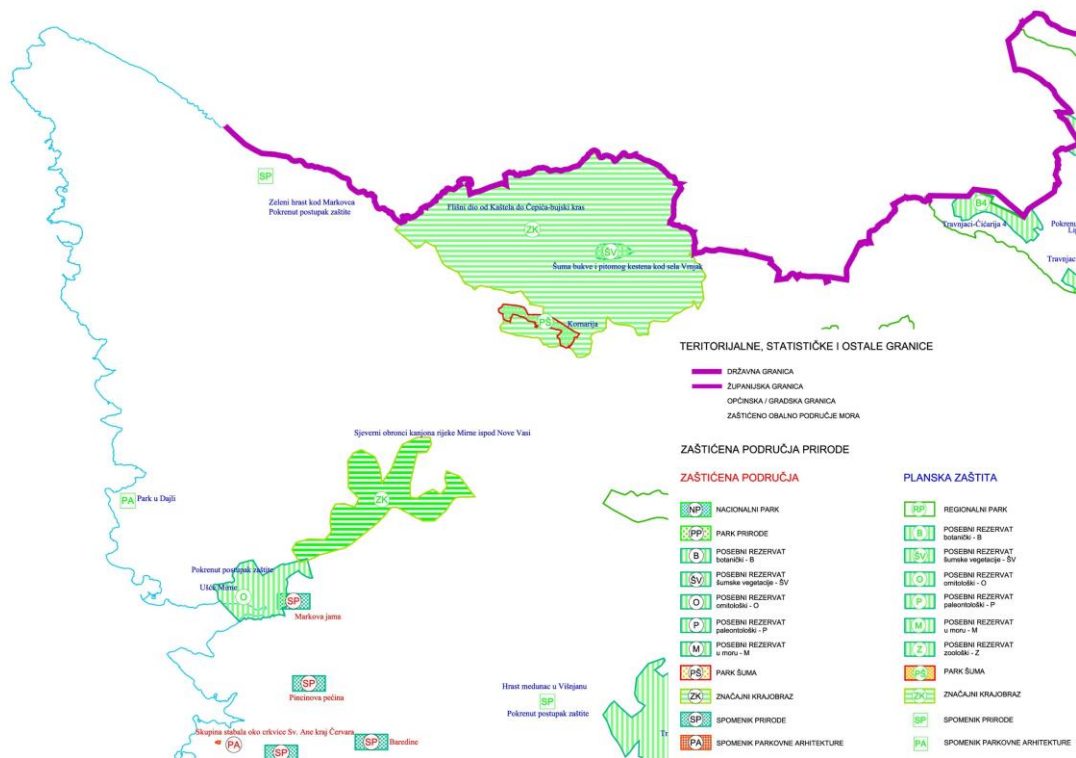
6.2.4. SMERNICE ZA KONCEPT RAZVOJA NARAVNIH DANOSTI NA HRVAŠKI OBALI

Varstvo narave

- Znotraj varovanih delov narave ter delov narave, ki so določeni za varstvo s prostorskimi načrti, prepovedati gradnje novih zgradb zunaj obstoječih gradbenih območij, naselij in con za gradnjo drugih objektov (industrijske, turistične, prometne, energetske in dr.).
- Znotraj varovanih delov narave vzpostaviti vsezajemajoč prostorski model, ki bo temeljil na širšem regionalnem prostoru ter bo kot takšen zmožen ponuditi konkurenčno in trajnostno upravljanje in izkoriščanje naravnih virov, in določiti trajnostno politiko prostorskega razvoja obalnih območij in zaledja.



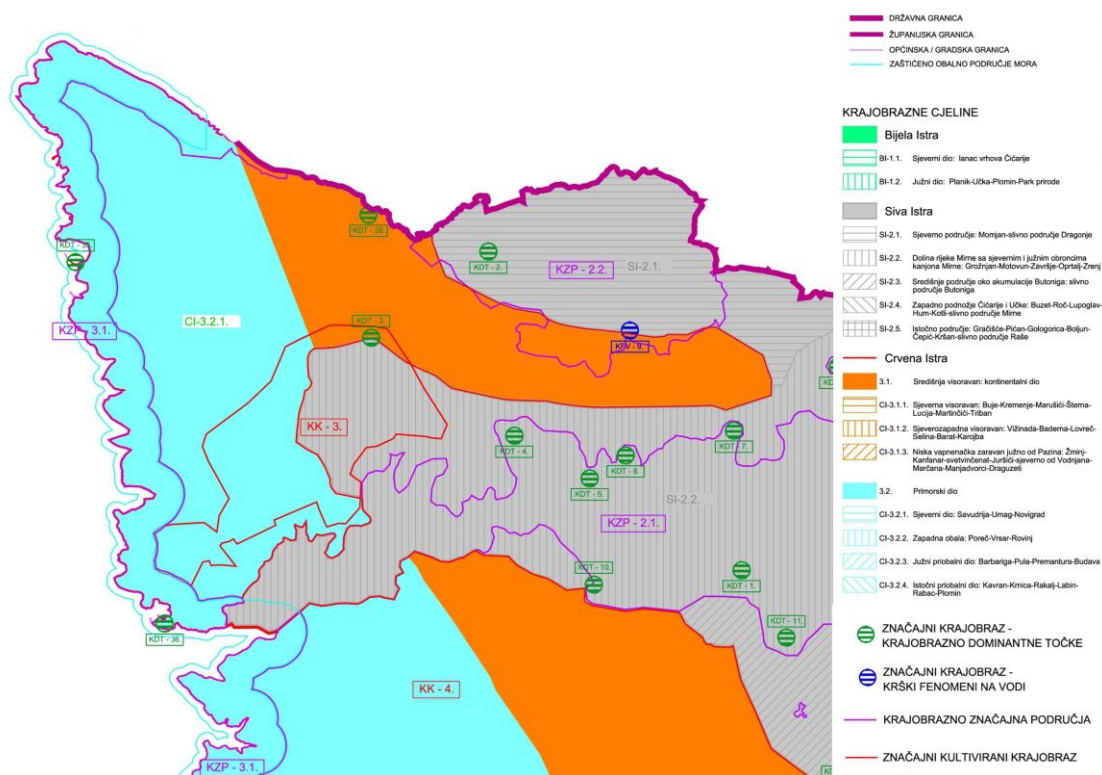
Karta 37: Smernice za koncept razvoja naravnih danosti na hrvaški obali – varstvo narave – NATURA 2000



Karta 38: Smernice za koncept razvoja naravnih danosti na hrvaški obali – varstvo narave

Varstvo krajinskih celot

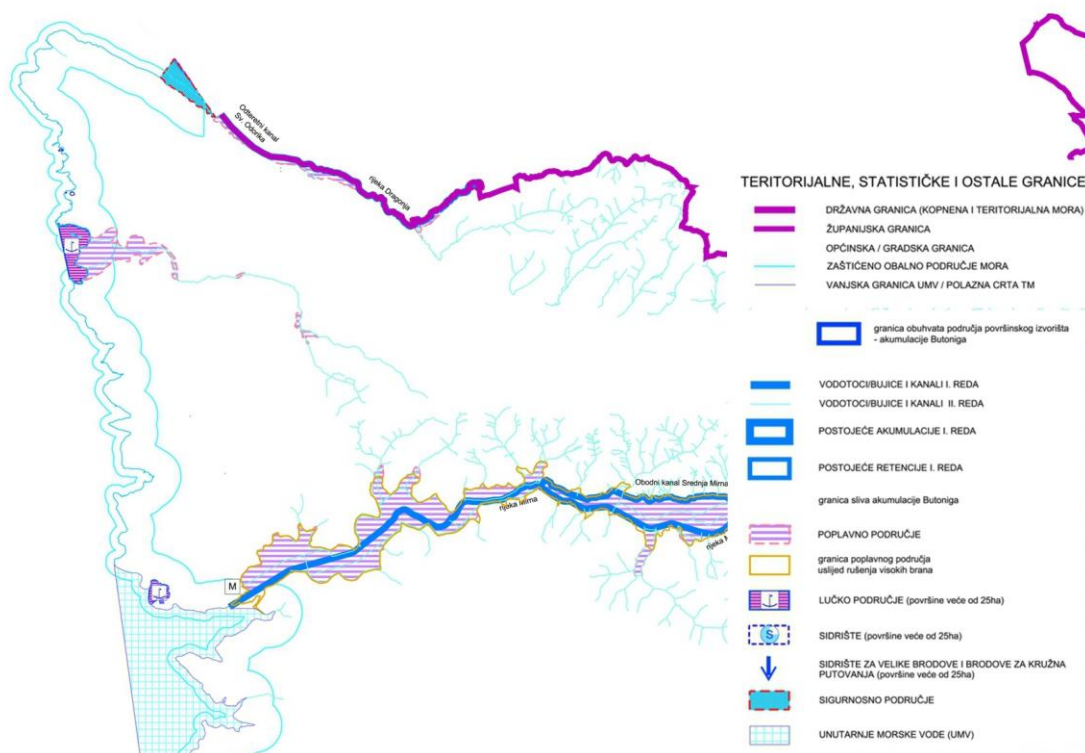
- Zaščita krajine pred vizualnimi in prostorskimi spremembami, s katerimi bi se izgubili posebnost in identiteta prostora.
- Ohranitev morfoloških in vizualnih značilnosti akropolskih naselij, srednjeveških trdnjav ter ruralne in naravne krajine v neposredni bližini.
- Ohranitev in sanacija krajine, ogrožene z brezpravno gradnjo zunaj gradbenih območij, še posebej na poševnih pobočjih ob obali.
- Ohranitev in sanacija vodnih površin (luž, mlak, potokov, strug in podobno).
- Ohranitev in sanacija pomembnih gozdnih površin, še posebej tistih na strmih klifih in v conah turistične gradnje v priobalnem pasu.
- Sanacija zapuščenih kamnolomov in boksitnih jam.
- Na področju zapuščene kulturne krajine v zaledju obale je treba spodbujati kmetijsko proizvodnjo, povezano s turizmom, ter spodbujati revitalizacijo naselij.
- Zagotoviti ohranitev kulturnih krajin kot pomembnih dejavnikov prepoznavnosti Istre (uskklajenost gradnje in naravnega okolja, morja in obale s klifi, solinami, terasastimi oblikami urejenih vinogradov in sadnih dreves v zaledju, s kraškimi mikroreliefnimi oblikami in termofilno vegetacijo).
- Vzpostaviti ustrezne regulatorne in organizacijske ukrepe za sanacijo degradiranih območij, predvsem na območjih, ki so pomembna za prepoznavnost Istre.



Karta 39: Smernice za koncept razvoja naravnih danosti na hrvaški obali – varstvo krajinskih celot

Varstvo voda, podtalnice in virov pitne vode

- Razmejitev področij varstva virov pitne vode se izvaja z mejami con sanitarnega varstva. Določene so štiri cone sanitarnega varstva : prva – cona strogega varstvenega režima, druga – cona stroge omejitve, tretja – cona omejitve in kontrole, četrta – cona omejenega varstva.
- Varovano področje voda se s tem Načrtom določi za naslednje vode:
 - akumulacije – 6 m od najvišje dovoljene ravni vode v akumulaciji,
 - reke Dragonja (s celotnim tokom ob državni meji), Mirna (od Antenala do Buzeta), Raša (od Bršice do Podpična), Boljunčica (od jezua Letaj do predora Čepić) in Pazinčica (od Boruta do Pazinske jame) – 6 m od vodne linije pri letnem srednjem vodostaju oziroma do vrha zaščitnega nasipa.



Karta 40: Smernice za koncept razvoja naravnih danosti na hrvaški obali – varstvo voda, podtalnice in virov pitne vode

Varstvo kulturno-zgodovinskih celot

Smernice za varovane kulturno-zgodovinske celote – mestna naselja (35 urbanih celot).

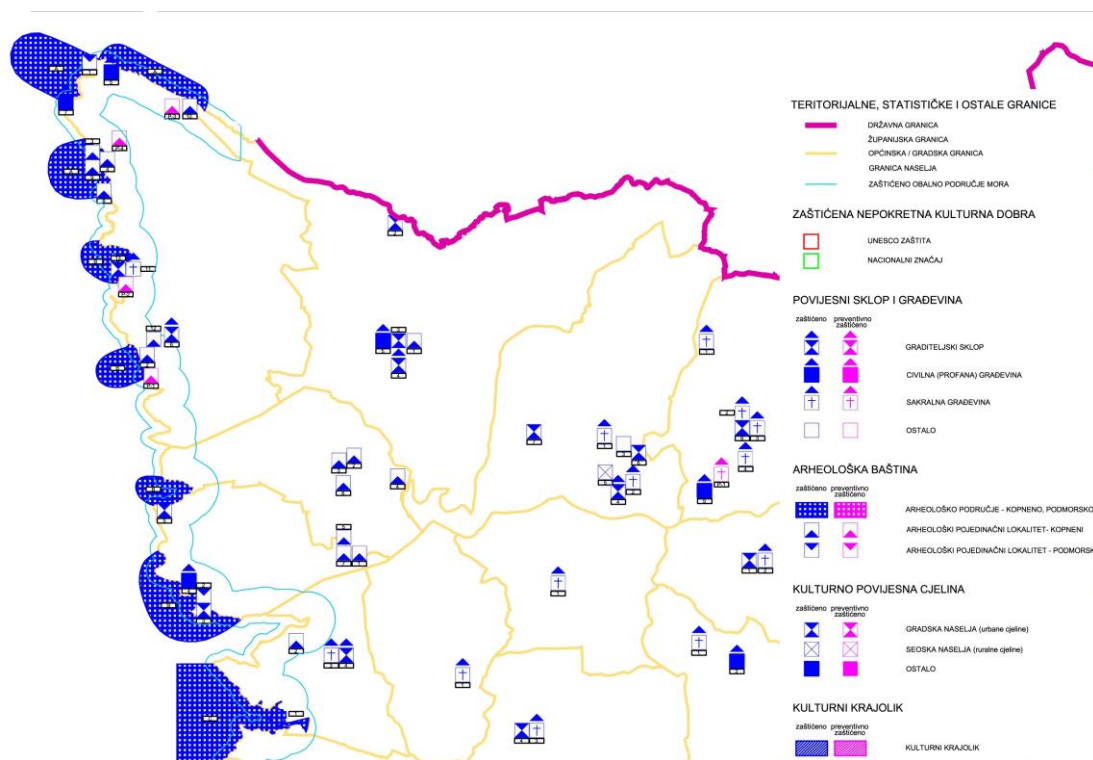
- S prostorsko planskimi dokumenti nižje lokalne ravni je treba v največji mogoči meri ohraniti in revitalizirati matrico zgodovinskega jedra naselja, gradnjo v nezgrajenih delih jedra pa realizirati z interpolacijami po načelih tipološke rekonstrukcije.
- Ohranitev stanovanjskega fonda znotraj zgodovinskih jeder je ključnega pomena za nadaljnje funkcioniranje zgodovinskega jedra, zato je zaradi pričakovanega

delovanja trga nepremičnin v smislu spremembe namembnosti stanovanjskega v poslovne prostore v interpoliranih novih objektih zgradb treba predvideti več kot 50 % površin za stanovanjsko namembnost, medtem ko je gradnjo poslovnih prostorov splošnega namena (trgovina, servisi, obrt, gostinstvo, storitve) treba zagotoviti v pritličnih nižjih etažah obstoječih in novih objektov.

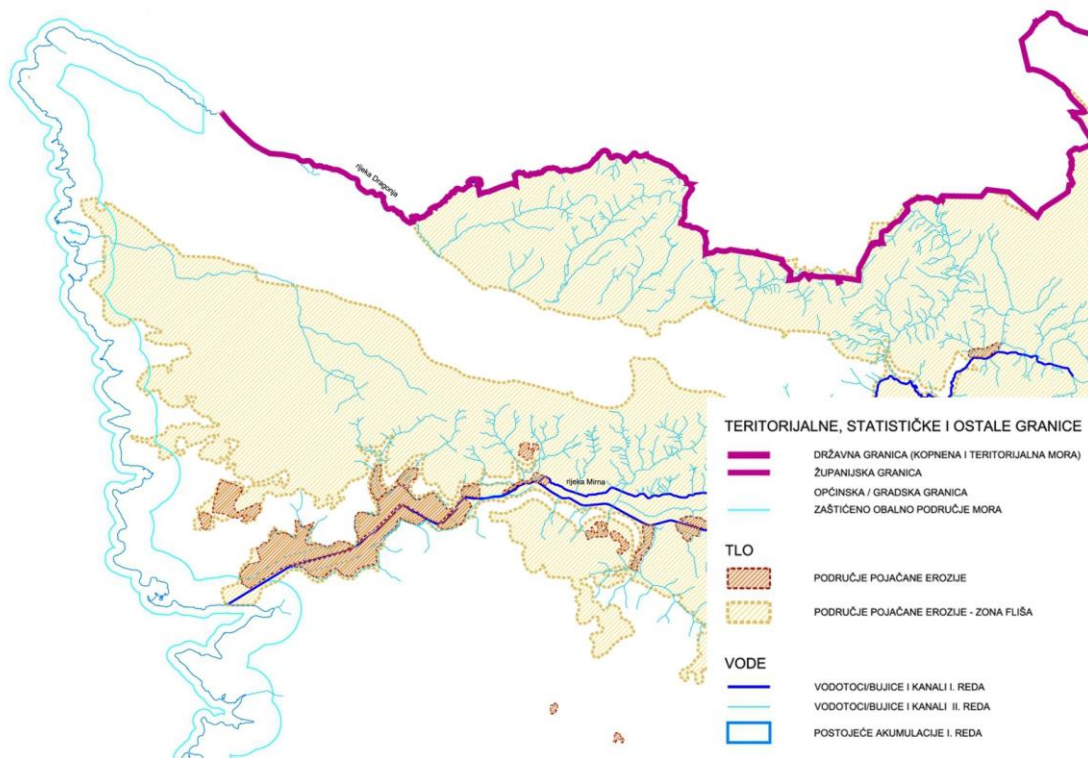
- Režim prometa znotraj zgodovinskega jedra je treba prilagoditi merilom zgodovinskega jedra ter lastnostim in obsegu poslovnih dejavnosti v jedru in pri tem zagotoviti posebne režime prometa v mirovanju za prebivalce zgodovinskega jedra. Pri organizaciji prometa težiti k izločanju prometa iz zgodovinskih jeder. Promet znotraj zgodovinskega jedra je treba reševati z dopolnilnim mestnim prevozom z malimi vozili, promet v mirovanju pa prestaviti na robove ali izven zgodovinskega jedra.

Smernice za varovane kulturno-zgodovinske celote – podeželska naselja (12 ruralnih celot).

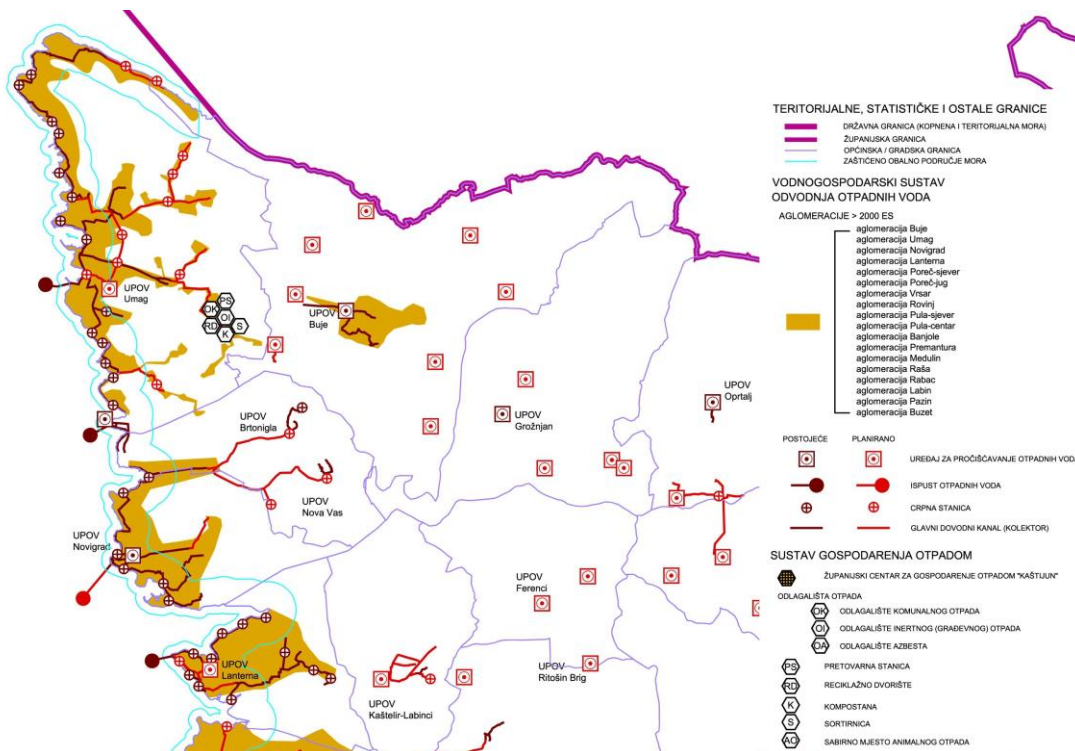
- S prostorsko planskimi dokumenti nižje lokalne ravni je treba v največji mogoči meri ohraniti in revitalizirati matrico zgodovinskega jedra naselja, gradnjo v nezgrajenih delih jedra pa realizirati z interpolacijami po načelih tipološke rekonstrukcije.
- Še posebej je treba ohraniti odnos zgrajenega dela zgodovinskih polurbanih in ruralnih jeder z neposrednim agrarnim okoljem in kmetijskimi površinami znotraj zgodovinskih jeder, vključno z vsemi elementi, ki oblikujejo kulturno krajino.



Karta 41: Smernice za koncept razvoja naravnih danosti na hrvaški obali – varstvo kulturno-zgodovinskih celot



Karta 42: Smernice za koncept razvoja naravnih danosti na hrvaški obali



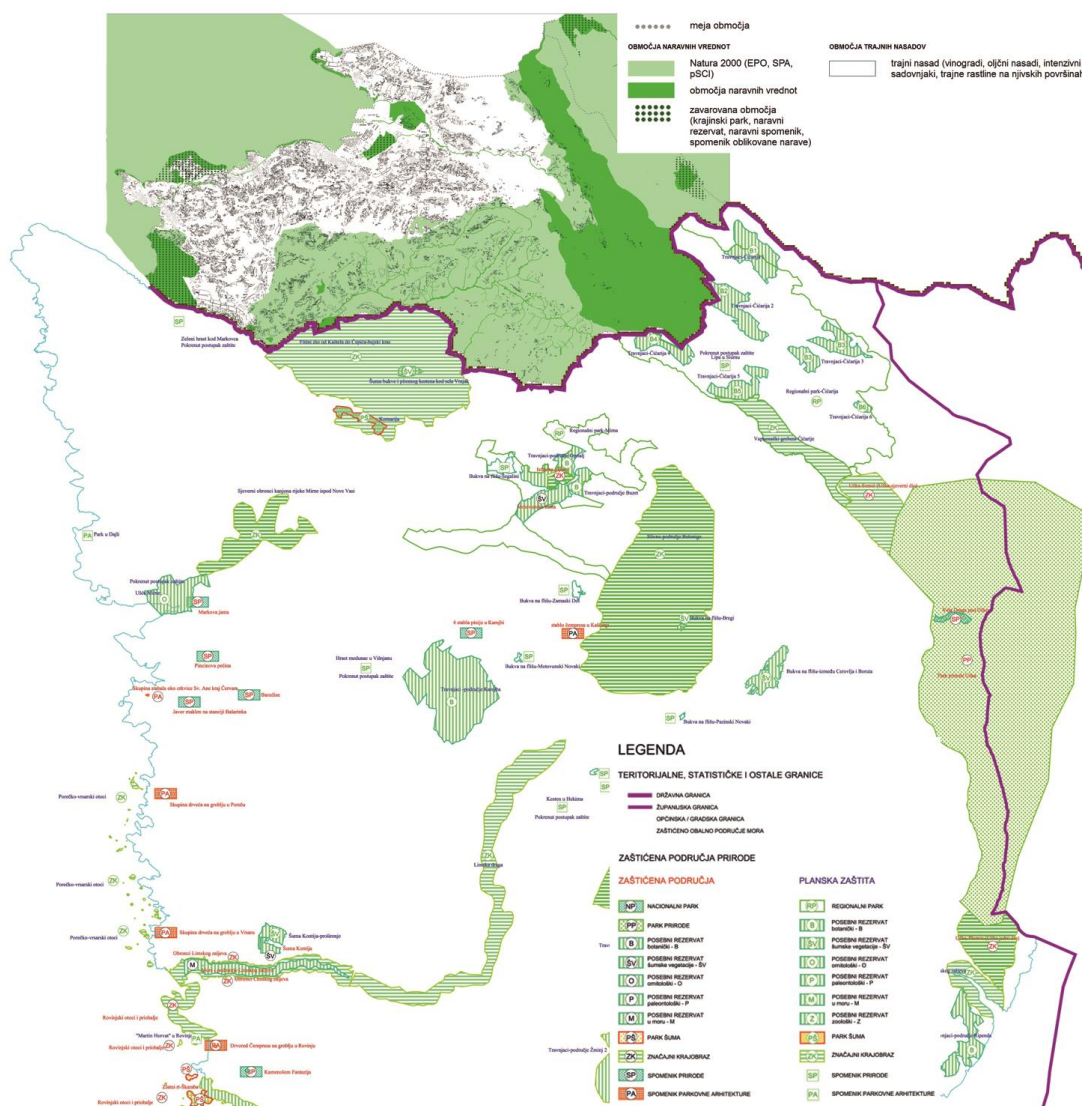


Karta 43: Smernice za koncept razvoja naravnih danosti na hrvaški obali

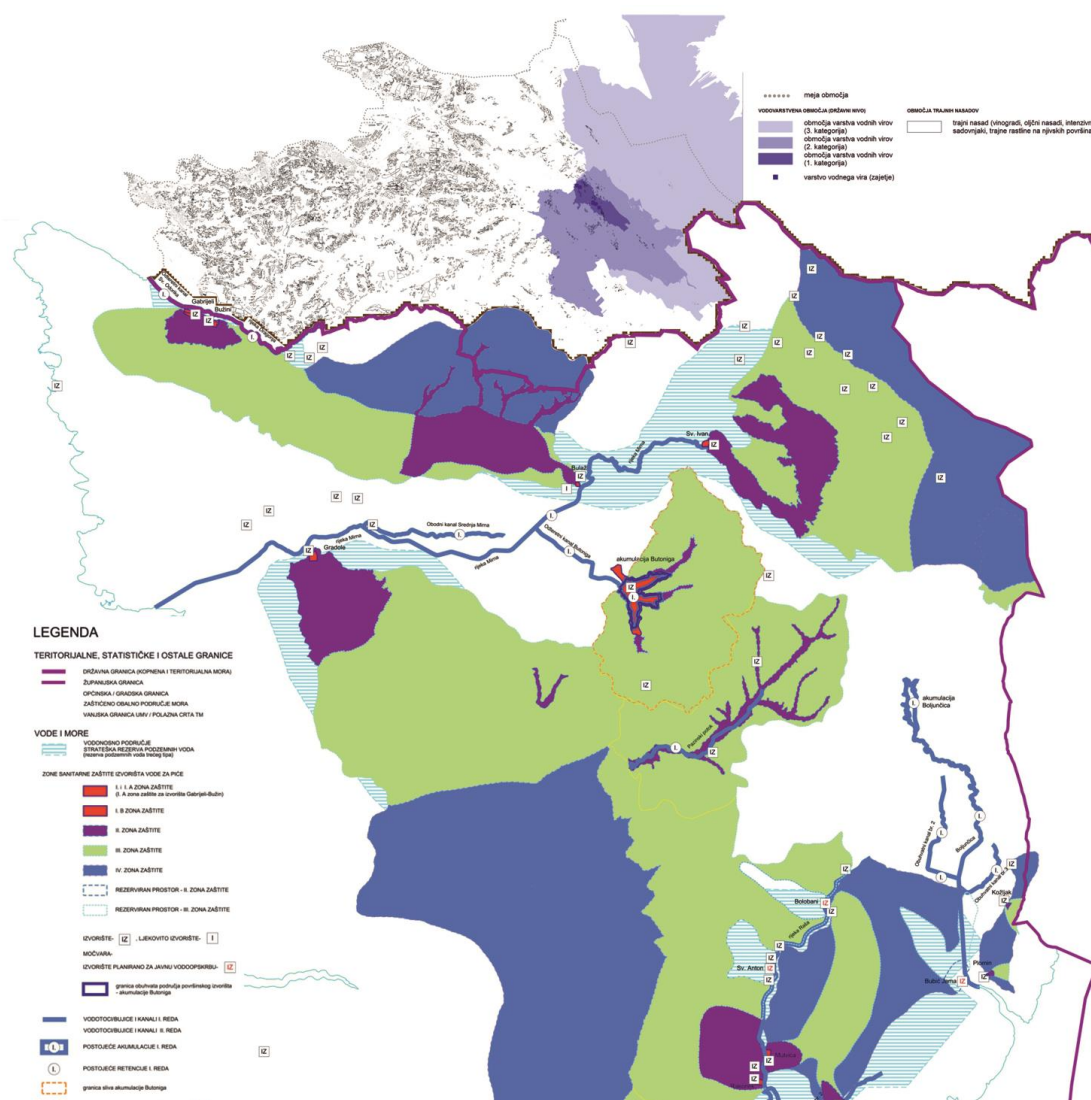
6.2.5. SMERNICE ZA RAZVOJ NARAVNIH DANOSTI V ŠIRŠEM REGIONALNEM KONTEKSTU ISTRE

Varstvo narave

- Znotraj varovanih delov narave vzpostaviti vseobsežen prostorski model, ki bo temeljil na širšem regionalnem območju ter bo kot tak zmožen ponuditi konkurenčno in trajnostno upravljanje ter izkoriščanje naravnih virov, in določiti trajnostno politiko prostorskega razvoja obalnih področij in zaledja.



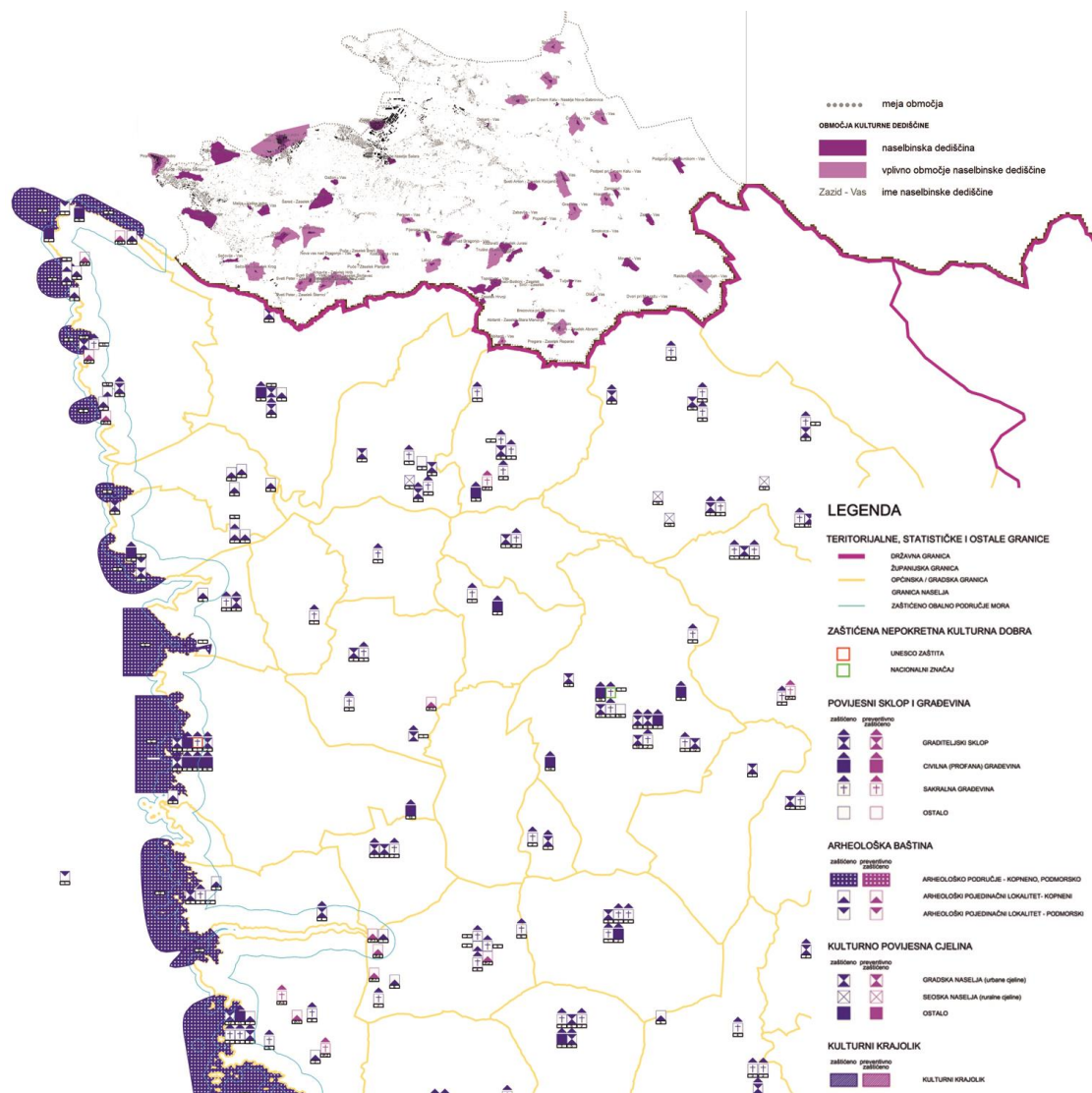
Karta 44: Smernice za razvoj naravnih danosti v širšem regionalnem kontekstu Istre – varstvo narave



Karta 45: Smernice za razvoj naravnih danosti v širšem regionalnem kontekstu Istre – varstvo narave

Varstvo krajinskih celot

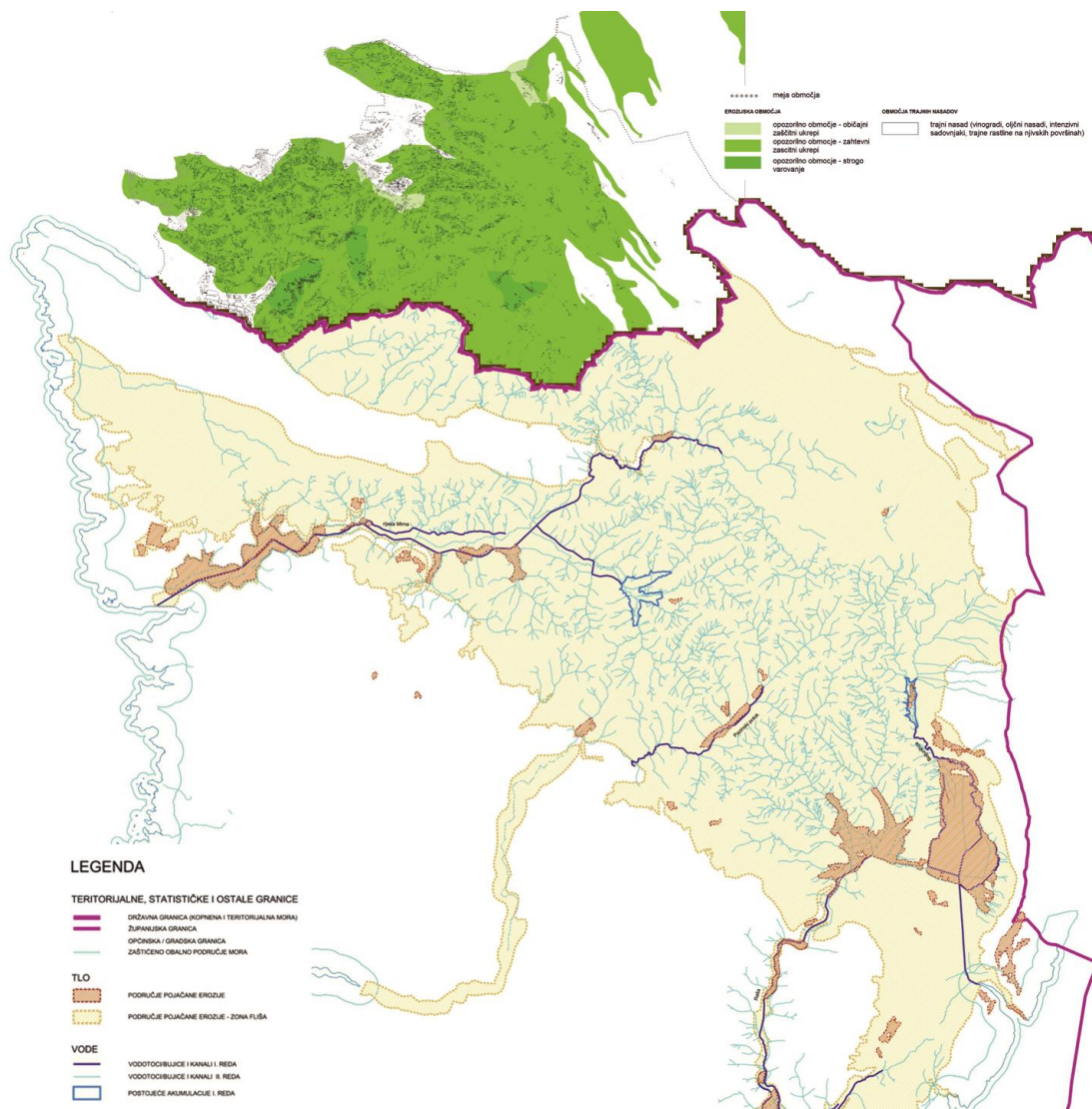
- Zaščita krajine pred vizualnimi in prostorskimi spremembami, s katerimi bi se izgubili posebnost in identiteta prostora.
- Ohranitev in sanacija krajine, ogrožene z brezpravno gradnjo zunaj gradbenih območij, še posebej na poševnih pobočjih ob obali.
- Ohranitev in sanacija pomembnih gozdnih površin, še posebej tistih na strmih klifih in v conah turistične gradnje v priobalnem pasu.
- Sanacija zapuščenih kamnolomov in boksitnih jam.
- Na področju zapuščene kulturne krajine v zaledju obale je treba spodbujati kmetovanje v povezavi s turizmom in spodbujati revitalizacijo naselij.
- Zagotoviti ohranitev kulturnih krajin kot pomembnih elementov prepoznavnosti Istre (usklajenost gradnje in naravnega okolja, morja in obale s klifi, solinami, terasastimi oblikami urejenih vinogradov in sadovnjakov v zaledju, kraškimi mikroreliefnimi oblikami in termofilnimi rastlinami).



Karta 47: Smernice za razvoj naravnih danosti v širšem regionalnem kontekstu Istre – varstvo kulturno-zgodovinskih celot

Smernice za ostala naselja

- Na obalnem območju je treba pri novi gradnji upoštevati prostorske omejitve in občutljivost okolja (narave, kulturne dediščine, vode, itd) ter se omejiti na tiste namembnosti, ki so funkcionalno povezane z obalo in morjem.



Karta 48: Smernice za razvoj naravnih danosti v širšem regionalnem kontekstu Istre

6.3. SINTEZA SMERNIC ZA KONCEPT ISTRE – NARAVNE DANOSTI IN POSELITVE NA OBMOČJU OBALE

V študiji prostora Mejnega območja so bila prepoznana in okvirno določena nekatera območja z specifičnimi razvojnimi potrebami in problemi. Določitev točnih območij presega cilje in naloge predvidene v okviru projekta PUT-UP ISTRE. Ne glede na določitev meje pa za posamezna območja veljajo naslednje prostorske usmeritve in izhodišča, ki so lahko osnova za določitev ključnih razvojnih vsebin za obravnavano skupno mejno območje.

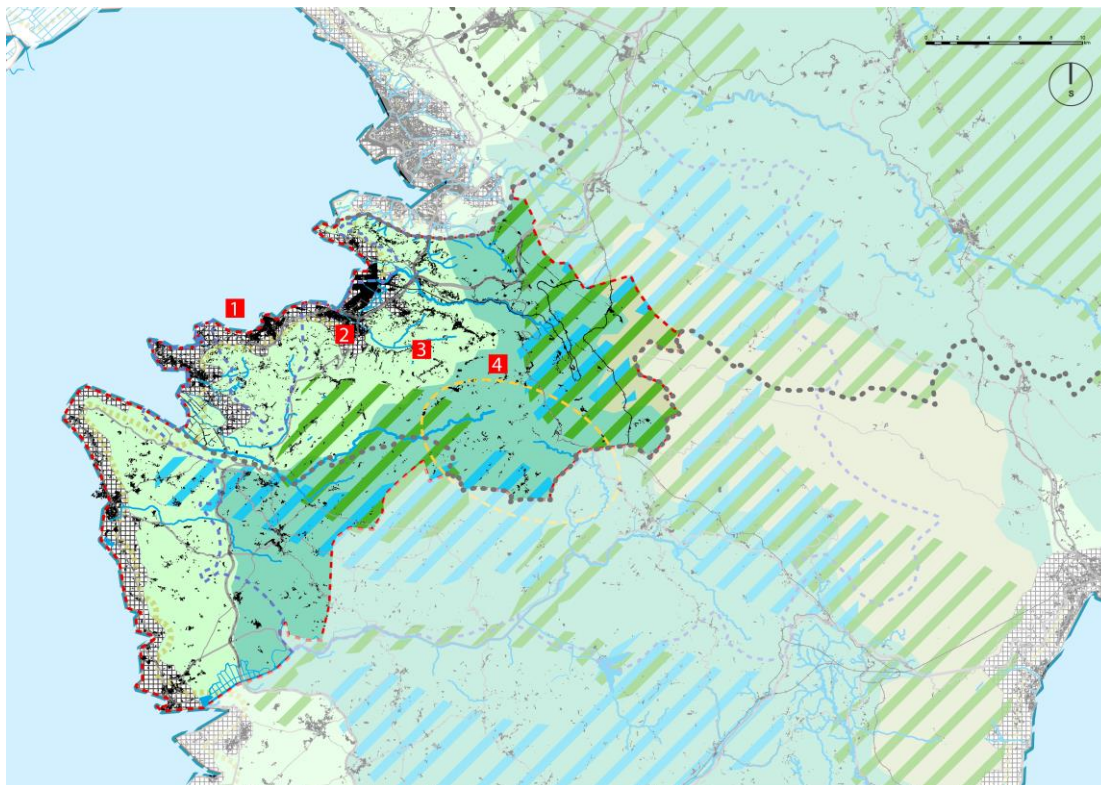
Celotno območje obravnave je razdeljeno na 4 območja: 1. Morje z obalo, 2. Urbaniziran priobalni pas, 3. Pas suburbanizacije in 4. Zeleno zaledje z ločenimi usmeritvami in izhodišči za razvoj. V obalnem delu Mejnega območja sta izpostavljeni dve območji: 1. Morje z obalo in 2. Urbaniziran priobalni pas.

1. MORJE Z OBALO

- celovito, skupno urejanje 100 m ožjega obalnega in 200 m morskega pasu. 100 m ožji obalni pas predstavlja poseben varstveni režim (ICZM Protocol)), ki omejuje vsakršno privatno poseganje v obalni prostor,
- izkoriščanje naravnih danosti morja za namene razvoja turizma in kmetijskih dejavnosti, ribištvo, školjčičišča.

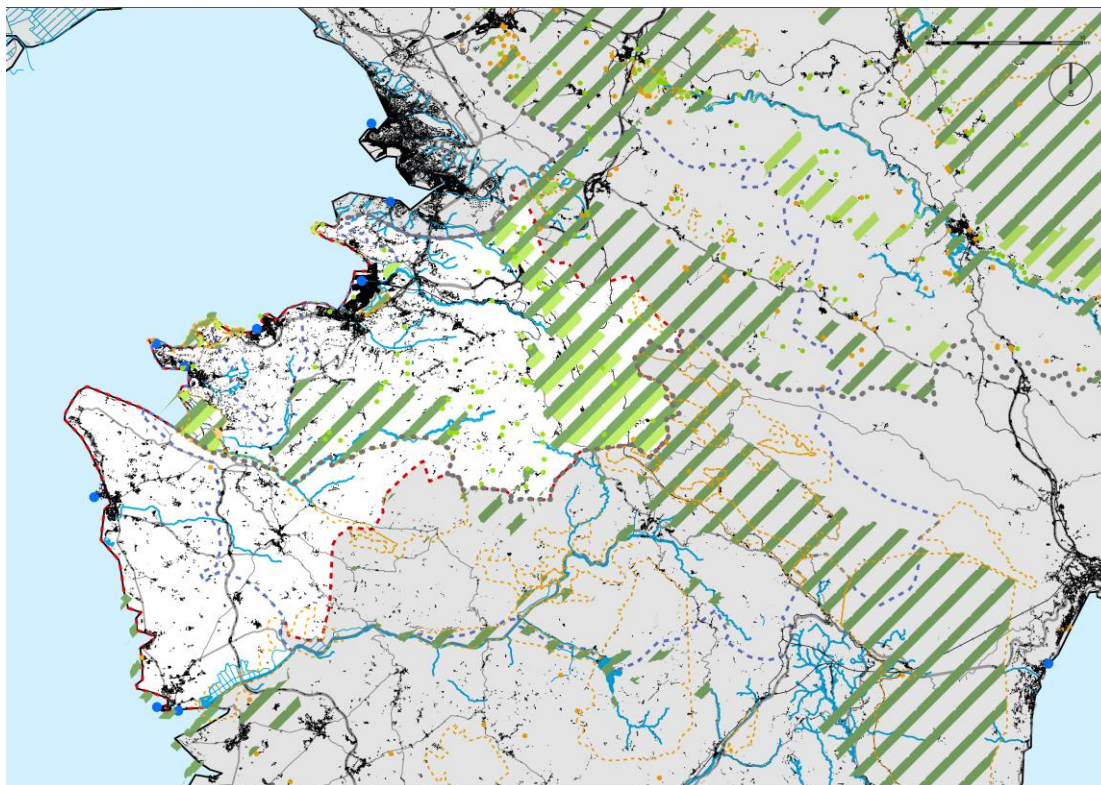
2. URBANIZIRAN PRIOBALNI PAS

- razvojne potrebe po prostoru se prioritetno zadovoljujejo z zapolnjevanjem prostih površin znotraj naselij z zgoščevanjem in prenovo,
- strogo varovanje zaščitenih območij in prepoznanih izjemnih krajin, ki so pomembni zeleni otoki urbanizirane obale.



Karta 49: Sinteza smernic za koncept Istre – naravne danosti in poselitve na območju obale









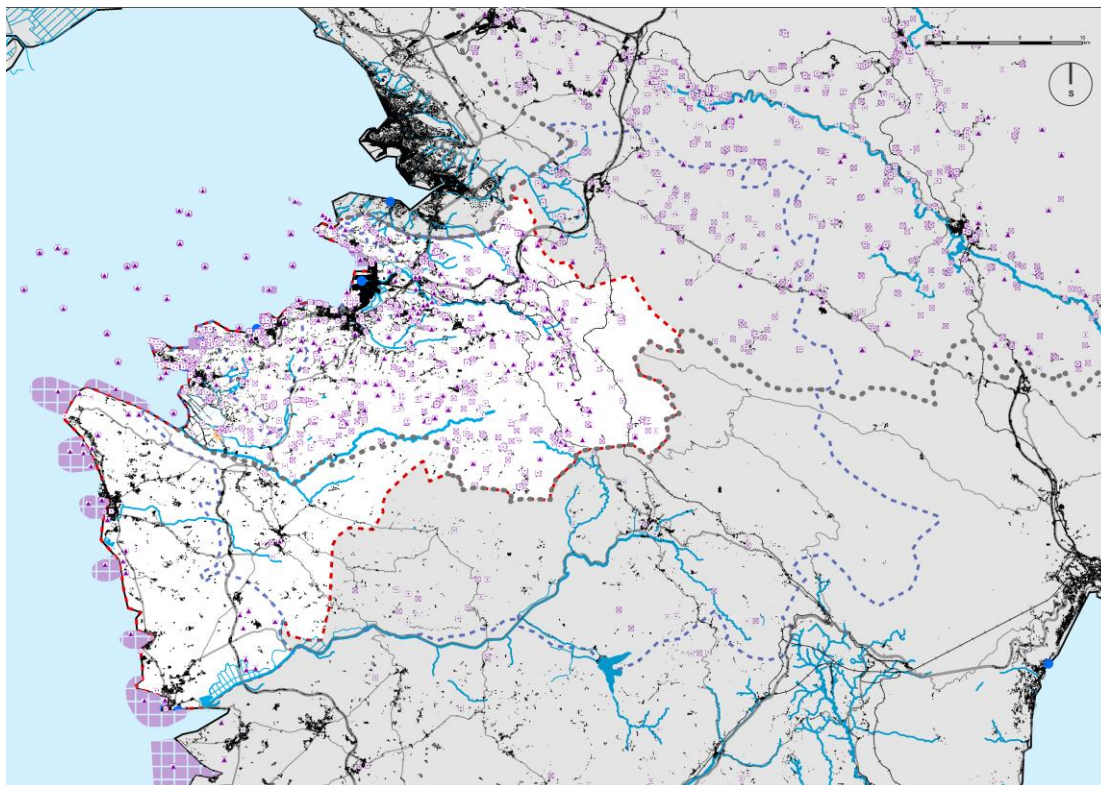


Karta 50: Sinteza smernic za koncept Istre – naravne danosti in poselitve na območju obale

LEGENDA - NARAVA

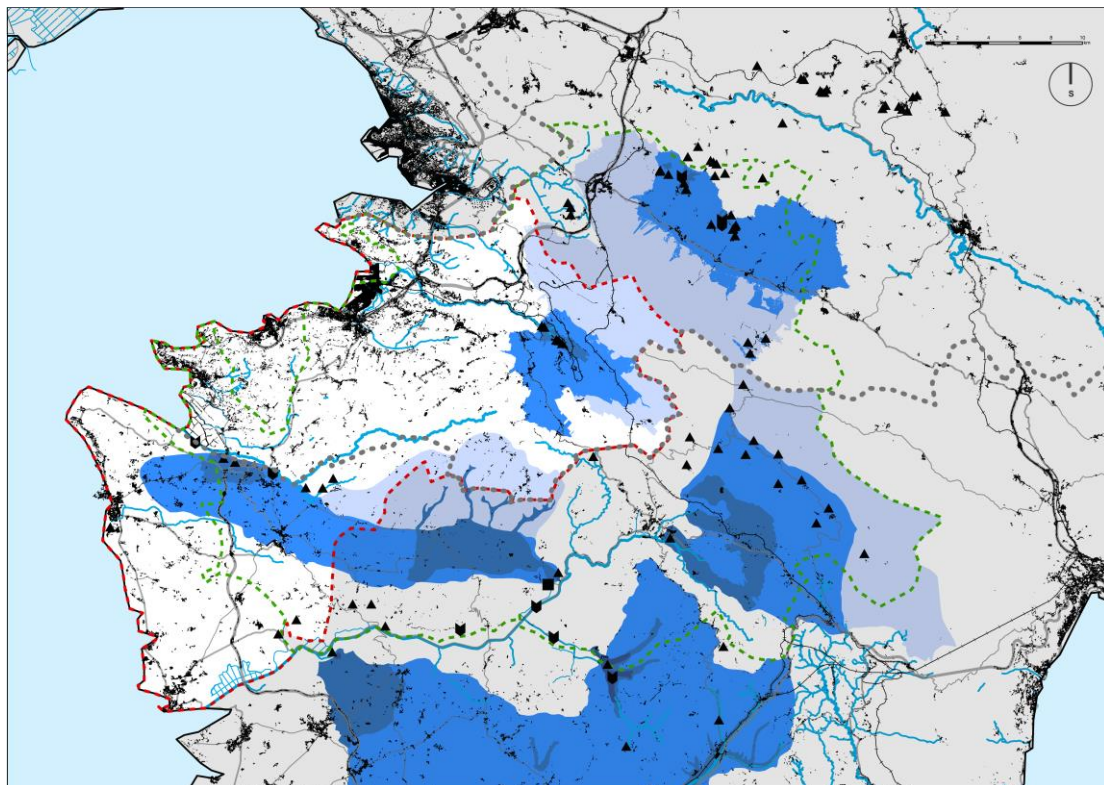
VODNI VIRI IN VARSTVENA OBMOČJA

-  točke
-  poligoni
- NARAVNE VREDNOTE**
-  točke *naravne vrednote*
-  poligoni
- NATURA 2000**
-  SPA, PSCI, SAC
-  območje državne meje



Karta 51: Sinteza smernic za koncept Istre – naravne danosti in poselitve na območju obale





Karta 52: Sinteza smernic za koncept Istre – naravne danosti in poselitve na območju obale

LEGENDA - NARAVA

VODNI VIRI IN VARSTVENA OBMOČJA

- zajetje površinske vode
- izvir zdravilne vode
- zajeti izvir, vodnjak, črpalna vrtina
- vodni vir
- najožji varstveni pas (cna1)
- ožji varstveni pas (cna2)
- širši varstveni pas (cna3)
- območje državne meje

7. SINTEZA SMERNIC ZA RAZVOJ ISTRE

Istra je geografska celota-polotok, ki leži med Alpami in Jadranskim morjem. Izjemna lega in oblika je skozi čas oblikovala specifične prostorske vzorce, med katerimi izstopa značilna linearna usmerjenost krajinskih sistemov, ki morfološko in ekološko povezujejo Alpe na severu in Jadransko morje na jugu. Pod temi pogoji se je skozi čas razvil vzorec naselij, ki je optimalno prilagojen krajinskim danostim in skupaj z njimi tvori celovit sistem. Prostor je razdeljen v tri vzporedne linearne pasove, ki se med seboj razlikujejo po tipu krajine, tipu naselij in gostoti poselitve. Tipični prostorski vzorec je razprostrt enakomerno po celotni Istri, ne glede na današnjo teritorialno delitev prostora med Italijo, Slovenijo in Hrvaško, zato ga v nadaljevanju obravnavamo kot enovit pojav. Za učinkovit in trajnostni usmerjen razvoj tega izjemnega prostora je nujno izdelati celovito razvojno strategijo na mednarodni ravni treh vpletenih držav.

Urbana naselja (Trst, Koper, Izola, Piran, Portorož, Novi grad, Umag, Poreč, Rovinj, Pula) so del najgosteje poseljenega pasu ob severno-vzhodni obali Jadranskega morja, kjer so vzporedno z obalo speljane vse glavne morske in kopenske komunikacije (plovne poti, obalna cesta, zaledna hitra cesta in deloma železnica). Gre za izrazito koridorsko obliko urbane strukture z visokim potencialom za zgoščevanje in nadaljnji razvoj kompleksnih urbanih funkcij.

Obalnemu urbanemu koridorju sledi pas kultivirane kmetijske krajine z omrežjem manjših, v sebi strnjenih naselij, ki so s cestami dobro povezana z urbanim koridorjem. Gre za tipični model vrtnega mesta, ki je za Istro specifičen. Je nosilec identitete prostora in pogoj za ohranjanje ekološkega ravnovesja v smislu varovanja povezav med morskim in alpskim ekosistemom. Razvojni potencial tega pasu je nadomeščanje količinske rasti s kakovostno prenovno in utrjevanjem obstoječega sistema naselij, ki so samozadostne enote z lastnimi oskrbnimi viri za preživljanje prebivalcev (hrana, voda, delovna mesta). Tretji pas je sestavljen na severu iz gozdnatih visokih gorskih grebenov, ki se na jugu v obliki visoke travnate planote iztečejo v Kvarnerski zaliv. Navzven je povezan s prometnim koridorjem (cesto in železnico), ki poteka vzporedno s smerjo gorskih grebenov. Funkcija tega prometnega koridorja je povezati pristanišča v Kvarnerskem zalivu (Reka) z urbanih središči v severnem zaledju Istre (Ljubljana). V tem koridorju je poselitev redka. Urbane funkcije naselij so predvsem transportne in proizvodnje. V južnem delu prevladujejo obširna območja opuščene industrije in rudarstva. V severnem delu gre za tipični naravni koridor z izjemno ekološko vrednostjo gozdnatih površin. V tem pasu je ustrezna kombinacija razvojnih strategij varstva naravnih danosti in strateške prenove degradiranih površin z elementi i umetne krajine.

URBANO-TURISTIČNI KORIDOR

V urbanem koridorju vzdolž morske obale, se nizajo urbana središča, ki so že danes med seboj dobro povezana z obalno in zaledno daljinsko cesto. Okrepiti je potrebno transportne zmogljivosti obstoječega prometnega koridorja v smeri multimodalnosti in dostopnosti do javnega prevoza. V predlogu je predvidena izgradnja mestne železnice med Trstom in Pulo, organizacija javnega prevoza po morju v času letne sezone in podaljšanje obstoječe evropske kolesarske poti Porečanka (Parenzana) od Poreča do Pule. Novogradnje se dosledno umikajo iz obalne črte v zaledje koridorja v bližino postajališč vzdolž multimodalnega transportnega koridorja, predvsem na mesta, kjer je omogočen prehod med različnimi prevoznimi sredstvi. Prestopne točke so umeščene v sedanje omrežje urbanih središč in so navezane na obstoječo infrastrukturo (pristanišča

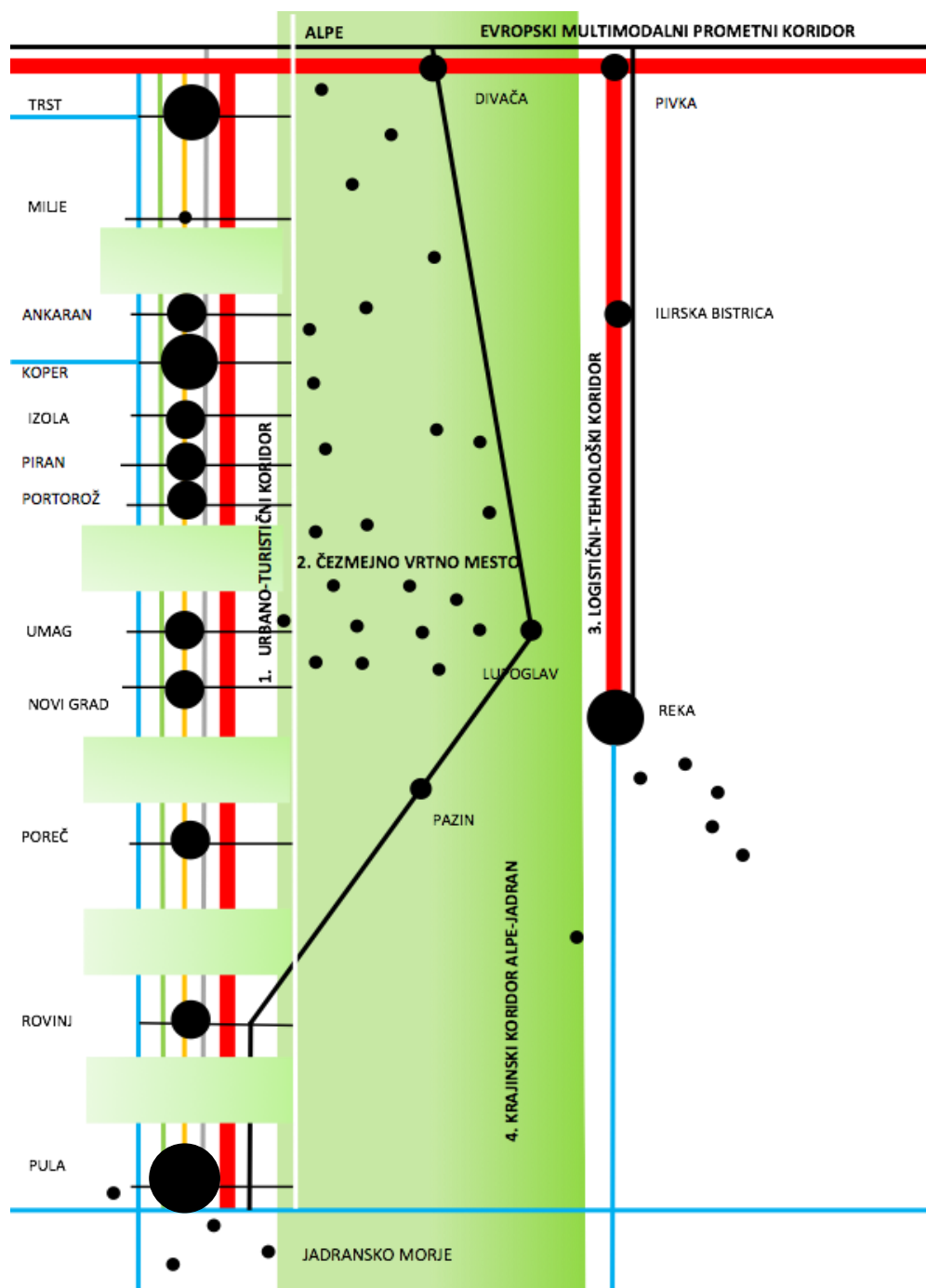
Trst, Koper, letališča Trst, Pula). Obstoječa naselja tik ob obalni črti se presnavljajo po načelih dejavne prenovne kulturne dediščine. Ob upoštevanju gornjih usmeritev je v urbanem koridorju ustrezno razvijati vse vrste rab in programov v podporo razvoju turizma in logistike, ki sta zaradi naravnih danosti (morska obala) in obstoječe infrastrukture (pristanišča) primerjalna prednost tega območja.

ČEZMEJNO VRTNO MESTO

Za urbanim multimodalnim koridorjem se razteza pas kultivirane krajine z omrežjem zgoščenih naselij, ki so med seboj ločena pretežno z obdelovalnimi površinami oa tudi z manjšimi zaplatami gozda. Naselja so samozadostna z vidika zagotavljanja hrane, delovnih mest in vode, saj je v tem pasu več bogatih nahajališč pitne vode. Prometno omrežje lokalnih cest je dobro razvito. V tem pasu predvidevamo ohranitev obstoječega vzorca poselitve in načina življenja. Vsa degradirana območja se prenovijo za potrebe turistične ali kmetijske infrastrukture. Prenovi se obstoječi železniški tir do Pule, ki izboljša pogoje dostopnosti do območja tudi za potrebe turizma, s čimer se zmanjša uporaba avtomobilov. Aktivirajo se obstoječa lokalna letališča zaradi razvoja športnega letenja, zaradi izboljšanja dostopnosti prebivalstva do terciarnih zdravstvenih storitev in zaradi izboljšanja organizacije varstva pred naravni i nesrečami (požari). Osnovne rabe prostora se ohranjajo in prenavljajo predvsem v funkciji kmetijstva, športa in rekreacije. Naselja so del visoko kakovostne sredozemske kulturne dediščine, zato jih je potrebno varovati in prenavljati skladno z njihovimi zgodovinskimi značilnostmi. Novogradnje izven meja obstoječih naselij niso dovoljene. Umeščajo se izključno v okvir prenovne obstoječega stavbnega fonda in v okvir sanacije degradiranih območij (kamnolomi, odlagališča odpadkov...), ki se prenovijo z infrastrukturo za zeleno gospodarstvo ali s športno – rekreativno infrastrukturo (igrišča za golf ipd.). v okviru prenova obstoječega stavbnega fonda in sanacije degradiranih območij s športno – rekreativno infrastrukturo.

LOGISTIČNO-TEHNOLOŠKI KORIDOR

Na severu-vzhodu je teritorij Istre omejen s koridorjem visokih gorskih grebenov, ki so bogati s proizvodnimi gozdovi. Koridor je razpet med pomorsko luko Reko na jugu in glavnim evropskim multimodalnim prometnim koridorjem Barcelona-Kijev na severu. Vzdolž prometnih povezav so razporejena naselja s pretežno proizvodnjo in logistično funkcijo (Reka, Ilirska Bistrica, Pivka, Divača). V tem prostoru je smiselno varovati gozdnate in druge vredne naravne krajine ter s prenovno podpreti razvoj obstoječih dejavnosti v okviru dane prometne infrastrukture in naselij (lesna industrija, gozdarstvo, tehnološki parki s krožnim gospodarstvom in raziskovalnimi ustanovami ipd.). Južni, ravninski del koridorja, kjer so obsežna opuščena območja rudarstva in industrije (Labin, Raša), načrtno prenovimo v umetno krajino – trajnostno središče obnovljive energije za Istro. Meliorirana območja izkoristimo za nasade oljčne repice in podobnih alternativnih energentov.



Shema 4: Trajnostni razvojni model istre brez meja



LEGENDA GRAFIČNEGA MODELA

	PLOVNE POTI
	OBALNA ČRTA
	OBALNA CESTA – UMIRJEN PROMET
	MESTNA ŽELEZNICA
	DALJINSKA HITRA CESTA
	DALJINSKA KOLESARSKA POT – PODALJŠANA PARENZANA
	ŽELEZNICA
	URBANA SREDIŠČA V LINEARNEM KORIDORSKEM MODELU
	NASELJA VRTNEGA MESTA V MREŽNEM MODELU
	KRAJINSKI KORIDOR ALPE – JADRAN

LITERATURA IN VIRI

- 1 CAMP - Program upravljanja z obalnim območjem, <http://www.rrc-kp.si/sl/referencni-projekti/107-camp-program-upravljanja-z-obalnim-obmocjem.html> (Citirano 10. 9. 2015).
- 2 Demografska studija - doc.dr.sc. Ivan Zupanc, prof. geogr., Zagreb 2015.
- 3 Dolgoročni plan občine Koper (Uradne objave, št. 25/86, 10/88, 9/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98)
- 4 Dolgoročni družbeni plan Občine Izola za obdobje 1986–2000 (Ur. objave št. 5/89 in 1 1/89)
- 5 Dolgoročni plan občine Piran za obdobje 1986-2000 (Ur. objave št.25/86),
- 6 Družbeni plan občine Koper (Uradne objave, št. 36/86, 11/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98)
- 7 Družbeni plan Občine Izola za obdobje 1986–1990 (Ur. objave št. 19/90 in 22/90)
- 8 Družbeni plan občine Piran za obdobje 1986-1990, (Ur. objave št. 15/87),
- 10 Izveščje o stanju u prostoru Istarske županije 2007.-2012. - Javna ustanova Zavod za prostorno uređenje Istarske županije; Pula 2013.
- 11 Izveščje o stanju u prostoru Republike Hrvatske - Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja, Zavod za prostorno planiranje; Zagreb 2013.
- 12 Koordinacijski regionalni prostorni plan Gornji Jadran - Urbanistički institut SR Hrvatske – Zagreb; Urbanistični inštitut SR Slovenije - Ljubljana; 1972.
- 13 Občinski prostorski načrt občine Izola – osnutek. 2013. 49 str.: http://www.izola.info/doc/Odlok_OPN_osnutek.pdf (Citirano 10. 1. 2016).
- 14 Občinski prostorski načrt občina Piran (OPN) - strateški del, osnutek, LUZ, Ljubljana, 2010.
- 15 Odluk o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Mestne občine Koper (Uradne objave, št. 16/99, 33/01) in (Uradni list, št. 96/04, 97/04, 79/09)
- 16 Odluk o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/2004)
- 17 Osnovne studije izrađene za potrebe Izmjena i dopuna PPIŽ (2007. – 2009.) – razni autori (Stanovništvo, Pula 2007.; Studija potreba i opravdanosti eksploatacije mineralnih sirovina na prostoru Istarske županije, Pula 2007.;

- Kulturna baština, Pula 2008.; Analiza okvirnih mogućnosti razvoja golfa na području Istarske županije, Pula 2009.)
- 18 Prijedlog izmjena i dopuna prostornog plana Istarske županije - Javna ustanova Zavod za prostorno uređenje Istarske županije; Pula 2015.
 - 19 Program prostornog uređenja Republike Hrvatske - Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja, Zavod za prostorno planiranje; Zagreb 1999.
 - 20 Prometna študija za slovensko Istro, PNZ Svetovanje projektiranje d.o.o., Ljubljana 2015
 - 21 Prostorni plan Istarske županije - Zavod za prostorno uređenje Istarske županije; Pula 2002. – 2012. (Usklađenje s Uredbom o ZOP-u mora 2004.; Prve Izmjene i dopune 2005.; Druge Izmjene i dopune 2008.; Treće Izmjene i dopune 2010.; Četvrte Izmjene i dopune 2012.)
 - 22 Prostorni planovi općina Istre - (revizija Regionalnog prostornog plana Istre iz 1969.) Urbanistički institut SR Hrvatske; Zagreb 1976.
 - 23 Prostorni plan Zajednice općina Rijeka - Zavod za prostorno planiranje i zaštitu čovjekove okoline; Rijeka 1984.
 - 24 Prostorni plan SR Hrvatske - Urbanistički institut SR Hrvatske, Zagreb u suradnji s organizacijama: Urbanistički zavod Dalmacije – Split; Urbanistički zavod grada Zagreba – Zagreb; Zavod za prostorno planiranje i urbanizam ZO Osijek – Osijek; Zavod za prostorno planiranje i zaštitu čovjekove okoline ZO Rijeka – Rijeka; 1988.
 - 25 Regionalna zasnova prostorskog razvoja južne Primorske: Analiza stanja in razvojnih možnosti ter vizija prostorskog razvoja regije: zaključno poročilo 2. faze. Acer, 2006.
 - 26 Regionalni razvojni program Južne Primorske 2007-2013, 2006.
 - 27 Regionalni razvojni program za Južno Primorsko regijo 2014-2020, 2015.
 - 28 Regionalni prostorni plan Istre - Urbanistički institut SR Hrvatske; Zagreb 1969.
 - 29 SHAPE - Oblikovanje celostnega pristopa k zaščiti morskoga okolja in obal Jadrana, <http://www.rrc-kp.si/sl/kdo-smo/referencni-projekti/shape.html> (Citirano 10. 9. 2015).
 - 30 Sociodemografska studija – sociološka analiza; dr.sc. Vladimir Lay Karlovac 2015.
 - 31 Spremembe in dopolnitve dolgoročnega plana občine Piran za obdobje 1986-2000 USKLADITEV 88, Uskladitev z obveznimi republičkimi izhodišči (l. sprememba plana SRS) (Ur. objave št. 10/89),



- 32 Spremembe in dopolnitve prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Občine Piran (Ur. objave 26/98, 31/99, 37/99, 46/2000, 49/2000, 24/2002, 36/2002 in 37/2003, 36/04),
- 33 Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske - Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja, Zavod za prostorno planiranje; Zagreb 1997.
- 34 Strategija prostornog razvitka Republike Hrvatske - Nacrt prijedloga - Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja, Hrvatski zavod za prostorni razvoj; Zagreb 2015.
- 35 Študija turizma in poselitve za slovensko Istro, RC Planiranje Celje, d.o.o., Celje 2015
- 36 Študija kmetijstva in poselitve za slovensko Istro, Urbanisti, d.o.o., Celje 2015
- 37 Študija naravnih danosti in poselitve za slovensko Istro, Acer, d.o.o., Novo mesto 2015
- 38 Študija gospodarskih dejavnosti in razvojnih trendov za slovensko Istro, IER Ljubljana, Ljubljana 2015
- 39 Uredba o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. 122/04).

