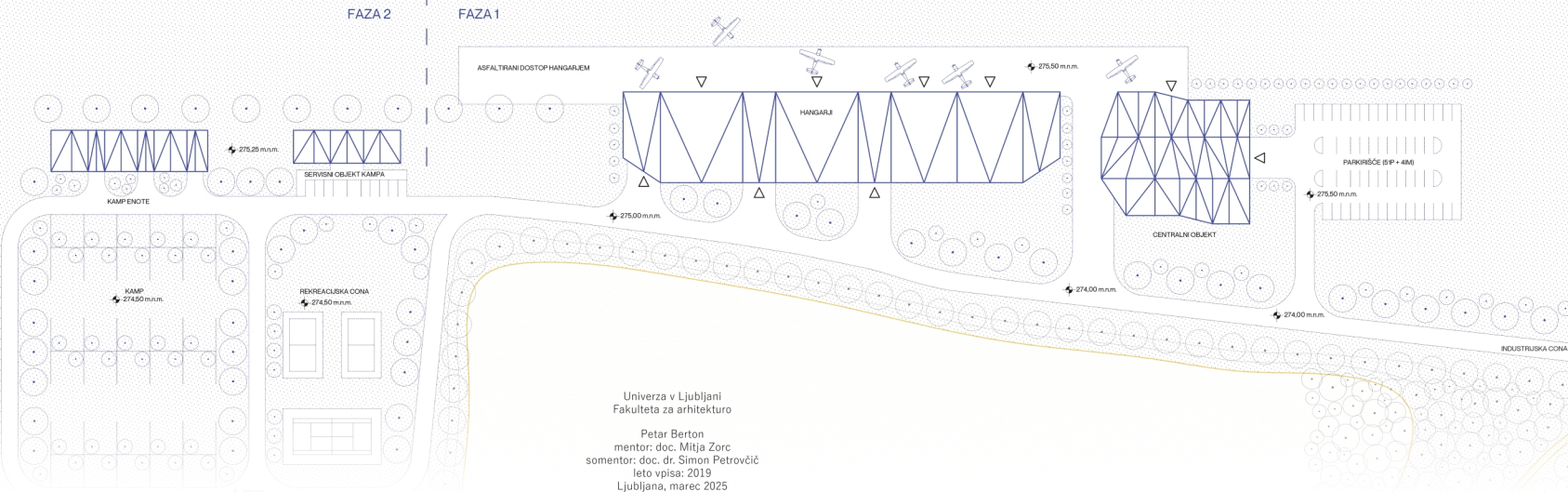




IDEJNA ZASNOVA LETALIŠČA IN REKREACIJSKE CONE CEROVLJE

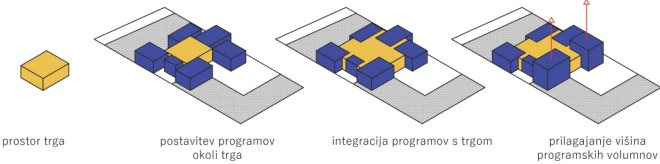
Magistrsko delo obravnava postavitev letališča s spremljevalnim programom v mestu Cerovlje v osrednji Istri na Hrvaškem.

Problematika marginalizacije vlaganja v športna letališča na Hrvaškem je bila podlaga za razvoj novega pristopa h konceptu modernega športnega letališča.

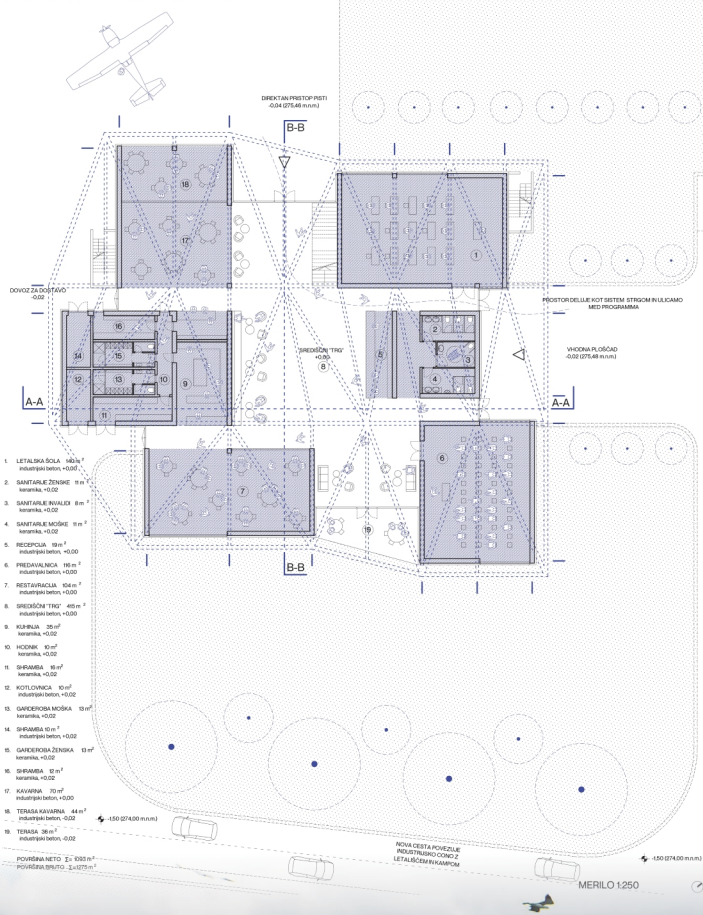
Izbrana lokacija je bila pred 100 leti z izjemo Pulja mesto razvoja prve industrije v hrvaški Istri in se je arhitekturni značaj mesta enakovredno razvijal med industrijsko in stanovanjsko arhitekturo. **Predlagani idejni projekt letališča je razvijen v medprostoru mikrolokacijske materialnosti in industrijske arhitekture oziroma generične ne-arhitekture elementov letališča.** Podobno je tudi v programskem pogledu, saj kompleks združuje posredne in neposredne uporabnike letališča z dodatnimi programoma v interesu lokalne skupnosti. **Prostorska umeščenost spodbuja morebitno revitalizacijo industrijske cone in ustvarja podlago za nadaljnji razvoj območja v prostorskem, programskem in turističnem kontekstu.** Na podlagi arhitekturnega koncepta je stik med grajenimi območji in naravo definiran kot **prostorska želja za umestitev grajenega v negrajeno okolje s ciljem ustvarjanja harmonične celote.**

Projekt, ki je lahko definiran kot **točka stičišča in združevanja** na več ravneh (poleg prej navedenih tudi na morfološki in prometni ravni) prostoru daje priložnost za nov razvoj in ustvarja mejo med tem, kakšno je stanje v tem prostoru zdaj in kakšno lahko še postane, v mikrolokacijskem, regijskem pogledu in še širše.

RAZVOJ VOLUMENSKEGA KONCEPTA CENTRALNEGA OBJEKTA



TLORIS CENTRALNEGA OBJEKTA



FUNKCIONALNI IN OBLIKOVNI KONCEPT CENTRALNEGA OBJEKTA

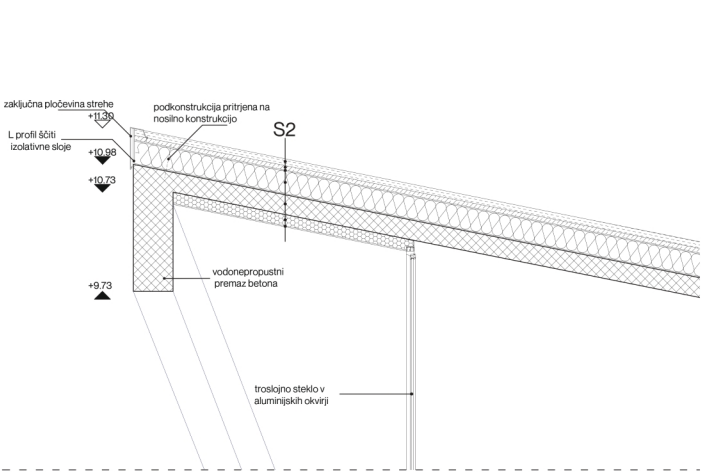
Razmislek o oblikovanju centralnega objekta se je začel pri prehodu čez pitoreskno mesto Draguč v osrednji Istri, kjer je tudi občina Cerovlje. Jasno definiran centralni prostor zadrževanja je omejen z gosto točkovno zazidavo in mrežo dostopov, ki trg aktivno vključuje v mestno tkivo. S trga se odpre pogled proti mestu Grimalda in delno proti jezeru Butoniga. Občutek varnosti in svobode dajeta prostoru poseben značaj.

Spraševal sem se, **kako »domače« oblikovanje prostora, ki so ga ljudje vajeni in se v njem rad zadržujejo, prevesti v prostorno oblikovanje svojega projekta.** Branje Perossinih knjiga usmerilo me k razmišljanju o spremembi merila oziroma kako iz mesta oblikovat hišo. **Merilo stavb je zamenjalo merilom človeka** – stavbe v mestu postajajo programi, trg postaja osrednja avla. Na podlagi mesta Draguč je razvoj ideje oblikovanja definiral **osrednji prostor, okoli katerega so aktivno vpeti točkovni programi z dostopi**, postavljenimi tako, da se do osrednjega prostora (trga) funkcionalno lahko pride z več strani. Osrednji trg so obrijeni dvosmerno, proti vzletni in pristajalni stezi in proti Poljoprivredni bari ter naravi. Točkovni programi »škafle« so obrnjene navznoter, po vzoru mestnih hiš v Draguču: osnovna celica pravokotne oblike zidanega oboda, lahko razdeljena na več prostorov s predelnimi stenami. Predelne stene so po potrebi tudi prestavili ali umaknili, kar priča o zelo fleksibilni zasnovi in je v tem pogledu sodobnejša od velikega števila stavb danes.

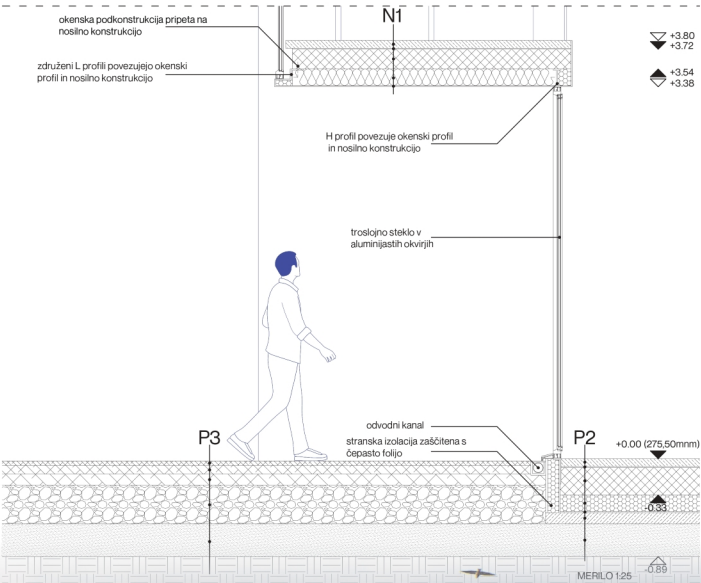
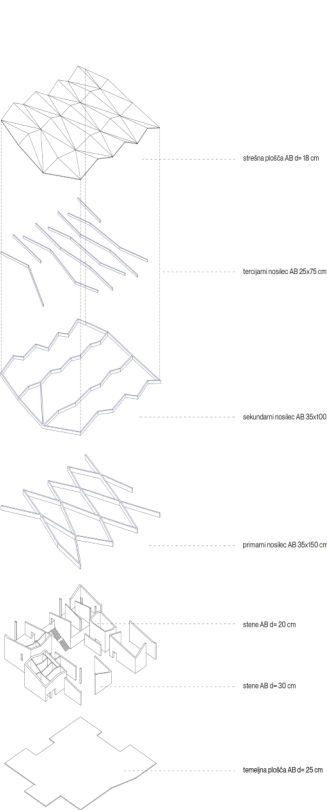
Glavni oblikovni element je fasada iz perforirane opeke. Glede na to, da so prvotne istrske hiše bile izdelane iz grobege kamna v tehniki suhega zidu brez vezivnega tkiva, idejo sem skušal prevesti v mikrolokacijski material – opeko. Perforirana fasada tudi difuzno prepušča svetlobo v programske škatle, podobno kot v mestu svetlo prihaja skozi ozke ulice v majhna okna, v preteklosti obrnjena proti smeri pihanja burje (proti jugu).

Razgiban relief osrednje Istre je bil navdih za oblikovanje strehe objekta. V istrski zgodovini so bila mesta postavljena na vrh hriba, v mojem projektu je **streha produkt razmisleka, kako poutsaviti hribe nad mesto.**

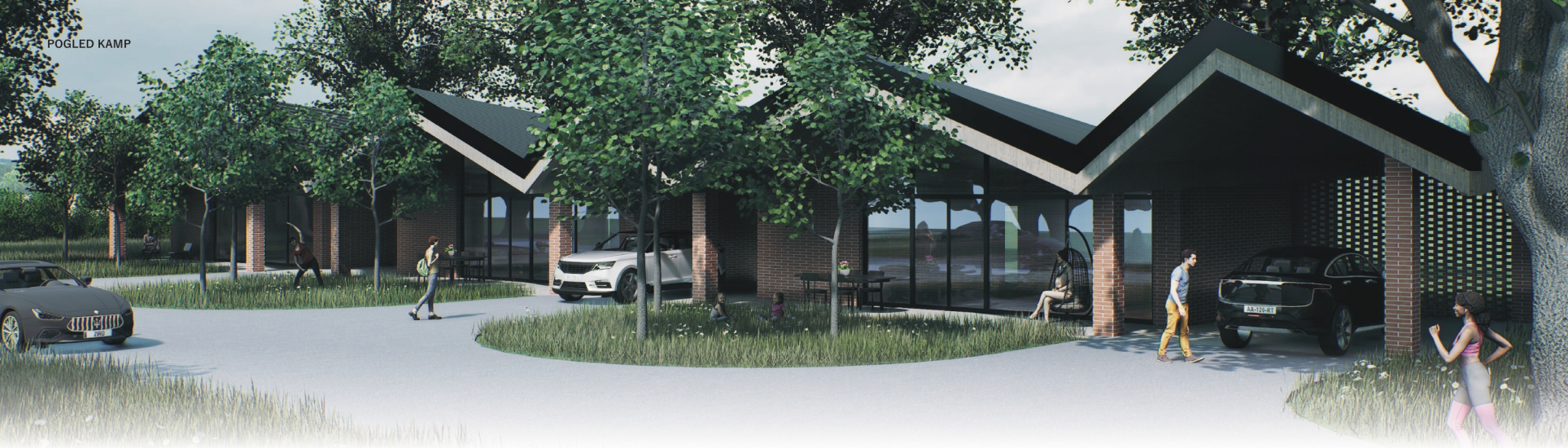
FASADNI PAS CENTRALNEGA OBJEKTA



KONSTRUKCIJSKA ZASNOVA CENTRALNEGA OBJEKTA



FASADA PROTI PISTI CENTRALNEGA OBJEKTA



ODNOS LOKALNE IDENTITETE IN IDUSTRIJSKE GENERIČNOSTI

Identiteta pozidave mesta je opredeljena z urbanistično organizacijo in arhitekturo. Oblika strehe, materiali za gradnjo, specifični detaili v oblikovanju objektov posamezne regije/mesta se razlikujejo od preostalih. Ampak kako definirati lokalno identiteto v industrijskih mestih? V primeru Cerovlja je izhodišča industrije v osrednji Istri težko definirati, kaj je dediščina in vrednota prostora, saj so industrijske stavbe (nearhitekturni objekti generične skeletne konstrukcije) enakovredno gradile ambient in identiteto mesta, kakršnega poznamo danes. Glede lokalne identitete v Istri lahko rečemo, da je to kamnita gradnja, lesena konstrukcija medetažnih plošč in streha iz opečne kritine/kamnitih škrlji, ki predstavljajo pokrov dvokapne strehe. Mikrolokacijsko gledano, z upoštevanjem industrijske zgodovine prostora, lahko rečemo, da je karakteristična gradnja z opeko in lesenim (kasneje jeklenim in armirano betonskim) elementi strehe enakovreden element skeletne konstrukcije industrijskih objektov.

»... moramo spregovoriti še o vizuelni kontinuiteti oz. o pristupu vstavljanja novih objektov v obstoječi kontekst. Ob tem vprašanju se srečujemo z dilemami, ki se v bistvu ne razlikujejo od tistih, ki so jih reševali naši predhodniki. Zelo enostavno bi bilo, ko bi upoštevanje togh kriterijev ali samo prioritet garantiralo uspešno vklapljanje nove arhitekture v stare ambiente. Kamorkoli se obrnemo, vidimo, da to ne drži, ker imamo objekte, ki zadovoljujejo veliko kriterijev, a se kljub temu ne vklapljaajo v obstoječe okolje, in tiste, ki zanemarjajo celo pomembnejše kriterije, a vseeno predstavljajo uspešnejšo interpolacijo. K problemu vklapljanja novega v obstoječe so arhitekti pristopali in pristopajo zelo različno: od dobesednega posnemanja arhitekturnih elementov iz neposrednega okolja do uporabljanja popolnoma novih form« (Perossa, 1998, str. 275). Na podlagi teh besed in analize prostora pridemo do tega, da tudi **dodajanje generičnih konstrukcij, integriranih z mikrolokacijskimi pogoji oblikovanja med seboj, lahko deluje zaradi večstoletne medsebojne zgodovinske kohezije v prostoru.**

Čez idejno rešitev projekta oblikoval sem **nov koncept letališča z elementi industrijske in stanovanjske arhitekture na lokaciji kot spomin na zgodovino mesta in ljudi v njem.** »ker bivališča in naselja so fizični odraz genre de vie, vključujoč kulturne, duhovne, materialne in družbene vidike« (Perossa, 1998, str. 15).

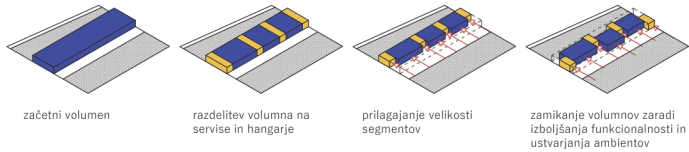
FUNKCIONALNI IN OBLIKOVNI KONCEPT HANGARJA

Funkcionalno oblikovanje hangarja se je začelo z dimenzioniranjem glavnih prostorov po prostorninah, predvidenih glede na letala (projektirano po letalu Cessna 172) in število uporabnikov. Medtem ko je glavni objekt izdelan po merilu človeka, so **hangarji načrtovani po merilu letala**. Najpomembnejše je bilo **ustvarjanje razmerja med objektom in okoljem**, v skladu s tem, da so hangarji praviloma prostorski masivni in zapirajo pretočnost prostora. Rešitev sem našel v prečni postavitvi sten oziroma servisnih šketal, da bi v vzdolžni smeri dobil čim več praznega prostora za hangarje. **Novonastale luknje definirajo prostor s prepuščanjem svetlobe v in skozi objekt.** Konceptualno oblikovanje strehe se je začelo z dialogom iz prejšnjega poglavja postavljanja hriba nad mesto in s sistemom krila dvokrilnega letala: tlorisna oblika strehe po vzoru notranje strukture kril.

Dobljena **silhueta lažječe strehe** na servisnih šketalih in prosojnih hangarjih navidezno zmanjšuje prostornino objekta, aktivno vpetega v zeleno okolje. Objekt postane spodobna meja med travnikom, barami in gozdom.

Prostorna postavitev in tloris sta načrtovana s čim večjimi prehodi, preglednostjo in polivalentnostjo prostora (podobno kot pri tlorisnih zasnovah starih istrskih hiš). Implementacija sistema perforirane fasade je vključena tudi v hangarje.

RAZVOJ VOLUMENSKEGA KONCEPTA HANGARJA



FUNKCIONALNI IN OBLIKOVNI KONCEPT KAMPA IN REKREACIJSKE CONE

Druga faza razvoja območja je definiranje kampa in rekreacijske cone.

Postavitev objektov naj bi sledila gradbeni osi glavnih objektov. Oblikuje se meja med stezo in območji preostalih dejavnosti, prostor pa je orientiran proti baram; razdeljen je na dva »otok« glede na program. Urbanistična postavitev je takšna, da se lahko kamp po potrebi širi proti jugozahodnemu delu območja. Z novo ozelenitvijo naj bi se kamp in rekreacijska cona navezala na zelene površine in bila urbanistično minimalno invazivna. Z zadrževanjem grajenih struktur na osnovni grajenih osi je hranten minimalni poseg v naravo in zadovoljen trajnostni pristop k prostorskim intervencijam.

Kamp je oblikovan po hrvaški kategorizaciji za pet zvezdic (velikost parcel, servisni prostori, splošna ureditev). Grajeni objekti so prilagojeni prvi fazi na arhitekturni, konstrukcijski in materialni ravni.

