

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Alenka PEČAR

**OŽIVLJANJE OPUŠČENIH ŽELEZNIŠKIH PROG
NA PRIMERU OPUŠČENE ŽELEZNIŠKE PROGE
HRPELJE - KOZINA-TRST**

DIPLOMSKO DELO
Univerzitetni študij

Ljubljana, 2008

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Alenka PEČAR

**OŽIVLJANJE OPUŠČENIH ŽELEZNIŠKIH PROG NA PRIMERU
OPUŠČENE ŽELEZNIŠKE PROGE HRPELJE - KOZINA–TRST**

DIPLOMSKO DELO
Univerzitetni študij

**REVITALISATION OF DISUSED RAILWAY LINES ON THE CASE
OF DISUSED RAILWAY LINE HRPELJE - KOZINA–TRST**

GRADUATION THESIS
University studies

Ljubljana, 2008

Diplomsko delo je zaključek univerzitetnega študija krajinske arhitekture. Opravljeno je bilo na Oddelku za krajinsko arhitekturo Biotehniške fakultete v Ljubljani.

Študijska komisija Oddelka za krajinsko arhitekturo je za mentorja diplomskega dela imenovala prof. dr. Janeza Marušiča.

Komisija za oceno in zagovor:

Predsednik: prof. Alojzij DRAŠLER
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: prof. dr. Janez MARUŠIČ
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: prof. dr. Davorin GAZVODA
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Datum zagovora:

Naloga je rezultat lastnega raziskovalnega dela. Podpisana se strinjam z objavo svoje diplomske naloge v polnem tekstu na spletni strani Digitalne knjižnice Biotehniške fakultete. Izjavljam, da je naloga, ki sem jo oddala v elektronski obliki, identična tiskani verziji.

Alenka Pečar

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA

ŠD	Dn
DK	UDK 711.168:711.553.2:622.625.1 (043.2)
KG	Glinščica/opuščene železniške proge/železniška proga Hrpelje – Kozina – Trst/smernice za urejanje/krajinska arhitektura
AV	PEČAR, Alenka
SA	MARUŠIČ, Janez (mentor)
KZ	SI-1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
ZA	Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo
LI	2008
IN	OŽIVLJANJE OPUŠČENIH ŽELEZNIŠKIH PROG NA PRIMERU OPUŠČENE ŽELEZNIŠKE PROGE HRPELJE - KOZINA–TRST
TD	Diplomsko delo (univerzitetni študij)
OP	XI, 102 str., 2 pregl., 109 sl., 54 vir.
IJ	sl
JJ	sl/en
AI	Diplomska naloga obravnava problem opuščenih železniških prog v Sloveniji na primeru izbrane ukinjene železniške proge Hrpelje-Kozina – Trst. Po uvodnem seznanjanju z zgodovino razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in pregledu trenutnega stanja ukinjenih slovenskih železniških prog sledi analiza in vrednotenje izbranega koridorja opuščene proge. Predstavljeni so tudi nekatere možnosti uspešnega oživljanja tovrstnih struktur v tujini. Na podlagi zbranih podatkov in ugotovitev se na obravnavanem območju predlaga nova programska vsebina, ki temelji na ohranjanju kulturne dediščine in ustvarjanju večje prepoznavnosti prostora. V nalogi je kot ena izmed možnosti predlagana turistično-rekreativna raba. Na ta način je mogoč vnos novih atraktivnih programov, ki z manjšimi ukrepi dosegajo zaželeno funkcionalnost. Osrednja žila je trasa nekdanje železnice, ki je predvidena kot turistično-rekreativna pot, na katero se navezujejo podporni programi za različne predvidene skupine uporabnikov. Predlagane so dopolnilne pešpoti, ki osrednjo pot povezujejo tudi z bližnjim krajinskim parkom Beka in predlagane so tudi kolesarske povezave. Kot podporni elementi nove turistično-rekreativne vsebine so predvideni tudi objekti nekdanje železniške proge. Nekateri so predvideni kot prostorsko enote funkcioniranja turistično-rekreativne rabe, nekateri pa so kot individualne enote, ki lahko delujejo neodvisno. Vzporedno z uvajanjem novih vsebin se ohranja tudi pričevalna funkcija območja, katere osrednji nosilci so objekti nekdanje železniške proge. Podane so splošne smernice urejanja celotnega območja in detajlni načrti urejanja izbranih območij.

KEY WORDS DOCUMENTATION

DN Dn
DC UDC 711.168:711.553.2:622.625.1 (043.2)
CX Glinščica/disused railway lines/railway line Hrpelje - Kozina-Trst/development guidelines/landscape architecture
AU PEČAR, Alenka
AA MARUŠIČ, Janez (supervisor)
PP SI-1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
PB University of Ljubljana, Biotechnical Faculty, Department of Landscape Architecture
PY 2008
TI REVITALISATION OF DISUSED RAILWAY LINES ON THE CASE OF DISUSED RAILWAY LINE HRPELJE - KOZINA-TRST
DT Graduation thesis (University studies)
NO XI, 102 p., 2 tab., 109 fig., 54 ref.
LA sl
AL sl/en
AB Theme of the graduation thesis is the problem of disused railway lines in Slovenia on the case of disused railway line Hrpelje - Kozina – Trst. The introduction focuses on informing about the historical development of the railway network in Slovenia and the overview of the current conditions on the closed Slovenian railway lines. It is followed by the analysis and the evaluation of the selected disused railway line. I also presented some cases of successfully revitalized and comparable structures in abroad. According to collected information and findings, a new use of the land has been suggested which is based on preservation of the cultural heritage and greater promotion of the area. As one of the possible examples of use, a tourism and recreation had been suggested. This way, it would be possible to import new attractive activities, which could achieve desirable functionality with minimal interventions. The focus of the project is the corridor of the disused railway line, which is suggested to be a touristic and recreational path. In addition, some hiking paths would be made, that would connect the main path with the near Beka landscape park, and some biking paths are suggested as well. The former railway facilities and buildings are planned either to become spatial capacities for new activities or individual units, that could function independently. However, despite the new suggestions, the impression of the past activity has to be preserved. From this point of view, the former railway building and other facilities are most significant in preserving the historical value of the area. I concluded the project with guidelines for arrangement of the complete former railway site, and with detailed master plans for selected areas.

KAZALO VSEBINE

	Str.
Ključna dokumentacijska informacija	III
Key words documetation	IV
Kazalo vsebine	V
Kazalo preglednic	VIII
Kazalo slik	IX
1 UVOD	1
1.1 OPREDELITEV PROBLEMA	1
1.2 DELOVNE HIPOTEZE	2
1.3 CILJI DIPLOMSKEGA DELA	2
1.4 METODE DELA	3
2 ŽELEZNIŠKE PROGE	4
2.1 PREGLED RAZVOJA ŽELEZNIŠKEGA OMREŽJA NA SLOVENSKEM	4
2.2 UKINJENE JAVNE ŽELEZNIŠKE PROGE V SLOVENIJI IN NJIHOVO TRENUTNO STANJE	8
2.2.1 Proga Trst–Poreč	9
2.2.2 Progi Brezovica–Vrhnika in Vrhnika–Vrhnika trg	12
2.2.3 Proga Jesenice–Rateče	13
2.2.4 Proga Velenje–Otiški Vrh	15
2.2.5 Proga Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče	18
2.2.6 Proga Slovenska Bistrica (postaja)–Slovenska Bistrica (mesto)	19
2.2.7 Proga Naklo–Tržič	20
2.2.8 Proga Hrpelje - Kozina–Trst	20
2.2.9 Povzetek stanja na slovenskih ukinjenih progah	21
3 PREGLED PRAKSE OŽIVLJANJA OPUŠČENIH ŽELEZNIŠKIH PROG V TUJINI	24
3.1 PREUREJANJE TRASE PROGE V REKREACIJSKE NAMENE	24
3.2 VZPOSTAVITEV PONOVRNEGA OBRATOVANJA UKINJENE ŽELEZNIŠKE PROGE	26
3.3 ZAVAROVANJE TRASE PROGE KOT NARAVNE ALI KULTURNE DEDIŠČINE	27
3.4 SMERNICE UREJANJA TRASE OPUŠČENE ŽELEZNIŠKE PROGE NA PODLAGI IZBRANIH PRIMEROV	27
4 PREDSTAVITEV OBMOČJA OBDELAVE	31
4.1 PODROBNEJŠI PREGLED PROGE HRPELJE - KOZINA–TRST	32

4.1.1	Obratovanje in ukinitvev proge	33
4.1.2	Grajeni objekti nekdanje proge	33
4.2	SPLOŠNE ZNAČILNOSTI OBMOČJA OBDELAVE	40
4.2.1	Geološke in reliefne značilnosti	41
4.2.2	Podnebne značilnosti	41
4.2.3	Rastlinstvo	41
4.2.4	Raba tal	42
4.2.5	Poselitev in arhitektura	42
4.2.6	Promet	42
4.2.7	Naravna in kulturna dediščina	43
4.3	ANALIZE OBMOČJA OBDELAVE	43
4.3.1	Analiza turistične ponudbe	43
4.3.2	Strukturna analiza	45
4.3.3	Analiza poti	46
4.3.4	Analiza pogledov na trasi opuščene proge	48
4.3.5	Krajinski tipi na trasi opuščene proge	50
4.3.6	Zaznavna analiza trase opuščene proge	52
4.3.7	Skupne ugotovitve analiz	53
4.4	KRAJINSKI PARK BEKA	54
5	VREDNOTENJE OBRAVNAVANEGA OBMOČJA ZA TURISTIČNO-REKREACIJSKO RABO	60
5.1	VREDNOTENJE TRASE OPUŠČENE ŽELEZNIŠKE PROGE ZA TURISTIČNO-REKREACIJSKO RABO	60
5.2	VREDNOTENJE IZBRANEGA OBMOČJA ZA TURISTIČNO-REKREACIJSKO RABO	61
6	SMERNICE IN PREDLOGI ZA UREJANJE TRASE OPUŠČENE ŽELEZNIŠKE PROGE HRPELJE – KOZINA–TRST	63
6.1	PREDLAGANA PROGRAMSKA VSEBINA NA TRASI NEKDANJE PROGE HRPELJE - KOZINA–TRST	63
6.2	PODPORNI PROGRAMI	64
6.2.1	Predlog urejanja kolesarskih povezav	64
6.2.2	Predlog urejanja dopolnilnih pešpoti	67
6.2.2.1	Dopolnilno omrežje pešpoti	67
6.2.3	Smernice za urejanje grajenih objektov nekdanje železniške proge Hrpelje - Kozina–Trst	71
6.2.3.1	Urejanje stavbnih objektov	71
6.2.3.1.1	Urejanje čuvajnice v Mihelah	72
6.2.3.1.2	Urejanje kasarne v Mihelah	72
6.2.3.1.3	Urejanje kompleksa vodne črpalke v Klancu	73

6.2.3.2	Urejanje ostalih objektov	74
6.3	SPLOŠNE USMERITVE	75
6.3.1	Prometna ureditev	75
6.3.1.1	Ureditev varnega dostopa kolesarjev in pešcev iz naselja Kozina do turistično-rekreativne poti	78
6.3.2	Ureditev informacijske infrastrukture	79
6.3.3	Ureditev počivališč	81
6.3.3.1	Urbana oprema na počivališčih	84
6.4	PREDLAGANI KRAJINSKOTEHNIČNI UKREPI NA TRASI PROGE	85
6.4.1	Utrjevanje poti	86
6.4.2	Odstranjevanje odvečnega rastja ob trasi in s trase	87
6.4.3	Odstranitev kamenja s trase in utrditev brežin	89
6.4.4	Ureditev zaščitne ograje	90
6.5	PREDLOG UREDITVE IZBRANIH OBMOČIJ	91
7	SKLEP	96
8	POVZETEK	98
9	VIRI	99
9.1	CITIRANI VIRI	99
9.2	DRUGI VIRI	102

KAZALO PREGLEDNIC

	Str.
Preglednica 1: Kronološki pregled odpiranja in zapiranja prometa na železniških progah na območju Slovenije (prirejeno Bogić, 1998)	7
Preglednica 2: Tehnični podatki o progi Hrpelje - Kozina–Trst (Orbanić, 1993: 48)	33

KAZALO SLIK

	Str.
Slika 1: Ukinjene javne železniške proge v Sloveniji (kart. podl. DPK, 2008)	9
Slika 2: Pot zdravja in prijateljstva pri Škofijah	10
Slika 3: Most Poti zdravja in prijateljstva čez Rižano	10
Slika 4: Pot zdravja in prijateljstva med Koprom in Izolo	10
Slika 5: Počivališče ob Poti zdravja in prijateljstva	11
Slika 6: Predor Valeta na Poti zdravja in prijateljstva	11
Slika 7: Stanje trase proge Trst–Poreč pri Sečoveljskih solinah	11
Slika 8: Stanje na trasi proge Brezovica–Vrhni-ka pri Brezovici	13
Slika 9: Del trase proge Brezovica–Vrhnika v useku	13
Slika 10: Stanje mostov na progi Brezovica–Vrhnika	13
Slika 11: Del trase proge Brezovica–Vrhnika na Vrhniku	13
Slika 12: Urejena kolesarska pot na trasi proge Jesenice–Rateče	14
Slika 13: Urejeno počivališče za kolesarje ob kolesarski poti v Kranjski Gori	14
Slika 14: Eden od številnih ohranjenih in obnovljenih mostov na kolesarski poti po trasi proge Jesenice–Rateče	14
Slika 15: Kolesarska pot na trasi proge Jesenice–Rateče v okolici Gozda Martuljka	15
Slika 16: Most na neurejenem delu trase proge Jesenice–Rateče	15
Slika 17: Neurejeni del trase proge Jesenice–Rateče	15
Slika 18: Stanje predora Paka 1 na trasi proge Velenje–Otiški Vrh	16
Slika 19: Most in predor nekdanje proge Velenje–Otiški Vrh v Hudi luknji	16
Slika 20: Stanje trase proge Velenje–Otiški Vrh ob izhodu iz predora Huda luknja	16
Slika 21: Viadukt Gornji Dolič na trasi proge Velenje–Otiški Vrh	17
Slika 22: Obnovljeni most na trasi proge Velenje–Otiški Vrh v Slovenj Gradcu	17
Slika 23: Stanje trase proge Velenje–Otiški Vrh med Slovenj Gradcem in Otiškim Vrhom	17
Slika 24: Nasip trase proge Poljčane–Zreče v okolici Zbelovega	19
Slika 25: Asfaltirana pot na trasi proge Poljčane–Zreče v okolici Loč	19
Slika 26: Nasip trase proge Poljčane–Zreče v okolici Loč	19
Slika 27: Obnovljena lokomotiva z vagoni v Slovenskih Konjicah na trasi proge Poljčane–Zreče	19
Slika 28: Asfaltirana cesta na trasi proge Slovenska Bistrica (postaja)–Slovenska Bistrica (mesto)	19
Slika 29: Stanje na trasi proge Hrpelje - Kozina–Trst v okolici Mihel	21
Slika 30: Informacijska tabla ob trasi proge Hrpelje - Kozina–Trst, ki traso označuje kot rekreativno pot	21
Slika 31: Viadukt trase proge Hrpelje - Kozina–Trst pod Nasircem	21
Slika 32: Zelena pot Tajuna v pokrajini Madrid, Španija (program »Vias Verdes«), na trasi ukinjene železniške proge (Vias ..., 2008)	26
Slika 33: Zelena pot Jara v pokrajini Toledo, Španija (program »Vias Verdes«), na trasi ukinjene železniške proge (Vias ...)	26
Slika 34: Rekreatijska pot v urbanem okolju na ukinjeni železniški progi Bristol–Bath, Velika Britanija (Sustrans ..., 2008)	26
Slika 35: Turistični vlak na ukinjeni progi Taurach, Avstrija (Club ..., 2008)	26
Slika 36: Prikaz območja obdelave (kart. podl. DOF, 2006)	31

Slika 37: Shematski prikaz poteka proge Hrpelje - Kozina-Trst (prirejeno po Orbaniću, 1993)	32
Slika 38: Železniška vodna postaja Klanec pri Kozini. (kart. podl. DOF, 2006)	34
Slika 39: Kompleks vodne črpalke na približno 100 let stari razglednici	35
Slika 40: Objekt vodne črpalke in čuvajnice	35
Slika 41: Vodni rezervoar	35
Slika 42: Čuvajnica v Mihelah	36
Slika 43: Viadukt pod Nasircem	37
Slika 44: Most pri Kozini	37
Slika 45: Soteska	37
Slika 46: Kilometrski kamen v bližini viadukta	38
Slika 47: Prostorska umestitev trase ukinjene proge Hrpelje-Kozina – Trst, grajeni objekti nekdanje železniške proge Hrpelje-Kozina-Trst in utrinki s trase (kartografska podlaga: DOF, 2006)	39
Slika 48: Kasarna v Mihelah	40
Slika 49: Objekt ob kasarni v Mihelah	40
Slika 50: Pregled obstoječe turistične ponudbe ter naravne in kulturne dediščine (kart. podl. TTN 5, 1995)	44
Slika 51: Strukturna analiza prostora – doline, grape, slemen, vrtače	45
Slika 52: Strukturna analiza prostora – vode, gozd, vozlišča	45
Slika 53: Analitična karta prometnih povezav in primernosti poti za različne uporabnike	47
Slika 54: Analitična karta pogledov na trasi opuščene proge (kartografska podlaga: DOF, 2006)	49
Slika 55: Pregledna karta krajinskih tipov (kart. podl. DOF, 2006)	50
Slika 56: Primer krajinskega tipa 1	51
Slika 57: Značilen prerez krajinskega tipa 1	51
Slika 58: Primer krajinskega tipa 1	51
Slika 59: Značilen prerez krajinskega tipa 1	51
Slika 60: Primer krajinskega tipa 2	51
Slika 61: Značilen prerez krajinskega tipa 2	52
Slika 62: Primer krajinskega tipa 3	52
Slika 63: Značilen prerez krajinskega tipa 3	52
Slika 64: Zaznavna analiza trase nekdanje proge	53
Slika 65: Prikaz lege Krajinskega parka Beka. M = 1 : 75 000 (Interaktivni ..., 2008)	55
Slika 66: Sigasti slap Brnjake na Glinščici (Slapovi..., 2008)	56
Slika 67: Struga Glinščice	56
Slika 68: Ponorni slap pred vhodom v Meletovo jamo	57
Slika 69: Naravni most v bližini Ociskih jam	57
Slika 70: Ostanki utrdbe na arheološkem najdišču Lorencon	58
Slika 71: Obrambni okop nekdanje utrdbe na arheološkem najdišču Lorencon	58
Slika 72: Dolina Glinščice na italijanskem ozemlju (Wikipedija ..., 2008)	59
Slika 73: Pregledna karta dopolnilnih krožnih kolesarskih poti z izhodiščem na rekreacijski poti ukinjene železniške povezave Hrpelje - Kozina-Trst (kartografska podlaga: DTK 50, 2001)	66
Slika 74: Dopolnilno omrežje pešpoti (kartografska podlaga: TTN 5, 1995)	70
Slika 75: Prikaz urejanja prenočišč v železniških vagonih (Marazion ..., 2008)	74

Slika 76: Miniaturna železnica (Rhyl ..., 2008)	74
Slika 77: Prometna ureditev na rekreacijski poti (kartografska podlaga: TTN 5, 1995)	77
Slika 78: Ureditev varnega dostopa kolesarjev in pešcev iz naselja Kozina do turistično-rekreativne poti	79
Slika 79: Znak Poti zdravja in prijateljstva kot primer vključevanja železnice in kolesarjenja	80
Slika 80: Znak poti Bristol–Bath, ki združuje rekreacijo in železnico (Bristol ..., 2008)	80
Slika 81: Primer pojasnjevalne table (Triglavski ..., 2008)	81
Slika 82: Primer informacijske table ob rekreacijski poti in primer usmerjevalne table oziroma kažipota	81
Slika 83: Prikaz območja, predvidenega za ureditev v počivališče	82
Slika 84: Pogled s predvidenega počivališča	82
Slika 85: Prikaz območja, predvidenega za ureditev v počivališče	82
Slika 86: Prikaz območja, predvidenega za ureditev v počivališče	83
Slika 87: Pogled s predvidenega počivališča	83
Slika 88: Prikaz območja, predvidenega za ureditev v počivališče	84
Slika 89: Prikaz območja, predvidenega za ureditev v počivališče	84
Slika 90: Železniški leseni pragovi, uporabljeni kot stebrički (Vias ..., 2008)	85
Slika 91: Klop iz železniških lesenih pragov (Railway ..., 2008)	85
Slika 92: Prikaz dela poti, potrebnega ukrepa utrjevanje poti (kart. podl. DOF, 2006)	86
Slika 93: Obstoječe stanje na trasi	86
Slika 94: Prerez stanja po ukrepu – utrditev poti	86
Slika 95: Prikaz dela poti, potrebnega ukrepa odstranitve vegetacije ob poti in na njej (kart. podl. DOF, 2006)	87
Slika 96: Prikaz obstoječega stanja	87
Slika 97: Prikaz ukrepa – odstranitev podrtih dreves s poti in odstranitev drevnine ob poti	87
Slika 98: Prikaz dela poti, potrebnega ukrepa odstranitev vegetacije ob poti zaradi zastiranja pogledov (kart. podl. DOF, 2006)	88
Slika 99: Prikaz obstoječega stanja	88
Slika 100: Prikaz ukrepa – odstranitev drevnine, ki zastira poglede	88
Slika 101: Prikaz dela poti, potrebnega ukrepa odstranitve kamenja s trase in utrditve brežin (kart. podl. DOF, 2006)	89
Slika 102: Prikaz obstoječega stanja	89
Slika 103: Prerez stanja po ukrepu – zavarovanje pobočja s sidrano visečo, varovalno mrežo in zasaditev drevnine	89
Slika 104: Prikaz dela poti, potrebnega ukrepa ureditve zaščitne ograje (kart. podl. DOF, 2006)	90
Slika 105: Prikaz obstoječega stanja	90
Slika 106: Prerez stanja po ukrepu – ureditev zaščitne ograje	90
Slika 107: Koncept ureditve in prerez območja ob čuvajnici v Mihelah	92
Slika 108: Koncept ureditve vodne črpalke Klanec	94
Slika 109: Prerezi ureditvenega območja vodne črpalke Klanec. M 1:500	95

1 UVOD

Pojav železniškega prometa v 19. stoletju je bil velik dosežek tedanjega časa. Železnice so prinašale napredek in so v veliki meri vplivale tako na gospodarski in družbeni kot tudi na prostorski razvoj posameznega kraja. Njihovo vodilno vlogo pri prometu na kopnem je v šestdesetih letih prejšnjega stoletja močno zamajal nagel razvoj cestnega prometa. Železnice so utrpeli veliko škodo. Primorane so bile k zaprtju številnih železniških povezav, zlasti lokalnih, manj donosnih prog. Ukinjenim progam so odstranili velik del opreme (tire, železniške pragove, jeklene konstrukcije mostov idr.) in jih v velikem številu primerov prepustili propadanju.

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

Od zaprtja večine železniških javnih prog pred približno 50 leti pa do danes je stanje v veliki veličini primerov nespremenjeno. Trase so izgubile svoj primarni namen in so bile zapuščene. Ponekod so se na njih razvile nadomestne rabe (gojenje gob v tunelih, dovozne poti, ceste idr.), ki pa ne izkoriščajo velikega potenciala opuščenih prog. Povečini se koridorji nekdanjih prog zaraščajo in spremljajoči železniški objekti propadajo.

Zanimanje za oživljanje ukinjenih železniških prog je zelo različno in pogojeno z lokacijo. Splošnega interesa za tovrstne proge pa v Sloveniji do nedavnega sploh ni bilo. Z razvojem zanimanja za rekreacijo in alternativnih oblik prometa sta v zadnjih 10 letih zaživela dva mednarodna projekta, v katera sta bili vključeni dve opuščeni progi (Trst–Poreč in Jesenice–Rateče), ki sta danes preurejeni v kolesarski poti. Razlogi za preurejanje omenjenih tras so obmejna lega in možnost povezovanja s sosednjimi državami ter lokacija v turistično že razvitih območjih (Obala, Gorenjska – Gozd Martuljek, Kranjska Gora, Planica). Izven takih območij pa je zanimanje za oživljanje tovrstnih tras bistveno manjše oz. ga ponekod sploh ni. Kot največji razlog lahko izpostavimo predvsem splošno nepoznavanje obravnavanih prog, ki je v tesni povezavi z možnostjo prepoznavanja trase proge kot nekdanje železniške povezave. Manj kot je še prisotnih ostankov in manj kot so ti prepoznavni, manjše je vedenje ljudi o obstoju nekdanje železnice. Razlog je tudi njihova razpršenost po celotnem ozemlju Slovenije.

Poleg tega so obravnavane železniške proge in pripadajoči objekti del kulturne zapuščine nekega kraja. Železnice so imele v preteklosti izrazito pomembno vlogo pri razvoju nekega kraja ali območja in si – čeprav opuščene – zaslužijo večjo pozornost. Ker niso zaščitene kot del kulturne dediščine, bi lahko z novo programsko vsebino traso in objekte obnovili,

jih ustrezno opremili z informacijsko infrastrukturo in vzpostavili določen režim vzdrževanja.

Opuščene železniške proge imajo velik potencial, ki v Sloveniji ostaja neizkoriščen. Marsikatera trasa poteka po zelo atraktivnih lokacijah, ki bi lahko bile zanimive za turiste in izletnike. Pogosto tudi povezujejo večje kraje, kar je zanimivo z vidika prometnega povezovanja. Z obnovo, ustrezno obliko programske vsebine in promocijo bi lahko popestrili turistično in rekreacijsko ponudbo ali razvijali prometne površine za alternativne oblike prometa.

1.2 DELOVNE HIPOTEZE

Predpostavljam, da so opuščene železniške proge v Sloveniji glede na njihov potencial deležne premalo pozornosti. Trase opuščenih prog so edinstveni linijski koridorji v prostoru, ki zaradi značilnosti železniške proge oblikujejo poseben tip koridorja z značilnimi lastnostmi (majhnimi nakloni in radiji ter enakomerno širino). Poleg tehničnih lastnostih imajo tovrstne trase izrazit povezovalni značaj, ki izhaja iz njihovega primarnega namena, in neodvisnost od ostalih prometnic v prostoru, kar se izraža v samostojnem, izoliranem koridorju. Pomembna značilnost je tudi zgodovinska vrednost tovrstne trase, ki je za današnjega človeka poučna.

Z analiziranjem tras ukinjenih železnic in trendov razvoja bi lahko definirali primerne strategije razvoja in urejanja, ki bi bile enotne za vse trase. Izhajajoč iz teh podatkov in podrobne analize obravnavanega območja, bi lahko ugotovitve uporabili pri oživljanju obravnavane proge Hrpelje - Kozina-Trst.

1.3 CILJI DIPLOMSKEGA DELA

Naloga se ukvarja z oceno stanja opuščenih železniških prog v Sloveniji in iskanjem ustreznih možnosti njihovega oživljanja. Ugotovitve se nato aplicirajo na obravnavano ukinjeno progo Hrpelje - Kozina-Trst.

Cilji diplomskega dela so:

- pregled stanja ukinjenih železniških povezav v Sloveniji,
- odkrivanje oblik oživljanja tras ukinjenih železniških prog ter ugotavljanje primernosti in uspešnosti teh programov,
- podajanje splošnih smernic za urejanje trase ukinjene proge,

- določitev nove programske vsebine za obravnavano traso nekdanje proge Hrpelje - Kozina–Trst,
- ureditev obravnavane trase nekdanje proge Hrpelje - Kozina–Trst.

1.4 METODE DELA

Delo se prične z zbiranjem in obdelavo literature o zgodovini železnic na Slovenskem s poudarkom na opuščenih železniških progah. Nato se na podlagi razpoložljivih knjižnih virov ugotovi posamezne poteke tras tovrstnih prog na terenu, čemur sledi terenski ogled vsake posamezne ukinjene javne železniške povezave. Sledi pregled prakse urejanja obravnavanih tras v tujini. Iz ugotovitev pregledov urejanja opuščenih železnic v Sloveniji in tujini bodo podane splošne smernice za oživljanje tovrstnih koridorjev.

Nato se delo preusmeri na obravnavano območje koridorja trase opuščene železniške proge Hrpelje - Kozina–Trst na slovenskem ozemlju z ožjim okoliškim prostorom. Izhajajoč iz literature, kartografskih podlog in terenskega ogleda, se izdelata inventarizacija in analiza.

Na podlagi zbranih podatkov in ugotovitev je za obravnavano območje določena najprimernejša oblika oživljanja. Podajo se smernice in predlogi urejanja.

2 ŽELEZNIŠKE PROGE

Tema diplomskega dela se navezuje na železniške proge. Za boljše razumevanje tematike je bil opravljen krajši pregled zgodovinskega razvoja železniškega omrežja v Sloveniji, ki se zaradi obsežnosti omejuje le na najbolj ključne podatke. Pregled temelji na železniških progah in se osredotoča na razloge za gradnje, prostorske umestitve prog, krizna obdobja in razloge za zaprtje ukinjenih prog.

2.1 PREGLED RAZVOJA ŽELEZNIŠKEGA OMREŽJA NA SLOVENSKEM

Besedilo v nadaljevanju temelji na podatkih iz virov Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici (Bogić, 1998) in Zgodovina železnic na Slovenskem (Mohorič, 1968).

Prva parna lokomotiva je bila zasnovana v Veliki Britaniji. Njen izumitelj je George Stephenson, ki jo je prvič testiral leta 1825. Sledile so izboljšave lokomotive in že čez pet so železnice začeli graditi tudi v ostalih državah po Evropi. Gradnjo železnic so ljudje spremljali z velikim navdušenjem in optimizmom.

Območje Slovenije je v tedanjih časih sodilo v avstrijsko državo, ki se je zavedala gospodarskega pomena železnic in jih je kmalu začela graditi. Za območje današnje Slovenije je bila predvidena gradnja t. i. Južne železnice, ki bi povezovala Dunaj s Trstom. Gradnja je kmalu stekla in dosegla Celje, Ljubljano in leta 1857 Trst. Graditeljem je veliko težav povzročalo težavno zemljišče na Slovenskem, predvsem Ljubljansko barje, kraški svet s pomanjkanjem vode in burjo ter savska soteska. V naslednjem državnem železniškem programu za slovensko deželo so bil predvidene proge od Velike Kaniže preko Ptuja do Maribora, proga po dravski dolini iz Maribora do Celovca in dalje čez Beljak do Vidma ter proga Št. Peter (Pivka)–Reka. Proge z izjemo slednje so bile z manjšimi zapleti tudi dokončane. Na Gorenjskem je nastala proga Trbiž–Jesenice–Ljubljana.

Avstrija je leta 1867 uvedla dualizem. Razpadla je na dva dela in nastala je Avstro-Ogrska. Podobno se je zgodilo tudi z železnicami. Madžari so pospešeno razvijali lastno povezavo do morja. Zaradi tega je nastala proga Pivka–Reka kot konkurenčna proga Madžarom. Naslednja povezava je nastala med novim glavnim oporiščem za vojno mornarico Puljem in Divačo. Zgrajeni sta bili tudi progi med Špiljem in Radgono ter med Hrpeljami - Kozino in Trstom.

Po letu 1876 se je pojavilo obdobje gradnje lokalnih prog, ki so nastale kot manjše povezave h glavnim prometnim žilam. Pobudniki so bili najprej lokalni prebivalci z željo po požitvi obrti, industrije in izkoriščanju naravnih bogastev. Nato je država uvidela pozitivni doprinos železnice – in nastale so številne lokalne železnice: kamniška proga Ljubljana–Kamnik, proga Radgona–Ljutomer, proga Celje–Velenje z odcepom Pesje–Škale, ozkotirna proga Poljčane–Konjice, vipavska proga Gorica–Ajdovščina, Ljubljana–Kočevje. Po potresu v Ljubljani leta 1895 je predvsem zaradi transporta stavbnega gradiva nastala vrhniška proga Vrhnika–Brezovica.

V začetku 20. stoletja je bila dokončana ozkotirna proga Trst–Poreč. Kmalu zatem je bila odprta tudi lokalna železnica Grobelno–Rogatec, ki je bila zgrajena zlasti zaradi zdravilišča Rogaška Slatina.

Leta 1906 so avstro-ogrske železnice uresničile svoj dolgoletni cilj. Zaradi privatizacije Južne železnice so bile primorane k gradnji nove lastne povezave med Dunajem in Trstom. Zgrajena je bila karavanška železnica iz Beljaka in Celovca pod Karavankami do Jesenic ter bohinjska železnica od Jesenic preko Bohinjske Bistrice, Gorice, Prvačine in Opčin do Trsta. V Trstu je morala država postaviti tudi lastno železniško postajo, in sicer postajo sv. Andreja, kamor sta se stekali tudi proga iz Hrpelj - Kozine in ozkotirna železnica iz Poreča. Naslednje leto je bila realizirana proga Murska Sobota–Hodoš, ki pa zaradi težnje po izoliranem železniškem sistemu ni bila povezana s preostalim železniškim omrežjem na Slovenskem. V sledečih letih se je nadaljevala gradnja lokalnih prog, in sicer so bile dograjene proge Trebnje–Tržišče–Krmelj, Kranj–Tržič in Slovenska Bistrica (Črešnjevce)–Slovenska Bistrica (mesto). Zgrajena je bila tudi povezava Novo mesto–Črnomelj–Metlika–Karlovec.

Leta 1914 je izbruhnila prva svetovna vojna, ki je močno vpliva tudi na železnice. Upravljanje prog in gradnjo novih odsekov je prevzela vojska. Tako so nastale ozkotirna proga Čedad–Kobarid in prometni trikotnik med južno, dolensko in gorenjsko progo in zvezno progo od Dravelj do vojaških skladišč. Po koncu vojne sta sledila propad Avstro-Ogrske in nastanek kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev. Nova država je združila vse železnice na svojem ozemlju z izjemo Južne železnice v Državne železnice SHS. Železnice na slovenskem ozemlju so se znašle v kritičnih razmerah. Zahodni del slovenskega ozemlja se je znašel pod italijansko oblastjo in enako se je zgodilo z železniškimi progami. Meja z Italijo je presekala tri železniške pomembne proge, izgubljeni so bili dostop do morja ter pomembna prometna križišča in priključne postaje. Podobno se je zgodilo tudi s progami ob avstrijski meji.

V obdobju med svetovnima vojnama so bili zgrajeni: podaljšek ozkotirne proge od Slovenskih Konjic do Zreč ter progi Ormož–Ljutomer–Murska Sobota in Krapina–Rogatec. Iz Kraljevine SHS je nastala Kraljevina Jugoslavija in posledično so se tudi železnice preimenovala v Jugoslovanske državne železnice. Sledilo je obdobje ukinjanja prog, v katerem so ukinili nekatere vojaške proge in progo Trst–Poreč. Pred začetkom druge svetovne vojne je bila na Slovenskem dokončala le še proga Sevnica–Tržišče.

Druga svetovna vojna je imela za železnice uničujoče posledice. Upravljanje železnic je prevzela nemška oblast. Jugoslovanska vojska je namenoma začela rušiti vse važnejše železniške objekte, da bi okupatorjeve sile počasneje napredovale. V času vojne so bili porušeni številni pomembni predori, postaje, železniške delavnice, mostovi in viadukti (med drugimi tudi borovniški viadukt). Po koncu vojne so se pričela obnovitvena dela, ki so zahtevala ogromno sredstev. Nova državna meja Jugoslavije z Italijo, določena v mirovni pogodbi, je presekala železniško omrežje na štirih mestih. Ljubljana je izgubila direktno povezavo do Gorice. Zato je bila zelo nujna gradnja proge med krajema Sežana in Dutovlje. Zgrajene so bile tudi nekatere proge v Obsotelju: Savski Marof–Kumrovec in Kumrovec–Podčetrtek–Stranje. Nagel razvoj cestnega prometa je v 60. letih 20. stol. prizadel železniški promet. Postal je resen konkurent železnicam in slednje so bile primorane v ukinjanje številnih zlasti lokalnih prog. Taka usoda je doletela proge Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče, Hrpelje - Kozina–Trst, Dravograd–Wolfsberg, Brezovica–Vrhnika, Naklo–Tržič, Jesenice–Planica, Velenje–Otiški vrh, Puconci–Hodoš in Slovenska Bistrica (Črešnjevce)–Slovenska Bistrica (mesto).

Leta 1991 je sledila osamosvojitev Slovenije. Skupnost Jugoslovanskih železnic je razpadla in Železniško gospodarstvo Ljubljana se je preimenovalo v Slovenske železnice. Leta 1992 so Slovenske železnice pridobile članstvo Mednarodne železniške zveze UIC. Po letu 1990 so evropske države začele z intenzivnim sodelovanjem z državami Srednje in Vzhodne Evrope pri vzpostavitvi vseevropske transportne mreže, ki bi vključevala vse vrste transporta. Vseevropska železniška mreža je sestavljena iz desetih koridorjev, od katerih slovensko ozemlje sekata V. in X. koridor. V. koridor je zahteval ponovno vzpostavitev železniške povezave Slovenije z Madžarsko, kar se je uresničilo leta 2001. Bogić (1998) meni, da bodo morale Slovenske železnice v prihodnosti uresničiti še mnogo zamisli in načrtov, če bodo hotele sodelovati in tudi konkurirati ostalim tranzitnim tokovom v Evropi. V ta namen so predvidene številne nove investicije, med katerimi je prav gotovo na prvem mestu drugi tir med Divačo in Luko Koper.

Preglednica 1: Kronološki pregled odpiranja in zapiranja prometa na železniških progah na območju Slovenije (prirejeno Bogič, 1998)

Proga	Letnica odprtja	Opombe
Gradec–Celje	1846	
Celje–Zidani Most	1849	
Zidani Most–Ljubljana	1849	
Ljubljana–Trst	1857	
Pragersko–Nagy Kanizsa	1860	
Zidani Most–Sisak	1862	
Maribor–Celovec	1863	
Ljubljana–Trbiž	1870	Proga Jesenice–Planica zaprta leta 1966.
Št. Peter (Pivka)–Reka	1873	
Divača–Pulj	1876	
Dravograd–Wolfsberg	1879	Proga zaprta leta 1966.
Špilje–Radgona	1885	
Hrpelje - Kozina–Trst (Sv. Andrej)	1887	Proga zaprta leta 1959.
Čakovec–Lendava–Szombathely	1890	
Radgona–Ljutomer	1890	
Ljubljana–Kamnik	1891	
Celje–Pesje–Velenje	1891	T. i. savinjska železnica.
Pesje–Škale	1891	Proga zaprta leta 1966.
Poljčane–Slovenska Konjice	1892	Ozkotirna proga, zaprta leta 1963.
Ljubljana–Grosuplje–Kočevje	1893	
Grosuplje–Novo mesto	1894	
Novo mesto–Straža	1894	
Brezovica–Vrhnika	1899	Proga zaprta leta 1966.
Velenje–Dravograd	1899	Proga Velenje–Otiški Vrh zaprta leta 1968.
Gorica–Prvačina–Ajdovščina	1902	
Trst (Sv. Andrej)–Koper–Poreč	1902	Ozkotirna proga, zaprta leta 1935.
Grobelno–Rogatec	1903	
Celovec–Beljak–Jesenice	1906	T. i. karavanška proga – Transalpina.
Jesenice–Gorica	1906	T. i. bohinjska proga – Transalpina.
Gorica–Trst (Sv. Andrej)	1906	T. i. kraška proga – Transalpina.
Murska Sobota–Hodoš–Körmend	1907	Proga Puconci–Hodoš zaprta leta 1968.
Kranj–Tržič	1908	Proga Naklo–Tržič zaprta leta 1966.
Trebnje–Tržišče–Krmelj	1908	
Slovenska Bistrica–Slovenska Bistrica (mesto)	1908	Proga zaprta leta 1966.
Novo mesto–Metlika–Bubnjarci	1914	T. i. belokranjska železnica.
Čedad–Kobarid	1915–18	Vojaška železnica, proga zaprta leta 1932.
Dravlje–Vodmat (Ljubljana)	1917	Vojaška železnica, po prvi svetovni vojni postopoma odstranjena.

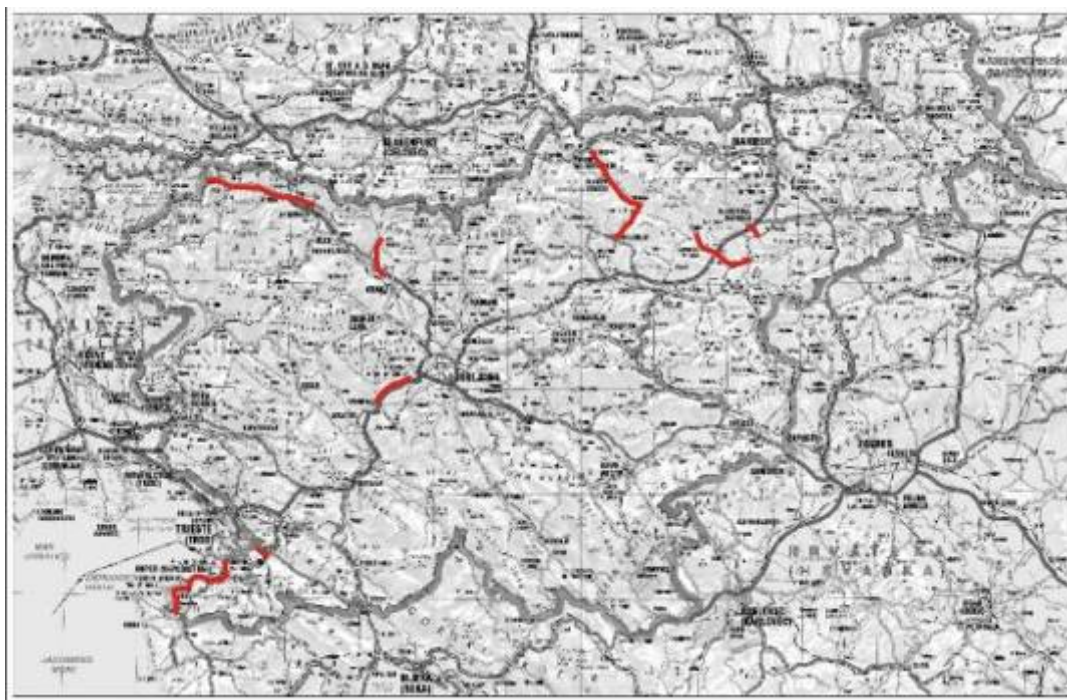
»se nadaljuje«

»nadaljevanje«

Proga	Letnica odprtja	Opombe
Slovenske Konjice–Zreče	1920	Ozkotirna proga, zaprta leta 1963.
Ormož–Ljutomer–Murska Sobota	1924	
Rogatec–Krapina	1930	
Zidani Most–zvezni lok (nov most)	1931	
Vrhnika–Vrhnika trg	1935	Proga zaprta leta 1966.
Sevnica–Tržišče	1938	
Laze–Črnuče–Vižmarje	1943	Proga zaprta leta 1945.
drugi tir Zidani Most–Dobova	1944	
Preserje–Borovnica	1947	Nova trasa mimo porušenega viadukta.
TV 15–Jelenov žleb–Trnovski gozd	1948	T. i. pionirska proga, ozkotirna, zaprta leta 1954.
Sežana–Dutovlje	1948	
Stranje–Podčetrtek–Kumrovec	1960	
Prešnica–Koper (tovorna postaja)	1967	
Koper (tovorna postaja)–Koper (potniška postaja)	1979	
zvezni lok v Divači	1986	
Puconci–Hodoš	2001	

2.2 UKINJENE JAVNE ŽELEZNIŠKE PROGE V SLOVENIJI IN NJIHOVO TRENUTNO STANJE

V sklopu diplomske naloge je bil leta 2006 izveden terenski ogled stanja vseh ukinjenih javnih železniških prog v Sloveniji. Namena terenskega ogleda sta bila pregled stanja na nekdanjih progah in morebitnih oblik oživljanja tovrstnih tras ter ocena potenciala vsake posamezne ukinjene proge za oživljanje trase. Zaradi pomanjkanja literature o določenih ukinjenih progah in slabega stanja na terenu določene trase prog na terenu niso bile prepoznane in posledično njihovo stanje ni opisano. Slednje velja za progi Naklo–Tržič in delno tudi za progo Slovenska Bistrica (postaja)–Slovenska Bistrica (mesto).



Slika 1: Ukinjene javne železniške proge v Sloveniji (kart. podl. DPK, 2008)

2.2.1 Proga Trst–Poreč

Proga je delovala od leta 1902 do leta 1935. Nastala je predvsem zaradi velikih mest in goste poseljenosti na zahodnem delu Istre. Bila je ozkotirna in oprijelo se jo je ime poreška proga, porečanka ali italijansko Parenzana (Orbanić, 1993).

Proga Trst–Poreč je potekala od postaje pri Sv. Andreju v Trstu preko trase proge Sv. Andrej–Hrpelje - Kozina in po 800 metrih se je od proge odcepila. Pot je nadaljevala skozi postajališča Monte Costiglione, Žavlje, Milje, Škofije, Dekani do Kopra. Odtod je potekala ob morju do postaje Izola, kjer se je trasa začela vzpenjati, in preko predora dosegla Strunjan. Od Strunjana do naslednjega postajališča Sv. Lucija je proga vodila spet skozi predor in postopoma je dosegla soline, kjer je bila postaja Sečovlje. Odtod je v velikem loku zavila proti postajališču Savudrija, kjer je bil načrtovan odcep za Umag, vendar ni bil nikoli uresničen. Sledili sta postajališči Markovac in Kaldanija in največja postaja na progi – Buje. Proga je nadaljevala pot mimo Triban, Grožnjana, kjer stojita dva predora, do Kostanjevice in Završja. Do Oprtja sta bila še dva predora in nato se je spustila v dolino Mirne, do postaj Livada, Sv. Štefan, Motovun in skozi zadnji predor do Karojbe, Rakotule, Vižinade, Baldaše, Labince, Višnjana in Nove vasi do končne postaje Poreč. Progo so nameravali podaljšati do Kanfanarja, vendar do tega ni nikoli prišlo (Roselli, 2002).

Dolžina proge znaša 123,1 kilometra, na njej je bilo 14 postaj in od 16 do 21 postajališč. Najnižji točki proge sta ob morju v Trstu in Kopru, kjer je nadmorska višina 2 metra, najvišja pa v Grožnjanu z nadmorsko višino 293 metrov. Največji nagib proge je 28 promilov. Gradnja proge je zahtevala 8 predorov, 11 mostov in 6 viaduktov (Orbanič, 1993).

Stanje na progi

Trasa proge je v postopku obnavljanja. V letu 2000 je 17 občin iz Slovenije, Italije in Hrvaške, po katerih teče trasa proge, podpisalo pismo o nameri o obnovitvi trase, ki naj bi služila za rekreacijske namene, predvsem pa kot kolesarska pot. Projekt je poimenovan »Pot zdravja in prijateljstva – Parenzana«.

Ogled proge se je omejil samo na tisti del proge, ki poteka po slovenskem ozemlju. Na mejnem prehodu Škofije trasa železnice preide na slovenska tla. Po nekdanji progi nas vodi makadamska pot, ki sredi naselja Škofije preide na novo asfaltirano kolesarsko pot. Na Škofijah je do sedemdesetih let stala čakalna lopa tamkajšnjega postajališča, ki je danes ni več. S Škofij vodi pot čez most nad avtocesto do tovarne Lama, kjer pot prečka magistralno cesto v naselju Dekani. Tu še danes stoji postaja Dekani, ki je dobro ohranjena in služi stanovanjski rabi. Makadamska pot nas vodi mimo polj do zgledno obnovljenega in z informativno tablo opremljenega mostu čez reko Rižano. Most je identičen prvotnemu, ki je bil prodan za staro železo. Razlika je samo v materialu gradnje.

Trasa proge nadaljuje svojo pot proti Kopru ob Škocjanskem zatoku, kjer obenem potekata hitra cesta in železnica Prešnica–Koper. Ta del trase je še v izgradnji. V Kopru nas na železnico spominja tamkajšnja postaja, ki je preurejena v poslovne prostore. Skozi mesto nas vodijo kolesarske poti, ki približno sledijo trasi proge. V Semedeli se priključimo na priobalno traso proge, ki teče tik ob morju in magistralni cesti med Koprom in Izolo. V Semedeli je bila ohranjena čuvajnica postajališča le do konca druge svetovna vojne.



Slika 2: Pot zdravja in prijateljstva pri Škofijah



Slika 3: Most Poti zdravja in prijateljstva čez Rižano



Slika 4: Pot zdravja in prijateljstva med Koprom in Izolo

Izola je pomembno mesto za Poti zdravja in prijateljstva. Tu nas že ob vstopu v mesto na progo opomni lokomotiva P.3, ki je nekdanj toč vozila. Lokomotiva je zavarovana s stekleno konstrukcijo in opremljena z informativno tablo. Poleg te zanimivosti je v mestu tudi muzej Parenzana. V Izoli je lepo ohranjena tudi potniška zgradba na postaji, kjer so danes stanovanja in pisarne, vendar je skozi ta del mesta pot še v izdelavi.

Poti zdravja in prijateljstva se priključi nazaj na traso železniške proge na makadamski cesti nad mestom in se vzpenja do predora Šalet. Dobro ohranjen predor je osvetljen in opremljen z informativno tablo. Skozi predor trasa nadaljuje svojo pot po strunjanski dolini. Ob asfaltirani poti je urejen tudi prostor za postanek z mizo, klopmi, košem za smeti ter nadstreškom.

Blizu Strunjana so opazni ostanki mostu nekdanje železniške proge nad potokom Roja. Pot se zopet prične vzpenjati in prispe do drugega predora na slovenskem delu proge. Predor Lucan je daljši, a enako urejen kot njegov predhodnik. Po 550 metrih se pot nadaljuje v Portorožu. Ostanke železnice v Portorožu sta postajališče in nadvoz v zelo dobrem stanju.

Sredi Portoroža se trenutno zaključi urejeni del Poti zdravja in prijateljstva. Odtod dalje so trasa proge in pripadajoče zgradbe vidne in prepoznavne le na nekaterih odsekih. Takšen je npr. odsek trase, ki dvignjeno poteka na obrobju Sečoveljskih solin.

Takoj za Portorožem sta sledili postaja v Luciji, ki so jo podrli leta 1995, in čuvajnica na postajališču v Padernu (vgrajena v stanovanjsko zgradbo). Pred prestopom meje je bila zadnja postaja Sečovelje (ohranjena in spremenjena v stanovanjsko rabo).



Slika 5: Počivališče ob Poti zdravja in prijateljstva



Slika 6: Predor Valeta na Poti zdravja in prijateljstva



Slika 7: Stanje trase proge Trst-Poreč pri Sečoveljskih solinah

Na podlagi terenskega ogleda, ki je bil opravljen neko aprilsko nedeljo, lahko povzamemo, da je glede na veliko število kolesarjev in sprehajalcev pot dobro poznana predvsem med lokalnim prebivalstvom in tudi dobro obiskana.

2.2.2 Progi Brezovica–Vrhnika in Vrhnika–Vrhnika trg

Največji pobudnik gradnje vrhniške proge je bil takratni ljubljanski župan in lastnik rudnika v Ligojni Ivan Hribar, ki si je prizadeval za boljše odvažanje premoga. Nasploh pa je bilo v okolici Vrhnike veliko rudnikov, npr. v Zaklancu pri Vrhniki, Veliki Ligojni, Drenovem Griču itd. Odločilen za progo je bil potres leta 1895, saj so Ljubljančani za obnovo mesta potrebovali gradbeni material z Vrhnike. Javni promet je po novo zgrajeni širokotirni progi Brezovica–Vrhnika stekel 24. julija 1899. Na željo Vrhnčanov so progo podaljšali za 665 metrov do novega postajališča Vrhnika mesto (trg). Uradna otvoritev tega dela proge je bila 28. 12. 1934 (Rustja, 2003).

Proga se je od proge Ljubljana–Trst odcepila pri postaji Brezovica, ki je nastala prav zaradi novo zgrajene proge proti Vrhniki. Proga poteka v ravni liniji proti naslednjem postajališču Lukovica, kjer ni bilo nobene stavbe za čakajoče potnike. Nadaljuje se proti Logu pri Brezovici, kjer je bila na postajališču čuvajnica. Proga se je na tem odseku križala v nivoju s cesto Ljubljana–Postojna. Zaradi prometne nesreče leta 1930 so na tem delu uredili nadvoz ceste nad železniško progo. Sledila je pomembna postaja Drenov Grič na vrhniški lokalni progi. Tu se proga usmeri proti Veliki Ligojni in nato v ravni črti teče nepretrgoma do postaje Vrhnika (Rustja, 2003).

Proga je bila slabo zgrajena. To še posebej velja za premostitvene objekte (prepuste), ki so imeli preplitve temelje. Nasploh pa gradnja proge ni bila zahtevna delo, saj na njej ni bilo večjih premostitvenih objektov. Usek na Logu, ki so ga zgradili zaradi križanja s cesto, je bil urejen pol stoletja pozneje. Na progi so bili ob otvoritvi dve postaji (Vrhnika in Drenov Grič) in tri postajališča (Lukovica, Log in Brezovica). Nato se je postajališče Brezovica prekvalificirala v postajo in zgrajeno je bilo tudi postajališče Vrhnika trg. Med zanimivostmi proge je bil čebelarski vlak, s katerim so vozili čebele predvsem na ajdovo pašo na Dolenjsko, v Pomurje in na Dravsko polje (Rustja, 2003).

Stanje na progi

V bližini postaje Brezovica je po trasi speljana makadamska pot, ki je rezervirana za pešce. Pot vodi skozi naselje Brezovica, prečka cesto in pelje mimo polj proti avtocesti. Na tem odseku je avtocesta povozila določen del stare trase, zato njenih sledov tukaj ne vidimo. Naslednji ostanek proge je stara čuvajnica na postajališču Log. Danes se nahaja na robu avtoceste. Na Logu so spet zaznavni ostanki proge. Tu proga potekala v useku, nad katerim je danes speljana cesta.



Slika 8: Stanje na trasi proge Brezovica–Vrhnika pri Brezovici



Slika 9: Del trase proge Brezovica–Vrhnika v useku



Slika 10: Stanje mostov na progi Brezovica–Vrhnika



Slika 11: Del trase proge Brezovica–Vrhnika na Vrhniki

Makadamska pot nas vodi proti Drenovemu Griču. Odtod teče v ravni črti vzporedno s cesto Ljubljana–Vrhnika. V Drenovem Griču teče mimo stanovanjskih hiš do Drenovega Griča 28, kjer je bilo nekoč postajno poslopje. Danes zgradba služi kot stanovanjska hiša. Z asfaltirane poti, ki vodi skozi naselje Drenov Grič, preide trasa zopet na makadamsko pot in se usmeri proti Vrhniki. Odtod teče trasa ravno po nasipu proti Vrhniki. Ta del proge je najslabše ohranjen. Nekdanji prepusti in mostovi so v razpadajočem stanju. Pot je tudi precej zaraščena.

Pred Vrhniko pot preide na nekaj zasebnih parkirišč in vrtov. Od postaje Vrhnika sta vidni le še nakladalna rampa in postaja, ki je nadzidana in spremenjena v stanovanja. Po trasi proge Vrhnika–Vrhnika trg je položen asfalt in pot služi pešcem in kolesarjem.

Od celotne poti, ki vodi po trasi proge, se prebivalci najpogosteje poslužujejo asfaltiranega dela proge skozi Vrhniko, dela proge, ki vodi skozi Brezovico in Drenov Grič. Preostali del proge zaradi slabega stanja poti večinoma sameva.

2.2.3 Proga Jesenice–Rateče

Stanje na progi

Po trasi ukinjene proge je predvidena kolesarska proga, ki je deloma že uresničena v sklopu mednarodnega projekta »Kolesarske poti treh dežel«. Projekt se navezuje na kolesarske povezave v Italiji in Avstriji, ki imata zelo visoko razvit kolesarski turizem in s tem tudi infrastrukturo za kolesarje. Omenjeni projekt se je osredotočil le na odsek stare proge v občini Kranjska Gora, in sicer od mejnega prehoda Rateče do Mojstrane.



Slika 12: Urejena kolesarska pot na trasi proge Jesenice–Rateče



Slika 13: Urejeno počivališče za kolesarje ob kolesarski poti v Kranjski Gori



Slika 14: Eden od številnih ohranjenih in obnovljenih mostov na kolesarski poti po trasi proge Jesenice–Rateče

Od mejnega prehoda Rateče do naselja Rateče je danes po trasi proge speljana makadamska pot, ki ob stari železniški postaji dobi asfaltno prevleko. Odtod pelje mimo številnih prepustov in mostov, ki so bili pred nedavnim prenovljeni. Tik ob smučarski progi v Podkorenu stoji obnovljeno postajališče Podkoren. Pot se nadaljuje skozi travnike in gozdove do Kranjske Gore, kjer kolesarska pot zapusti traso proge in se usmeri proti središču naselja. Na tem odseku kolesarske poti je urejeno počivališče, ki je namenjeno izključno kolesarjem in vsebuje gostinsko ponudbo, klopi z mizami za počivanje in igrala za otroke. Za kolesarje je v mestu poskrbljeno tudi z velikim številom izposojevalnic koles.

V Kranjski Gori je malo ostankov trase proge, saj se je mesto širilo tudi preko trase. Tako na primer na trasi stoji Hotel Kompas. Ob robu naselja se je ohranil most z železno konstrukcijo, ki prečka reko Pišnico. Most danes služi le še uporabnikom bližnjega golfskega igrišča. V bližini se na traso proge spet priključi kolesarska pot in nadaljuje proti Gozdu Martuljku. Trasa pelje skozi gozdove, travnike, pašnike in celo prečka smučarsko progo. Ob poti je poskrbljeno tudi za počivališče.

V Gozdu Martuljku se urejeni del kolesarske poti zaključi. Tu je nekoč stal most, od katerega so ostali samo kamniti nosilci. Trasa proge se nadaljuje kot asfaltirana pot še kak kilometer do točke, kjer je po progi speljana cesta. Na tem delu ravnokar potekajo gradbena dela za ureditev kolesarske poti. Na traso proge se kolesarska pot priključi pri cestnem počivališču in obnovljenemu mostu z železno konstrukcijo, ki prečka Savo Dolinko. Odtod do Mojstrane po trasi vodi makadamska pot, ki preko železnih mostov mnogokrat prečka reko. Na nekdanji progi pred naseljem Mojstrana stoji nov industrijski obrat. Tam se kolesarska pot dokončno usmeri na magistralno cesto. Po trasi proge najprej vodi kolovoz, nato le zelo ozka stezica, ki pa kmalu postane neprehodna. Odtod dalje je od nekdanje proge viden le zaraščen nasip.



Slika 15: Kolesarska pot na trasi proge Jesenice–Rateče v okolici Gozda Martuljka



Slika 16: Most na neurejenem delu trase proge Jesenice–Rateče



Slika 17: Neurejeni del trase proge Jesenice–Rateče

Na podlagi terenskega ogleda lahko ugotovimo, da je urejeni del proge, ki zavzema traso železnice od Rateč do Gozda Martuljka, precej dobro obiskan. Uporabniki so predvsem lokalni prebivalci, ki se poti poslužujejo za rekreativne namene. Nekaj je tudi turistov, saj je omenjena pot vrisana v kolesarske vodnike in različne turistične zemljevide.

2.2.4 Proga Velenje–Otiški Vrh

Glavni vzrok za gradnjo proge Dravograd–Celje je zamisel o transversalni progi, ki bi povezala Knittelfeld, Dravograd, Celje, Rogatec in Zaporešič. To naj bi bila glavna povezava Češke z našimi kraji in Hrvaško preko krajev s tradicionalno razvitim železarstvom in bogatimi rudniki. Pobude o gradnji proge iz Celja do Dravograda so bile navzoče že veliko prej, saj je področje Savinjske, Šaleške, Paške, Mislinjske in Labotske doline z bogatim gospodarstvom in gosto poseljenostjo na južnem delu nujno potrebovalo železniško povezavo. Najprej so zgradili progo Celje–Velenje, ki je bila odprta 27. 12. 1891, in se nato posvetili progi od Velenja do Dravograda, ki je bila bistveno zahtevnejša (Grabner in sod., 1999).

Proga je bila dolga 36,7 kilometrov, njen največji vzpon pa znaša 25 promilov. Trasa poteka od Velenja proti zgornjemu toku Pake. Na kratkem (6,5 km), a zelo težavnem delu proge z zelo velikim vzponom med postajališčem Paka in postajo Mislinja je pet predorov. Ti so bili potrebni zaradi ožine doline. Najdaljši in najznamenitejši predor je v soteski Huda luknja. Pred 421 metrov dolgim predorom stoji kamnit most, ki prečka ustje podzemne jame. Poleg predorov je bilo na tem odseku potrebno zgraditi tudi osem mostov, od katerih jih je imelo sedem jekleno nosilno konstrukcijo. Čeprav Paka nima široke struge, imajo mostovi velike mostne razpetine, ker so reko prečkali poševno. Najdaljši most je imel svetlo odprtino 29,7 metrov. V Gornjem Doliču stoji 101,3 metra dolg kamniti viadukt, takoj za njim pa predor. Pred postajo Mislinja je proga vodila v peti, zadnji predor. Postaja Mislinja je s 589 metri nadmorske višine najvišja točka na progi. Odtod proga poteka po nekoliko širši Mislinjski dolini. Ta odsek proge je bil gradbeno

manj zahteven, in sicer je zahteval le dva večja objekta: most čez Suhadolnico v Slovenj Gradcu in most tik pred postajo Otiški Vrh (Resnik in Stepic, 1991).

Na danes ukinjenem odseku od Velenja do Otiškega Vrha je delovalo 6 postaj (Velenje, Gornji Dolič, Mislinja, Dovže, Slovenj Gradec in Otiški Vrh) ter 8 postajališč (Selo, Paka, Huda luknja, Turiška vas, Sv. Martin pri Slovenj Gradcu, Slovenj Gradec mesto, Sv. Jedrt in Št. Janž pri Spodnjem Dravogradu). Postajališče Huda luknja je bilo zaradi premajhnega števila potnikov kmalu ukinjeno. Postaja Otiški Vrh pa je bila ob otvoritvi proge le postajališče (Grabner in sod., 1999).

Stanje na progi

Ukinjeni del proge se začne v Velenju, kjer so ravno na trasi proge med Velenjem in Selom zgradili stanovanjske bloke. V dolini reke Pake je še vedno viden nasip, po katerem je bila speljana proga. Ponekod je po trasi speljan kolovoz, večinoma pa je zaraščena. Od številnih mostov so ostali le kamniti nosilci. Jeklene konstrukcije so dosledno odvzeli vsakemu mostu.

Ta odsek proge je najbolj slikovit in ima največ mostov in predorov. Prvi predor v smeri proti Mislinji je Paka 1. Po ukinitvi proge so ga uporabljali za gojenje gob (šampinjonov), danes je predor v zapuščenem stanju. Oba vhoda v Paka 1 sta zazidana, v notranjosti predora so še vidni vsi ostanki nekdanje dejavnosti. Predor je težko dostopen. V bližini se nahaja predor Paka 2, ki je podobno kot prejšnji zelo težko dostopen. Služi za nekakšno skladišče gradbenega materiala in orodja. Severni del predora se je v dolžini 10 metrov že podrl. Pot po trasi odtod do naslednjega predora v Hudi luknji se postopoma spremeni v makadamsko pot. Dostop do znamenitega vhoda v jamo v Hudi luknji je zaprt. Prav tako je zaprt tudi predor. Pred vhodom v predor je kamniti ločni most, eden redkih ohranjenih mostov na progi. Skozi ta predor so leta 1971 položili vodovodne cevi za velenjski vodovod. Zazidan izhod iz predora je tako zaraščena, da je komaj opazen.



Slika 18: Stanje predora Paka 1 na trasi proge Velenje–Otiški Vrh



Slika 19: Most in predor nekdanje proge Velenje–Otiški Vrh v Hudi luknji



Slika 20: Stanje trase proge Velenje–Otiški Vrh ob izhodu iz predora Huda luknja

Trasa proge se nadaljuje proti Gornjemu Doliču, kjer sta bili nekdanj železniška in vodna postaja. Železniška postaja služi za stanovanjsko rabo. Pri širitvi ceste proti Vitanju pa so odstranili nasip trase čez dolino. Na robu naselja stoji viadukt Gornji Dolič, edini viadukt na progi. Štiri od osmih lokov viadukta so zrušili med drugo svetovno vojno. Manjkajoči del so obnovili z betonskim loki. Takoj za viaduktom sledi predor, ki je v precej boljšem stanju kot ostali. Skozi predor namreč vodi lokalna cesta v peskokop. Cesta se nadaljuje do naslednjega in zadnjega predora Mislinja, ki je bil miniran med drugo svetovno vojno. Danes je obnovljen in nad njim pelje lokalna cesta v naselje. Tik ob izhodu iz predora stoji postajna stavba, kjer obratujeta picerija in pošta.

Odtod pelje trasa proge ob robu Mislinjske doline v obliki kolovoza. V Slovenj Gradcu se sled trase proge izgubi. Lepo pa je ohranjeno še postajno poslopje, ki služi za obratovanje raznih poslovnih dejavnosti. Na robu mesta je železnica s preko 32 m dolgim mostom prečkala reko Suhadolnico. Ta most je eden od dveh ohranjenih mostov z jekleno konstrukcijo na progi. Vse od zaprtja proge do leta 2005 je propadal. Nato ga je občina obnovila ter opremila z informativno tablo in danes služi sprehajalcem. Naprej od Slovenj Gradca je trasa proge označena kot pot za pešce. Ponekod je asfaltirana, večinoma pa je le ozka stezica ali kolovoz. Pred postajo Otiški Vrh je drugi ohranjeni most na progi, po katerem pelje industrijski tir.



Slika 21: Viadukt Gornji Dolič na trasi proge Velenje–Otiški Vrh



Slika 22: Obnovljeni most na trasi proge Velenje–Otiški Vrh v Slovenj Gradcu



Slika 23: Stanje trase proge Velenje–Otiški Vrh med Slovenj Gradcem in Otiškim Vrhom

Večina trase proge je v slabem stanju, predvsem del med Velenjem in Mislinjo, kjer je proga zaraščena, predori so zazidani ali se rušijo in mostov ni več. Ta del proge je neuporaben. Predor Paka 1 so nekdanj uporabljali za gojenje gob. Tudi predor v Hudi luknji, ki je turistično atraktiven, je popolnoma zanemarjen. Edini obiskovalci so lokalni prebivalci, ki uporabljajo traso v okolici Slovenj Gradca, kjer je precej skromno urejena rekreativna pot.

2.2.5 Proga Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče

Konjiška železnica je bila zanimiva zaradi obsežnih gozdov, premogovnikov in usnjarske dejavnosti v Slovenskih Konjicah. Zaradi previsokih stroškov širokotirnih železnic so progo gradili kot ozkotirno. Proga med Poljčanami in Slovenskimi Konjicami je bila uradno odprta 20. decembra 1892. 15. 1. 1920 so jo podaljšali do Zreč, kjer je bila kovaška industrija (Bučar, 2005).

Proga je bila v celoti dolga 21,2 kilometra in je potekala vzporedno z Južno železnico in konjiško okrajno cesto do Spodnjih Laž, kjer je bilo prvo postajališče. Tu se je proga skupaj s cesto usmerila na desno pod viadukt železnice Dunaj–Trst do Zbelovega, kjer je bilo drugo postajališče. Sledili sta postaja Loče in premostitev reke Dravinje. Proga se je usmerila preko Senožeta in ponovno prečkala Dravinjo pred Dražo vasjo. V vasi je bilo postajališče. Odtod je proga mimo travnikov in njiv prispela do končne postaje Slovenske Konjice. Največji naklon proge je znašal 16 promilov. Od Slovenskih Konjic se je proga dvigovala proti Zrečam (Bučar, 2005).

Stanje na progi

Trasa proge Poljčane–Zreče je ena od najslabše ohranjenih ukinjenih prog. Vidna je le še na redkih odsekih nekdanje proge. Proga se je od Južne železnice odcepila v Poljčanah in je peljala vzporedno z železnico. Občasno je vidna v obliki nasipa. Ker trasa poteka zlasti po kmetijskih površinah, je večinoma zatravljena, ponekod pa popolnoma zaraščena z drevnino. Pred naseljem Zbelovo stoji viadukt železnice nad reko Dravinjo. Poleg reke sta bila pod viadukt speljani tudi lokalna cesta in proga. Od te točke proti naselju je viden nasip proge. V Zbelovem so bili čez traso proge zgrajeni nekateri objekti. Odtod do naslednje vasi Mlače je traso proge skoraj nemogoče najti. Nato je po trasi pred naseljem Loče speljana asfaltna pot, ki se kmalu konča pri osnovni šoli sredi naselja. Tam je ostalo še nekaj nasipa proge, ki pa ga kmalu spet ni več. Proga je tam prečkala Dravinjo, vendar od mostu ni ostalo nič. Na drugem bregu Dravinje so ostanki proge spet vidni v obliki močno zaraščenega nasipa. Do njega vodi poljska pot, ki se kmalu priključi nanj. Pot vodi do nekaterih njivskih površin, zato tam pot spet izgine s trase proge. Trasa se usmeri proti Draži vasi, kjer o nekdanji progi ni več sledi. Dalje je proga vodila preko travnikov in njivskih površin vse do Slovenskih Konjic. Danes so na tem odseku ostanki proge komaj opazni. V središču Slovenskih Konjic so v spomin ohranili delček proge z obnovljeno lokomotivo in vagoni, ki so vozili natanko na tistem mestu. Proga se je skozi mesto nadaljevala proti Zrečam. Ta del je tako kot prejšnji zelo slabo ohranjen. V Zrečah pa je ostala nekdanja železniška postaja, ki sedaj služi stanovanjski rabi.



Slika 24: Nasip trase proge Poljčane–Zreče v okolici Zbelovega



Slika 25: Asfaltirana pot na trasi proge Poljčane–Zreče v okolici Loč



Slika 26: Nasip trase proge Poljčane–Zreče v okolici Loč



Slika 27: Obnovljena lokomotiva z vagoni v Slovenskih Konjicah na trasi proge Poljčane–Zreče

Nekdanje proge danes skoraj nihče ne uporablja. Asfaltirani del proge skozi Loče je bistveno prekratek in ne vodi nikamor. Del trase, po kateri je speljana poljska pot, pa je uporaben samo za določne bližnje lastnike kmetijskih površin.

2.2.6 Proga Slovenska Bistrica (postaja)–Slovenska Bistrica (mesto)

Proga je nastala iz preprostega razloga. Južna železnica je obšla Slovensko Bistrico, ki si je želela lasten tirni priključek na glavno progo. Progo so odprli 10. 12. 1908. Dolga je bila 3,8 km in je bila speljana po ravnem delu doline od Južne železnice do Slovenske Bistrice. Tekla je povsem ravno brez krivin. Železniška povezava mesta je imela pomembno vlogo za razvoj industrije in obrti, predvsem za transport bakra, lesa in bučnega olja. Po njej je potekal tudi potniški promet.

Stanje na progi



Slika 28: Asfaltirana cesta na trasi proge Slovenska Bistrica (postaja)–Slovenska Bistrica (mesto)

Za traso te proge velja, da njenih sledi danes skoraj ni več. Od postaje Slovenska Bistrica pelje po trasi nekdanje proge asfaltirana cesta, ki so jo verjetno po ukinitvi proge razširili kar preko trase proge. Cesta pelje v ravni črti proti mestu in se pred križanjem z avtocesto odcepi od trase železnice in nadaljuje v nadvoz nad avtocesto. Tudi v Slovenski Bistrici so po trasi proge speljane ceste. Nekdanja postaja v mestu je danes spremenjena v avtobusno postajo. Tudi ostala poslopja nekdanje postaje služijo potrebam avtobusnega prometa.

2.2.7 Proga Naklo–Tržič

Pobude in zavzemanja za gradnjo tržiške proge so trajala najdlje od vseh lokalnih prog. Pričele so se kar 40 let pred otvoritvijo proge. Usoda tržiške lokale železnice je bila tesno povezana z vprašanjem druge zveze s Trstom, saj so progo skozi Tržič nameravali izgraditi kot tranzitno progo iz Koroške proti morju. Tržič je bilo najbolj razvito industrijsko mesto na Kranjskem in je imelo močan interes po železniški povezavi. Ob prelomu stoletja se je vlada odločila, da zaradi neugodnih terenskih razmer opusti tranzitno povezavo skozi Tržič in raje realizira progo Beljak–Jesenice–Gorica–Trst. Tako je Tržičanom preostala le gradnja lokalne proge Kranj–Tržič, ki je bila odprta 6. 7. 1908. Dolga je bila 15,3 km in tehnično ni bila preveč zahtevna. Najdražja objekta na progi sta bila most čez Savo pri Kranju in vzpon na levi breg nad Lajhom. Dolgo je bilo pereče vprašanje lokacije železniške postaje v Tržiču, nakar so se odločili za lokacijo ob tovarni Peko. Druga velika tovarna predilnica pa je dobila podaljšek industrijskega tira v podjetje. Postaja je bila zgrajena skoraj kilometer stran od središča mesta.

Stanje na progi

Trase proge na terenskemu ogledu ni bilo mogoče najti. Eden od vzrokov je pomanjkanje literature o obravnavani ukinjeni železniški povezavi, zaradi česar ni bilo mogoče izslediti podrobnega poteka trase. Drugi vzrok je pomanjkanje oziroma popolna odsotnost ostankov trase in pripadajočih objektov.

2.2.8 Proga Hrpelje - Kozina–Trst

Železniški promet po omenjeni progi je obratoval od leta 1887 do 1959. Razloga za gradnjo proge sta bila neodvisna povezava takratne avstrijske države z Dunajem in povezava Trsta s Puljem. Progo je doletela podobna usoda kot veliko število ostalih lokalnih prog v času naglega razvoja cestnega prometa. Med razlogi za zaprtje je bil tudi prevelik nagib proge (32,7 promilov), ki je vplival na počasno vožnjo. Proga je bila dolga 19,6 km. Potekala je skozi 5 predorov, čez 13 mostov in 6 viaduktov.

Stanje na progi

Trasa proge se odcepi v bližini železniške postaje Hrpelje - Kozina, kjer je del proge uporabljen kot industrijski tir za eno izmed podjetij na Kozini. Z izgradnjo avtoceste mimo Kozine so se izgubili ostanki nekdanje proge na mestu, kjer se je usmerila proti Dolini Glinščice.

V neposredni bližini avtoceste in odcepa magistralne ceste za Klanec stojijo ostanki kamnitega mostu, ki je pripadal ukinjeni progi. Pod mostom je bila speljana glavna cesta Kozina–Koper. Leta 1993 so most porušili. Odtod po trasi proge vodi makadamska pot. V bližini stoji tudi informativna tabla, ki jo je postavila Občina Hrpelje - Kozina, na kateri je na kratko opisan Krajinski park Beka in je navedeno nekaj splošnih podatkov o železniški progi. Trasa proge se enakomerno spušča. Pred vasjo Nasirec stoji edini viadukt na slovenskem delu proge. Zgrajen je iz štirih obokov in je visok 17 metrov. Je v precej slabem stanju. Ob trasi pri vasi Mihele stoji nekdanja železniška čuvajnica. V bližini se nahaja stražarnica Nasirec, ki je starejši vojaški objekt.

Ta del proge danes služi predvsem lokalnemu prebivalstvu kot dostop do kmetijskih oziroma gozdnih površin. Od vasi Mihele do državne meje je trasa proge v slabšem stanju, vendar še vedno v obliki makadamske poti, ki bi lahko bila prevozna z osebnim avtomobilom. Tik pred mejo je trasa proge vkopana v površje, kjer je brežina ponekod zavarovana s kamnitimi zidovi.



Slika 29: Stanje na trasi proge Hrpelje - Kozina-Trst v okolici Mihel



Slika 30: Informativna tabla ob trasi proge Hrpelje - Kozina-Trst, ki traso označuje kot rekreativno pot



Slika 31: Viadukt trase proge Hrpelje - Kozina-Trst pod Nasircem

Traso proge uporablja le lokalno prebivalstvo, in sicer kot dovozno pot. V namen turizma ali rekreacije je skoraj neizkoriščena. Izjema so le redki kolesarji.

2.2.9 Povzetek stanja na slovenskih ukinjenih progah

Splošno stanje na ukinjenih progah je razmeroma slabo. Ukinjene železniške proge v Slovenije (z redkimi izjemami) niso bile predmet interesa za obnovo in oživljanje.

Prisotnost ukinjenih železniških prog je v današnjem času vidna v obliki nasipov, ostankov mostov in viaduktov, predorov, kilometrskih kamnov, postaj, postajališč in čuvajnic. S tiri ali železniškimi pragovi ni opremljena nobena trasa. Kjer so bili mostovi grajeni s kovinsko konstrukcijo, je bil ta del mostu ponavadi odstranjen in trasa je izgubila prehodnost, kar je še dodatno ohromilo njeno vsakršno potencialno rabo. Prisotnost

ostankov nekdanje trase in stopnja njihove ohranjenosti se zelo razlikujeta od primera do primera. Ostanki nekaterih tras so bili popolnoma odstranjeni in njihove prepoznavanje na terenu je povsem onemogočeno. Slednje je značilno predvsem za progi Naklo-Tržič in Slovenska Bistrica (postaja)–Slovenska Bistrica (mesto). Prepoznavanje prog pa je povsem drugačno na trasah, kjer je tovrstnih sledov veliko. Kot primer lahko navedemo progo Velenje–Otiški Vrh, ki je še vedno zelo prisotna v prostoru, na kar nas opozarjajo številni objekti. Tu lahko opazimo pobude za oživljanje proge, ki se navezujejo na nekatere skromne ureditve v okolici Slovenj Gradca.

Na nekaterih progah so se razvile nadomestne rabe, ki traso in predore večinoma izkoriščajo kot dovozne poti ali ceste. Predore so pogosto uporabljali kot prostore za gojitev gob. Takšno rabo so povsod že opustili, ostali pa so pogosto zazidani predori. Ponekod so domačini uporabljali predore kot skladišča. Železniške stavbe so pogosto v zasebni lasti, preurejene v stanovanjske, poslovne ali počitniške enote.

Navkljub vsemu pa obstajata dve progi, ki sta bili deležni zanimanja in oživljanja. Progi Trst–Poreč in Jesenice–Rateče imata obilo skupnega, kar je bilo verjetno poglavitno pri odločitvi o njunem preurejanju. Obe ukinjeni progi se navezujeta na opuščene proge v sosednjih državah, kar jim daje mednarodni značaj. Skupna točka pri obeh trasah je tudi njihova lokacija znotraj turistično zelo razvitih področij Slovenije (Obala in Zgornjesavska dolina). Obe trasi sta preurejeni v kolesarski poti, vključeni v Zasnovo državnega kolesarskega omrežja Slovenije. Poleg prometne funkcije služita kot rekreacijski poti, ki obenem dopolnjujeta turistično ponudbo območja. Glede na prisotnost številnih obiskovalcev, ki so na dan terenskih obiskov uporabljali obe omenjeni poti, lahko trdimo, da sta poti dobro prepoznavni in obiskani.

S takim programom bi lahko omejili propadanje tudi preostalih opuščenih prog v Sloveniji in obenem pripomogli k boljšim pogojem za rekreacijo, turizem ali prometno povezanost. Med preostalimi ukinjenimi progami imajo največje potenciale naslednje:

- Proga Hrpelje - Kozina–Trst. Ta se ob slovenski meji z Italijo nadaljuje na italijanskem ozemlju. V Italiji je urejena kot kolesarska pot in je obenem izhodišče za mnoge druge destinacije v okolici. Ker je v Italiji trasa proge urejena in dobro obiskana, je o tem smiselno razmišljati tudi na našem delu nekdanje proge. Proga bi lahko imela meddržavno povezovalno funkcijo. Obenem pa poteka ob robu slikovitega Krajinskega parka Beka, ki ponuja številne turistične atrakcije.
- Progi Brezovica–Vrhnika in Vrhnika–Vrhnika trg. Zanimivi sta zaradi svoje lokacije v predmestju Ljubljane. Z vzpostavitev kolesarske poti na progi in

podaljšanjem do Ljubljane bi vzpostavili direktno kolesarsko povezavo med Ljubljano in predmestjem do Vrhnike. Uporabniki te povezave bi bili kolesarji, ki se vozijo iz potrebe (v službo, šolo, po opravkih ipd.), in tudi tisti, ki se vozijo zaradi rekreacije.

- Proga Velenje–Otiški Vrh. Zanimiva je zaradi lokacije. Poteka namreč skozi ozko dolino Pake in dolino Mislinje. Zaradi zahtevnega reliefa je trasa proge speljana preko številnih mostov in predorov. Med njimi sta najbolj znana predor in most v Hudi luknji. Ureditev te proge bi poleg turističnih namenov služila tudi v prometno povezovalne namene med Velenjem, Slovenj Gradcem in Dravogradom.

Na tej točki se lahko vprašamo tudi o sprejemljivosti ukinitve obravnavanih železniških prog. Za določene proge bi lahko trdili, da njihovo zaprtje ni bilo upravičeno, saj bi lahko uspešno opravljale svojo funkcijo tudi v današnjem času. Čeprav se javnega prometa ne poslužuje dovolj ljudi, bi lahko potniški promet na marsikateri progi dopolnjeval železniški promet v turistične namene. Izpostavimo lahko naslednje ukinjene proge:

- Trst–Poreč. Proga ima za ponovno vzpostavitev obratovanja velik potencial. Že pobude o gradnji železniške proge med Trstom in Koprom, ki so trenutno aktualne, kažejo na težnjo po omenjenem železniškem povezovanju. Lega trase proge v turistično razvitem in prometno obremenjenem okolju je tudi dejavnik, ki daje smisel razmišljanju o ponovnem obratovanju.
- Jesenice–Rateče. Trasa proge ima zelo podobne značilnosti kot zgoraj navedena proga. Turistična razvitost območja in pomanjkanje avtocestne povezave krajev Zgornjesavske doline bi lahko osmislila razmišljanje o železniški povezavi.
- Velenje–Otiški Vrh. Trasa proge v dolini Pake in Mislinjski dolini je zaradi svoje lokalitete in izredne pestrosti primerna predvsem kot turistična destinacija v obliki izletništva s turističnim vlakom.
- Vrhnika–Brezovica. Lega v predmestju Ljubljane je že dejavnik, ki bi lahko vplival na razmišljanje o obratovanju potniške železniške linije med Vrhniko in Ljubljano. Povezava bi pripomogla k reševanju prometne obremenjenosti glavnega mesta.

Med naštetimi ukinjenimi progami z visokim potencialom za oživljanje je bila za nadaljnje delo in apliciranje ugotovitev diplomskega dela izbrana proga Hrpelje - Kozina-Trst. Vzroki so predvsem zapuščenost trase, možnost navezave na traso v sosednji Italiji in vzpostavitev povezave z bližnjim Krajinskim parkom Beka.

3 PREGLED PRAKSE OŽIVLJANJA OPUŠČENIH ŽELEZNIŠKIH PROG V TUJINI

Pregled prakse oživljanja opuščenih železniških prog je bil narejen z namenom ugotavljanja in vrednotenja preurejanja tovrstnih struktur v tujini. Zaradi splošnega pomanjkanja literature na obravnavano temo se je iskanje načinov in primerov preobrazbe opuščenih prog usmerilo na spletno iskanje. Najdene so bile tri najpogostejše oblike urejanja, ki so predstavljene v nadaljevanju.

3.1 PREUREJANJE TRASE PROGE V REKREACIJSKE NAMENE

Raba trase kot rekreacijske cone je najbolj razširjena možnost ureditve proge. V Evropi je glavna pobudnica tovrstnega urejanja organizacija Evropska zveza zelenih poti (angl. European Greenways Association). Nastala je leta 1997 na Prvi evropski konferenci o nemotoriziranih oblikah prometa in železniških poteh (angl. First European Conference on Soft Traffic and Railways Paths). V organizacijo so vključene številne evropske države, v katerih se pod okriljem organizacije spodbuja oživljanje opuščenih poti in prometnih povezav v poti za nemotorizirani promet. Po publikaciji *The European Greenways Good Practice Guide*, ki jo je izdala obravnavana organizacija, so cilji Evropske zveze zelenih poti sledeči:

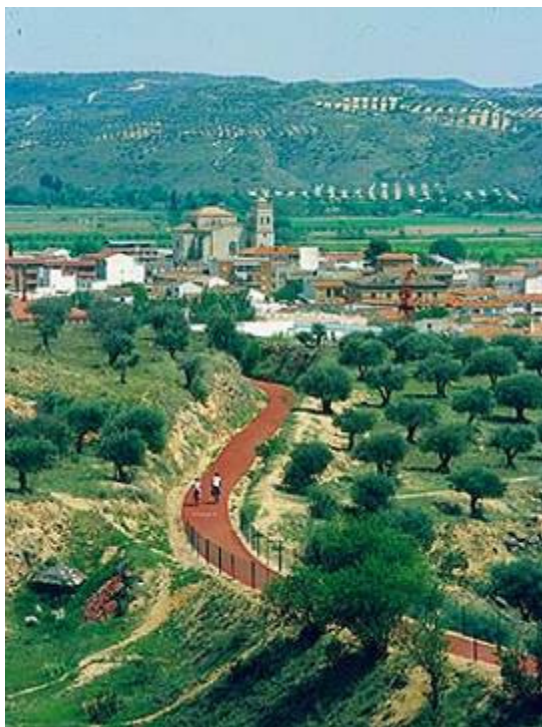
- prispevanje k ohranjanju določenih prometnih infrastruktur, kot so ukinjene železniške proge, historične poti (rimske ceste, romarske poti, pastirske poti ipd.) in njihovo urejanje v poti za nemotorizirani promet;
- spodbujanje rabe nemotoriziranega prometa;
- inventarizacija poti, analiza potencialov in izdelava tehničnih poročil;
- pospeševanje sodelovanja med vključenimi organizacijami in državami, ki razvijajo program Evropske zveze zelenih poti;
- informiranje in svetovanje državnim in lokalnim upravnim organom o načinu razvijanja nemotoriziranega prometa in pripadajoče infrastrukture;
- sodelovanje z evropskimi organizacijami pri spodbujanju politik vzdržnega razvoja, varstva okolja, uravnoveženega regionalnega razvoja in zmanjševanja brezposelnosti.

Omenjena publikacija opredeljuje zeleno pot (angl. greenway) kot transportni koridor za nemotorizirani promet, urejen kot samostojna pot na opuščeni prometni povezavi. Tovrstne opuščene povezave so pogosto ukinjene železniške proge. Lahko so tudi zgodovinske poti: npr. romarske poti, rimske ceste, pastirske poti idr. Zelena pot je obnovljena in preurejena

prometnica, ki zadovoljuje potrebe sodobnega človeka po novih prometnih povezavah za nemotorizirani promet. Prirejene so za širok krog uporabnikov, predvsem pa za pešce, kolesarje in gibalno ovirane ljudi.

V Evropi so med najbolj dejavnimi državami na obravnavanem področju Francija, Velika Britanija, Španija, Belgija in druge. V nadaljevanju je podrobneje predstavljen program zelenih poti v Španiji z imenom »Vias Verdes«. Program obstaja od leta 1993 in njegov namen je ureditev številnih ukinjenih železniških povezav v rekreacijske poti, ki bi spodbujale razvoj podeželja in bi služile kot povezave med urbanim in ruralnim prostorom. Španija ima okrog 7.600 km ukinjenih železniških prog. Od tega je večji del javnih prog, skoraj 2.000 km oz. 89 pa je nekdanjih rudarskih železniških prog. Sistem zelenih poti je dobro povezan tudi z železniškim potniškim prometom, ki ponuja dobro izhodišče za dostop do tovrstnih poti in ustrezno opremljenost za prevoz koles. Poti imajo skupno, enotno označevanje, pri kateremu so za kilometrske oznake in prepreke za motorni promet uporabljeni stari železniški pragovi. Najbolj obiskana kolesarska povezava je »Carrilet Vía Verde« ob vznožju Pirenejev. Pot poteka po vulkanskem območju in povezuje med drugimi antično mesto Girono in Costo Bravo. Letno pot obiše približno 120 000 obiskovalcev. Ob izteku leta 2007 so v Španiji uredili že 58 t. i. zelenih poti oziroma skupno 1.500 km (The European..., 2000).

V Veliki Britaniji so novonastale poti na opuščenih železniških progah vključili v državno kolesarsko omrežje. Poti, nastale na opuščenih povezavah (železniških progah, poteh ob kanalih vodotokov, namenjenih vleki plovil ipd.), predstavljajo približno tretjino vseh kolesarskih povezav v državi. V osnovi so namenjene kolesarjem, katerih glavni namen je prevoz. Predstavljajo pa tudi pomembno rekreacijsko površino in promovirajo rekreacijo ter kolesarjenje kot obliko prevoza (The European..., 2000).



Slika 32: Zelena pot Tajuna v pokrajini Madrid, Španija (program »Vias Verdes«), na trasi ukinjene železniške proge (Vias ..., 2008)



Slika 33: Zelena pot Jara v pokrajini Toledo, Španija (program »Vias Verdes«), na trasi ukinjene železniške proge (Vias ...)



Slika 34: Rekreativna pot v urbanem okolju na ukinjeni železniški progi Bristol–Bath, Velika Britanija (Sustrans ..., 2008)

3.2 VZPOSTAVITEV PONOVNega OBRATOVANJA UKINJENE ŽELEZNIŠKE PROGE



Slika 35: Turistični vlak na ukinjeni progi Taurach, Avstrija (Club ..., 2008)

Gibanje za ponovno obratovanje železniškega prometa na ukinjeni železniški progi se je najprej pojavilo v Veliki Britaniji, kjer je danes že čez 100 tovrstnih obnovljenih železnic. Enak trend se je pojavljal tudi drugod po Evropi, Severni Ameriki, Avstraliji in drugje. Nastajale so številne organizacije, pogosto sestavljene iz prostovoljcev in ljubiteljev železnic. Nameni obnavljanja so različni. Ponekod so propadle železniške povezave ponovno vzpostavili zaradi potreb

lokalnih prebivalcev, ohranjanja kulturne dediščine ali predvsem zaradi dopolnitve turistične ponudbe kraja. Ker sta takšna obnova in vzdrževanje predvsem finančno zahtevno, so take železnice pogosto namenjene in prilagojene turistom. To se zlasti nanaša na prevoze z muzejskimi primerki vlakov in dodatno ponudbo za turiste (okrepčevalnice, trgovine s spominki ipd.). Za umestitev naštetih dejavnosti v prostor so pogosto uporabljeni železniški objekti ob progi (železniške postaje, čuvajnice ipd.).

3.3 ZAVAROVANJE TRASE PROGE KOT NARAVNE ALI KULTURNE DEDIŠČINE

Zavarovanje trase železniške proge kot naravne in kulturne dediščine se ne izvaja pogosto. Trasa ukinjene železnice ima tako kulturne kot tudi naravne vrednosti. Kulturne vrednosti takega objekta predstavljajo predvsem zgodovinski in tehnološki pomen obravnavane železnice. Naravne danosti se nanašajo pa predvsem na oblikovanje edinstvenega umetnega ekosistema na trasi opuščene proge, v katerem uspevajo različne živalske in rastlinske vrste. Ponavadi se kot ekosistem zavarujejo celotni industrijski sklopi (ukinjeni industrijski obrati, rudarska območja ipd.), v katerih je opuščena železnica le del celotnega sklopa.

3.4 SMERNICE UREJANJA TRASE OPUŠČENE ŽELEZNIŠKE PROGE NA PODLAGI IZBRANIH PRIMEROV

Obravnavane so bile tri različne oblike preurejanja ukinjenih železniških prog, ki se v tujini najpogosteje pojavljajo. Od tega je najbolj razširjena raba tovrstnih tras v turistično-rekreativne namene. Enako velja za slovenske primere (progi Trst–Poreč in Jesenice–Rateče). Glede na obravnavane primere so možnosti rabe opuščene proge:

- rekreativna,
- prometna,
- turistična,
- varstvena.

Vse zgoraj naštetе rabe pa se ne izključujejo med seboj in so pogosto prepletene.

Trasa ukinjene železniške povezave je na podlagi obravnavanih primerov urejena kot:

- urejena kolesarska pot,
- urejena rekreativna pot,
- železniška proga,
- varovani ekosistem.

Za številne grajene objekte velja, da so obnovljeni in ohranjajo videz železniškega objekta. Ti objekti so grajeni s tipično arhitekturo, ki je skupna vsem tovrstnim objektom v določenem prostoru. Zato ti objekti tvorijo določeno identiteto in omogočajo boljšo prepoznavnost železnic. S tega vidika je pomembno ohranjanje videza tovrstnih objektov. Tako ukrepanja podkrepi tudi dejstvo, da so ukinjene železnice in spremljajoči objekti del kulturne dediščine. Grajeni objekti so v obravnavanih primerih imeli različne vsebine. V primerih, ko se na progi ponovno vzpostavi obratovanje, ti objekti ohranjajo svoj prvotni namen, v primerih, ko se na trasi vzpostavi nova programska vsebina, pa se predvsem

stavbnim objektom dodeli nova raba, ki pogosto služi kot dopolnitev turistične ali rekreativne ponudbe. Stavbni objekti v obravnavanih primerih najpogosteje služijo kot:

- informativne točke,
- trgovine s spominki,
- sposojevalnice koles,
- muzeji,
- okrepčevalnice,
- prenočitveni objekt ipd.

Oblikovalski pristop pri urejanju obravnavanih tras v turistične in rekreativne površine sledi nekaterim splošnim načelom:

- ohranjanje zapuščine opuščene železniške proge,
- obnova propadajočih objektov in struktur,
- ohranjanje značilne arhitekture železniških objektov,
- opominjanje na prvotno rabo poti (železniške proge) z značilnimi in prepoznavnimi železniškimi elementi (lesenimi pragovi, tračnicami, lokomotivami in vagoni ali njihovimi deli), ponovno uporabljenimi za druge namene (oprema, razstavi eksponat ipd.),
- uporaba značilnih materialov za železnico: les in kovina,
- enotni oblikovalski ukrepi na celotnem območju,
- oblikovanje prepoznavnega znaka poti s simboli železnice.

Obnovljena trasa ukinjene železniške proge je lahko končna destinacija ali pa del turistične oz. rekreativne ponudbe določnega območja. Take poti imajo zelo širok krog uporabnikov različnih starostnih skupin. Urejene kot rekreativno-turistične poti zadovoljujejo potrebe različnim uporabnikom. Poslužujejo se jih lahko tako lokalni prebivalci kot tudi tujci, različne kategorije rekreativcev (sprehajalci, kolesarji, tekači ipd.) in turistov (enodnevni izletniki ali turisti, ki se zadržijo več časa) ter uporabniki, ki se jih poslužujejo iz potrebe. V takih primerih se pri urejanju tovrstnih poti upoštevajo tudi potrebe gibalno oviranih ljudi. Trase nekdanjih železniških prog so že po svojih osnovnih tehničnih lastnostih z majhnimi nakloni in samostojnim koridorjem primerne za gibanje omenjenih oseb. Z ustreznim urejanjem dostopov in površin se primernost in funkcionalnost poti za gibalno ovirane osebe še poveča.

Pri oživljanje trase opuščene železniške proge moramo vsako tovrstno strukturo obravnavati individualno, saj je vsaka trasa edinstvena in kompleksna struktura, sestavljena iz številnih spremljajočih objektov. Vsem trasam pa so skupne določene lastnosti, ki izhajajo iz tehničnih značilnosti železniške proge. Zato lahko nekatere splošne smernice podamo za vse obravnavane trase.

Na individualni ravni pa je potrebno podrobno preučiti vsako traso in v čim večji meri izkoristiti njen potencial. Za določitev nove programske vsebine je potrebno vrednotiti traso glede na:

- stopnjo ohranjenosti proge,
- bližino turističnih znamenitosti ali potencialov za turistične obiske,
- bližino gostinskih in prenočitvenih zmogljivosti,
- privlačnost in pestrost krajine,
- doživljajske sposobnosti proge,
- število in stopnjo ohranjenosti spremljajočih grajenih objektov proge (mostov, predorov, železniških postaj, postajališč, čuvajnic, vodnih postaj ipd.),
- delež in stopnjo ohranjenosti železniške opreme proge (tirov, železniških pragov, lokomotiv, vagonov ipd.),
- možnost navezave na obstoječe povezave v bližini proge (kolesarske, pohodniške, učne, jahalne poti).

Glede na zgoraj navedene karakteristike proge lahko trasi ukinjene železniške proge določimo ustrezno programsko vsebino, ki pa mora poleg razvojnih teženj upoštevati tudi nekatera varstvena priporočila. Ta se nanašajo predvsem na zgodovinsko in tehnološko vrednost opuščene železniške proge in spremljajočih objektov. Čeprav ti objekti niso predmet varovanja kulturne dediščine, jih je smiselni ohranjati. Cilj urejanja je dodajanje tovrstnim trasam nove programske vsebine, ki bo v čim večji možni meri izkoristila njihov potencial, vendar obenem ne bo preveč posegala v traso proge in objekte ob njej. Pomembno je ohranjati obstoječe karakteristike železniške proge, ki uporabniku sporočajo informacije o primarni rabe trase. Enako velja za grajene objekte nekdanje proge.

Oživljanje opuščene železniške proge v rekreativno-turistične namene ima tudi nekatere pozitivne vplive, ki segajo onkraj same trase, in sicer:

- prispevanje k razvoju podeželja (v primeru lokacije trase na podeželju),
- aktivno vključevanje lokalnega prebivalstva,
- skrb za ohranjanje, obnovo in vzdrževanje trase in opuščenih železniških objektov,
- povečevanje prepoznavnosti opuščenih železniških povezav,
- povečevanje prepoznavnosti prostora in lokalnih znamenitosti v območju trase opuščene železnice,
- promoviranje izletniškega turizma in rekreacije.

Poleg pozitivnih lastnosti je potrebno omeniti tudi negativne vplive na okolje, ki nastanejo zaradi večje prisotnosti obiskovalcev. Tovrstni posledici sta predvsem povečan hrup in večja možnost onesnaževanja okolja. Večja koncentracija je lahko moteča tudi za lokalno

prebivalstvo, predvsem z vidika hrupa in možnosti povzročanja škode na kmetijskih površinah.

4 PREDSTAVITEV OBMOČJA OBDELAVE

Območje obdelave se nanaša na koridor ukinjene železniške proge Hrpelje - Kozina-Trst in ožje okolice. Trasa proge je z državno mejo razdeljena med Slovenijo in Italijo. Naloga se ukvarja z odsekom trase proge na slovenskem ozemlju. Ukinjena proga se je odcepila pri železniški postaji Hrpelje - Kozina in tu je uradna začetna točka proge. Po ukinitvi proge je tu nastal industrijski obrat. V bližini je bila čez traso proge zgrajena tudi avtocesta, in sicer odsek Kozina-Klanec. Prvi naslednji ostanek proge je kamniti most pri Kozini, ki je bil leta 1993 porušen. V diplomski nalogi je bilo to mesto določeno kot začetna točka nekdanje proge.



Slika 36: Prikaz območja obdelave (kart. podl. DOF, 2006)

Za boljše poznavanje obravnavane proge je podan podrobnejši opis, ki sledi v nadaljevanju. Opis je bil povzet po delu Istrske železnice (Orbanić, 1993).

4.1 PODROBNEJŠI PREGLED PROGE HRPELJE - KOZINA–TRST

Promet na progi je obratoval od 5. 6. 1887 do 1. 1. 1959. V času pred nastankom proge je že obstajala železniška povezava s Trstom, ki pa jo je upravljala zasebna družba Južne železnice. Takratna avstrijska država ni imela lastne proge in družbi je morala plačevati izredno visoko tarife za souporabo proge. Odločila se je, da bo zgradila progo Trst–Hrpelje - Kozina kot začetek neodvisne povezave Trst–Hrpelje - Kozina–Divača–Škofja Loka. Od tod naprej je imela država lastno progo do Dunaja. Vzrok za gradnjo omenjene proge do Trsta je bila tudi pomorska baza v Pulju, ki je potrebovala neodvisno povezavo z ladjedelnicami v Trstu. Uradno je bila proga odprta 5. junija 1887. Skupaj s to progo je bila v Trstu zgrajena tudi 2,8 kilometra dolga povezava med postajo Južne železnice in postajo Sv. Andrej (Orbanić, 1993).



Slika 37: Shematski prikaz poteka proge Hrpelje - Kozina–Trst (prirejeno po Orbaniću, 1993)

Normalnotirna proga dolžine 19,6 kilometra se ja na postaji Hrpelje - Kozina (491 metrov nadmorske višine) odcepila od Istrske državne železnice (Divača–Pulj) in se usmerila proti zahodu. Trasa proge se je spuščala preko kraške planote in ob pobočju Doline Glinščice čez nasipe, viadukte in useke do postaje Draga. Od tod proga vijuga in nadaljuje pot ob slikoviti Dolini Glinščice. Preko štirih predorov prispe do postaje Boršt (291 metrov nadmorske višine). Od Boršta se proga nadaljuje mimo postaje Ricmanje in prispe na območje Trsta. Do naslednjega postajališča Sv. Ana jo loči nekaj prečkanj potokov in cest. Od Sv. Ane teče proga skozi mesto do postaje Sv. Andrej (Orbanić, 1993).

Proga je morala na pičlih 19,6 kilometrov premagati kar 489 metrov nadmorske višine. Posledica tega je največji nagib proge – 32,7 promilov –, kar je več, kot dovoljujejo sedanji železniški predpisi. Proga je potekala skozi 5 predorov, 13 mostov in 6 viaduktov. Zato je zmogla samo majhno obremenitev in ni mogla konkurirati progi Divača–Trst, ki je imela trikrat večjo zmogljivost. Proga zaradi tega ni upravičila svojega namena. Na progi je

obratovalo pet postaj (Hrpelje - Kozina, Draga, Boršt, Sv. Ana, Sv. Andrej) in eno postajališče (Ricmanje). Za napajanje lokomotiv z vodo so zgradili zajetje in črpališče vode iz potoka Glinščica v Klancu pri Kozini. Na postaji na Kozini pa so uredili vodno postajo in kurilnico z remizo, okretnico in drugimi napravami (Orbanić, 1993).

Preglednica 2: Tehnični podatki o progi Hrpelje - Kozina–Trst (Orbanić, 1993: 48)

	Celotna proga	Del proge na slovenskem ozemlju
Dolžina proge	19,6 km	4,4 km
Začetna točka proge	Sv. Andrej (Trst)	—
Državna meja	v 15,2 kilometru (295 m po postaji Draga)	—
Najvišja točka	491 m (Hrpelje - Kozina)	491 m (Hrpelje - Kozina)
Najnižja točka	2 m (Sv. Andrej)	(Ni podatka.)
Največji nagib	32,7 promila	26,6 promilov
Postaje	5 (Sv. Andrej, Sv. Ana, Boršt, Draga, Hrpelje - Kozina)	1 (Hrpelje - Kozina)
Počivališče	1 (Ricmanje)	0
Čuvajnice	12	1 (Mihele)
Predori	5 (dolžine: 224 m – Ricmanje, 97,5 m, 82,2 m, 47 m, 22,3 m)	0
Mostovi	13	1 (Kozina)
Viadukti	6	1 (pod Nasircem)
Podvozi	5	0
Najmanjši radij	180 m	(Ni podatka.)

4.1.1 Obratovanje in ukinitvev proge

Po izgradnji proge Hrpelje - Kozina–Trst se je tovorni in potniški promet na Istrskih državnih železnicah podvojil. Po prvi svetovni vojni je proga ostala brez tranzitnega prometa in je služila le kot povezava med Trstom in Istro. Med drugo svetovno vojno so progo večkrat napadli partizani. Leta 1944 je promet obstal zaradi porušenih mostov. Šele po petih letih je po progi znova stekel promet. Vlaki so vozli še do leta 1959, ko so progo dokončno ukinili, in vlake so nadomestili avtobusi. Na slovenskem ozemlju je bilo vsega štiri kilometre proge. Demontirali so jo leta 1961. Na italijanski strani pa so tire in vse železne mostove odstranili leta 1966 (Orbanić, 1993).

4.1.2 Grajeni objekti nekdanje proge

Od železniške postaje Hrpelje - Kozina do državne meje so bili za obratovanje proge Hrpelje - Kozina–Trst zgrajeni naslednji objekti:

Železniška vodna postaja Klanec pri Kozini



Slika 38: Železniška vodna postaja Klanec pri Kozini. (kart. podl. DOF, 2006)

Parne lokomotive so za delovanje potrebovale zadostne količine vode. Na progi Hrpelje - Kozina-Trst so v ta namen v času gradnje proge zgradili objekt črpalne postaje v Klancu pri Kozini, skozi katerega teče vodotok Glinščica. Za zajemanje vode iz vodotoka sta bila zgrajena dva betonska bazena s skupno prostornino približno 11.000 m³. Zgrajeni sta bili tudi strojnica črpalne postaje s skladiščem za premog in stanovanjska zgradba za strojnika. Slednja je bila grajena po tipiziranem načrtu za železniške čuvajnice. Postavljeni so bili tudi podzemni prostori za filtriranje vode, izpust vode iz bazenov zaradi praznjenja ter cevovod do železniške postaje Hrpelje - Kozina, kjer se je nahajal vodni stolp za napajanje lokomotiv (Pečar in Stojkovič Knez, 1995).



Slika 39: Kompleks vodne črpalke na približno 100 let stari razglednici

Skozi zgodovino so bili objekti vodne črpalke v Klancu večkrat tarča letalskih napadov, s katerimi so želeli prekiniti obratovanje proge med Kozino in Trstom. Prvič je prišlo do letalskih napadov leta 1917, ko so Italijani poškodovali strojnico črpalne postaje. Med drugo svetovno vojno pa so partizani minirali stroje črpalne naprave. Nemci so jih zamenjali z elektromotorno črpalno, ki je služila do konca obratovanja črpalne postaje (Pečar in Stojkovič Knez, 1995).



Slika 40: Objekt vodne črpalke in čuvajnice



Slika 41: Vodni rezervoar

Danes ti objekti ne služijo ničemur. Čuvajnica je v zasebni lasti in v propadajočem stanju. Enako velja za črpalno napravo. Poslopje vodne črpalke je bilo zavarovano kot javno dobro. Črpalna naprava z vso pripadajočo strojno opremo počasi propada. Lastnik so Slovenske železnice. Levemu bazenu je počilo dno, zato vode ne drži. Počeno dno je prerasla vegetacija. Desni bazen je napolnjen z vodo.

Čuvajnica v Mihelah



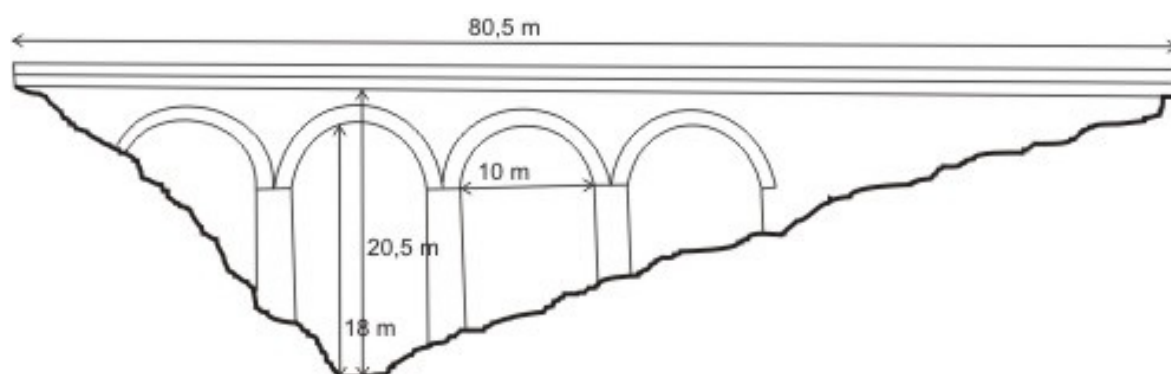
Slika 42: Čuvajnica v Mihelah

V času gradnje proge je bilo zaposlenih večje število uslužbencev za nadzor vožnje vlakov in stanja proge. Zato so bile ob pomembnejših objektih postavljene čuvajnice. Naseljevali so jih čuvaji, ki so skrbeli za progo in promet na njej. Čuvajnice so bile grajene po tipiziranem načrtu. Bile so kvalitetno zidane iz obdelanega kamnja. Za strešno kritino so bili uporabljeni korci. Vsaka čuvajnica je imela lasten vodnjak. Glede na velikost objekta ločimo med enojnimi in dvojnimi čuvajnicami, ki so imele standardne mere $6 \times 6,5$ m oziroma $11,5 \times 6,5$ m. Z izboljšavo tehnologije železniškega prometa so čuvajnice izgubile svoj pomen. Za železniško dejavnost so postale neuporabne, zato jih je železnica opustila ali prodala. Zaradi nedostopnosti so mnoge porušili (Rustja, 2003).

Čuvajnica v Mihelah je primer tipične enojne čuvajnice z okroglim, kamnitim vodnjakom. Trenutno je objekt v privatni lasti in v precej zanemarjenem stanju. Občasno ga uporabljajo kot počitniški objekt.

Viadukt pod Nasircem

Viadukt na slovenskem delu trase proge je eden izmed šestih viaduktov nekdanje proge. Nahaja se na 17,5 km proge. Zgrajen je iz štirih obokov širine 10 metrov. Višina viadukta od tal znaša v najvišji točki približno 20,5 metra. Viadukt je v precej slabem stanju in bi potreboval sanacijo.



Slika 43: Viadukt pod Nasircem

Most pri Kozini



Slika 44: Most pri Kozini

Most je bil eden od 13 mostov na nekdanji progi. Stoji v bližini železniške postaje Hrpelje - Kozina. Pod njim je bila speljana cesta. Porušen je bil leta 1993 zaradi potreb glavne ceste Kozina-Koper.

Soteska



Slika 45: Soteska

Med čuvajnico Mihele in državno mejo je del proge ugreznjen. Brežine so ponekod podprte z opornimi zidovi.

Kilometrski kamni



Postavljeni so ob celotni progi in označujejo kilometre od začetne točke na postaji Sv. Andrej v Trstu.

Slika 46: Kilometrski kamen v bližini viadukta



Poleg že omenjenih železniških objektov proge Hrpelje - Kozina-Trst je v bližini trase proge še objekt, ki ni povezan z železniško dejavnostjo. Objekt je v neposredni bližini trase proge opuščen. Predstavlja pa možni potencial pri snovanju podpornih programov na trasi ukinjene proge. Obravnavani objekt je kasarna v Mihelah.

Kasarna je eden od mnogih vojaških objektov na tem nekdanjem obmejnem območju. Njen lastnik je Ministrstvo za obrambo RS. Že več let objekt ne služi nikomur in trenutno propada. Iz notranjosti objekta je razvidno, da se je kasarne nekaj časa posluževala lovška družina. Poleg kasarne stoji še manjši objekt.



Slika 48: Kasarna v Mihelah



Slika 49: Objekt ob kasarni v Mihelah

4.2 SPLOŠNE ZNAČILNOSTI OBMOČJA OBDELAVE

Območje obdelave ima izrazito prehoden značaj. Tu se kraški svet stika s flišnim. Na tem prehodu sta prisotni obe kamninski podlagi, ki se prepletata med seboj. Zato so tu nastale manjše zaplate fliša, vrinjene v apneniško podlago. Ena izmed takih zaplat je tudi obravnavano območje, ki ga regionalna geografija imenuje Dolina Glinščice. Zaradi svojega prehodnega značaja, relativne majhnosti obravnavane regionalne enote in razdeljenosti med dvema državama jo različni avtorji različno obravnavajo. Marušič in sod. (1998) uvrščajo Dolino Glinščice v nadrejeno regionalno enoto Kras, ki v večji meri zavzema matični Kras. Perko in sod. (1998) obravnavajo Dolino Glinščice skupaj s Podgorskim krasom, Čičarijo in Podgrajskim podoljem. Enako regionalno razdelitev podaja tudi Melik (1960). Velja pa, da je obravnavano območje slabo zastopano v literaturi in je ponekod omenjeno le kot del večje prostorske enote.

Pri opisu prostorskih značilnosti so povzeti podatki avtorjev Perka in sod. (1998), Marušiča in sod. (1998) in Melika (1960).

4.2.1 Geološke in reliefne značilnosti

Na krpi fliša v severozahodnem delu Podgorskega krasa se je oblikovala 2 km dolga soteska, kjer se zbirajo vode v porečje Glinščice, ki odteka proti severozahodu v Tržaški zaliv, ter vode večinoma periodičnih potokov, ki ob stiku apnenca s flišem poniknejo pod Beko in Ocizlo. Dolina Glinščice proti jugovzhodu meji na Podgorski kras. V vododržnih flišnih zaplatah so se skozi zgodovino izoblikovali manjši potoki, ki so zaradi okoliške propustne podlage oblikovali globlje kotanje in doline. Ta pojav je še izrazitejši na robovih Podgorskega krasa. Tako je nastala Dolina Glinščice z zelo strmimi pobočji in velikimi višinskimi razlikami. Dolina Griže je grapa s strnjenimi flišnimi bregovi. Vrezovanje strug obeh vodotokov je zaradi mehke flišne podlage potekalo hitro. Tako sta nastali globoki in ozki dolini, ki se na določenih območjih prelevita v pravi soteski. Na strmih bregovih je marsikje mogoče opaziti nagubane plasti fliša in na strugah potokov so nastali številni slapovi. Podgorska planota je v svoji geološki zgodovini pripadala še porečju nekdanje Nabrežinsko-Bazoviške reke. Dolina Glinščice se je šele kasneje z zadenjsko erozijo zajedla v flišni del (Melik, 1960).

4.2.2 Podnebne značilnosti

Prehodna lega obravnavanega območja med sredozemskim in celinskim delom Slovenije odločilno vpliva tudi na lokalno podnebje. Čičarija in Slavniško pogorje omejujeta vpliv sredozemskega podnebja v notranjost države. Celinski vpliv se kaže pri suhih zimah z nizkimi temperaturami, mediteranski pa pri jasnih in vročih dnevih. Padavinski režim je sredozemski z viškom padavin jeseni in drugim manjšim viškom v spomladanskih mesecih. Padavin je razmeroma veliko, vendar na propustnih kraških tleh hitro poniknejo. Za območje je značilna tudi vetrovnost. S celine piha burja, toplejši vetrovi pa prihajajo z morske strani. Topli dnevi in razmeroma velika vetrovnost območja imata zelo močan vpliv na sušnost in zatorej neugodne razmere za kmetijstvo. (Perko in sod., 1998).

4.2.3 Rastlinstvo

V Dolini Glinščice prevladujeta dva gozdna sestoja. V sami Dolini Glinščice prevladuje združba gradna in navadnega črnilca (*Melampyro vulgati-Quercetum petraea*), v dolini Griže pa gozd hrasta puhavca in jesenske vilovine (*Seslerio autumnalis-Quercetum pubescentis*) (Perko in sod., 1998).

4.2.4 Raba tal

Za obravnavano območje je značilen velik delež pokritosti z gozdnim pokrovom. Zaradi tega se območje odlikuje po veliki naravni ohranjenosti. Vzrok za tako velik delež gozdnega pokrova je predvsem slaba dostopnost teh krajev zaradi obmejne lege in strmejšega reliefa. Zaradi zelo podobnih reliefnih in pedoloških razmer s sosednjimi Brkini so razmere za kmetijsko dejavnost zelo podobne. Kmetijska zemljišča so umeščena v bližini naselij in se pojavljajo kot izsekani otoki znotraj prevladujočega gozdnega pokrova. Pogojena so tudi z uravnanim terenom, ki ga je največ na slemenih. Podobno kot v Brkinih je tudi tu pomembna kmetijska panoga sadjarstvo. Sadovnjaki so večinoma locirani v bližini naselja Beka. Za območja so značilne tudi njive na terasiranih pobočjih.

4.2.5 Poselitev in arhitektura

Fister in sod. (1993) območje obdelave uvrščajo v primorske arhitekturne regije, podrobneje v kraško-primorske regije.

V Dolini Glinščice prevladujejo strnjena naselja na položnejših gričih. Domačije so nadstropne, grajene posamezno ali raščene okoli dvorišč (odprtih in zaprtih). Strehe so položne, dvokapne, krite s korci. Značilni so kamniti detajli (okna, portali) (Fister in sod., 1993). Gradbeni material je ponavadi lapor, ponekod tudi apnenec.

4.2.6 Promet

Na obrobju območja obdelave potekajo številne pomembne prometne komunikacije. Predvsem gre za prometnice, ki povezujejo osrednjo Slovenijo s slovensko obalo, in prometnico, ki povezuje Trst z Reko. Tako sta na relaciji Koper-Ljubljana speljani regionalna avtocesta ter železnica. Prečno na omenjene povezave poteka tudi glavna cesta Krvavi Potok-Kozina-Starod oz. cesta, ki povezuje Trst in Reko. Vse omenjen ceste in železnice so precej obremenjene. V poletnih mesecih je obremenitev cest še povečana s strani turistov, ki se vozijo proti slovenski ali hrvaški obali.

Na obrobju obravnavanega območja je poleg tega tudi pomembno križišče med smerjo Koper-Ljubljana in Trst-Reka. Skozi to območje je predviden tudi drugi tir železniške proge Divača-Koper, ki bo potekal neodvisno od trase že obstoječega prvega tira omenjene proge.

4.2.7 Naravna in kulturna dediščina

Obravnavano območje je bogato s spomeniki naravne in kulturne dediščine. Omeniti je potrebno Krajinski park Beka – soteska Glinščice z dolino Griže, ponornimi jamami in arheološkimi lokalitetami Lovrencon in gradom nad Botačem (v nadaljevanju Krajinski park Beka), ki je podrobneje opisan v nadaljevanju. Preostale naravne vrednote so predvsem geomorfološke (jame, brezna). Nad večino območja obdelave se razprostira mreža območij Nature 2000. Naturo 2000 sestavljata dve direktivi, in sicer Direktiva o pticah (SPA) in Direktiva o habitatih (pCSI), ki se na obravnavanem območju v veliki meri prekrivata. Kulturna dediščina je na območju obdelave prisotna predvsem kot arheološka in sakralna stavbna dediščina. Pojavljajo se tudi naselbinska dediščina, profana stavbna dediščina, memorialna in sakralno profana stavbna dediščina. Predvsem bogata arheološka dediščina teh krajev priča o pestri zgodovini zlasti na področju naselbinski kulture in pomembni vlogi teh krajev ob historičnih transportnih tokovih. Tod so potekale rimske ceste, trgovske poti, ki so zapustile bogato dediščino obcestnih postojank (Grad nad Botačem). Obstaja tudi ruševina gradu na lokaciji Beka – arheološko najdišče Lorencon.

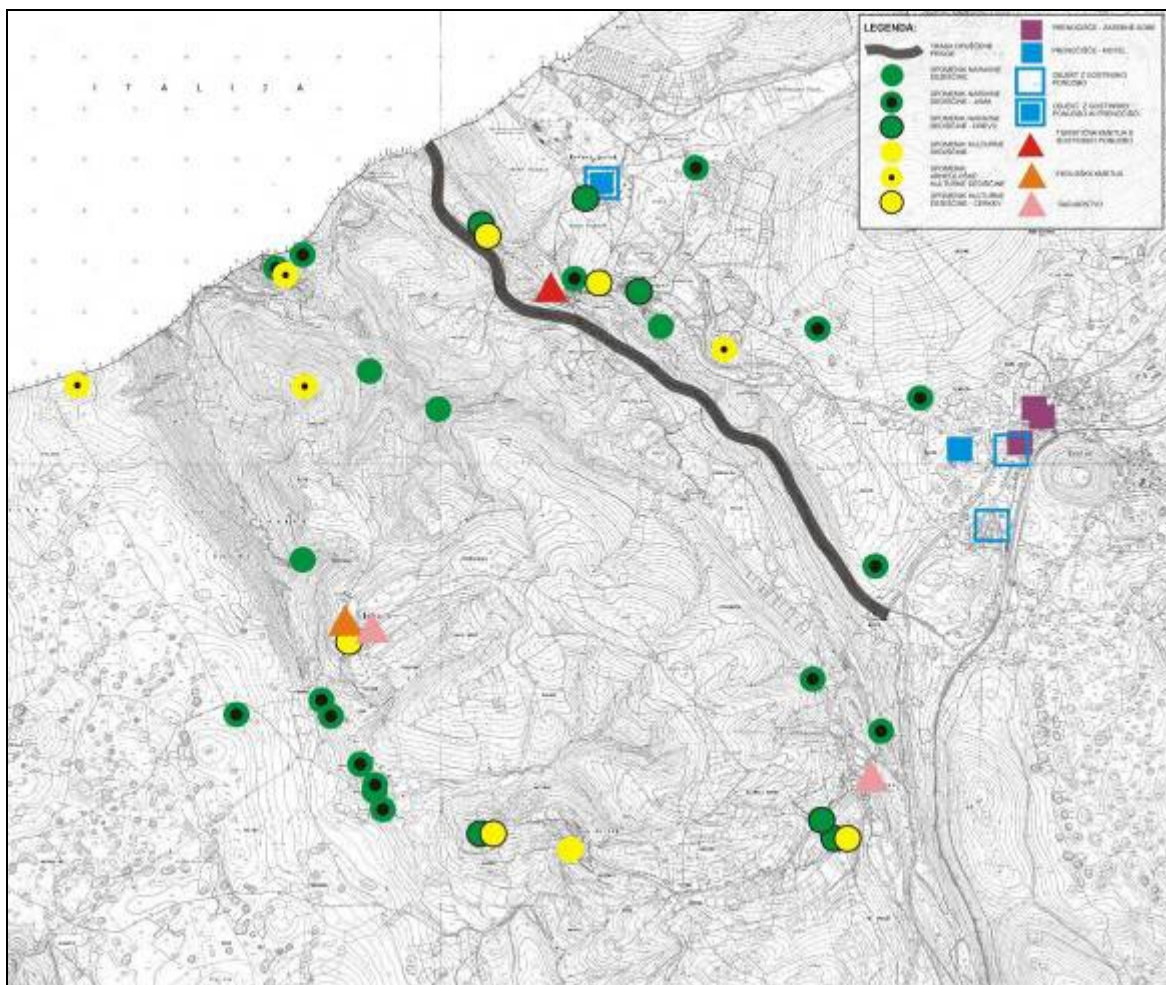
4.3 ANALIZE OBMOČJA OBDELAVE

Po končani inventarizaciji je sledila analiza, ki se je za potrebe diplomske naloge osredotočila na analizo turistične ponudbe, strukturno analizo, analizo poti, analizo pogledov, doživljajsko analizo na trasi proge in analizo trase proge glede na krajinske tipe.

4.3.1 Analiza turistične ponudbe

V analizo turistične ponudbe so bile vključene informacije o obstoječih namestitvenih in gostinskih objektih ter turističnih in ostalih kmetijah (ekoloških, bioloških, sadjarskih ipd.). Vključeni so bili tudi podatki o spomenikih kulturne in naravne dediščine.

Analiza turistične ponudbe je bila opravljena z namenom ugotavljanja obstoječe turistične infrastrukture in turističnih storitev. Na osnovi teh podatkov lahko podamo smernice za nadaljnji razvoj turizma. Analiza prikazuje tudi koncentracijo turističnih objektov in objektov varovanja naravne ter kulturne dediščine v bližini ukinjene železniške proge, ki nam lahko služijo kot programske navezave na osrednjo programsko vsebino na ukinjeni progi. Povezovanje je smiselno tako z vidika popestritve osnovne programske vsebine na obravnavanem območju kot z vidika promocije in razpoznavnosti obstoječih turističnih ponudnikov in kraja samega.



Slika 50: Pregled obstoječe turistične ponudbe ter naravne in kulturne dediščine (kart. podl. TTN 5, 1995)

Ugotovitve:

V ožjem območju obdelave je turistične ponudbe razmeroma malo. Nasploh so ti kraji turistično slabo razviti. Trenutno v ožjem območju obdelave turistične storitve nudijo: motel na Kozini, gostišče s prenočišči v Krvavem Potoku, nekaj gostinskih obratov in ponudnikov zasebnih sob na Kozini in v Hrpeljah ter izletniška kmetija z gostinsko ponudbo v Mihelah. Slednja nudi svoje storitve le ob koncu tedna. Na Beki deluje ekološka kmetija. Tam in v Klancu delujeta dve sadjarski kmetiji.

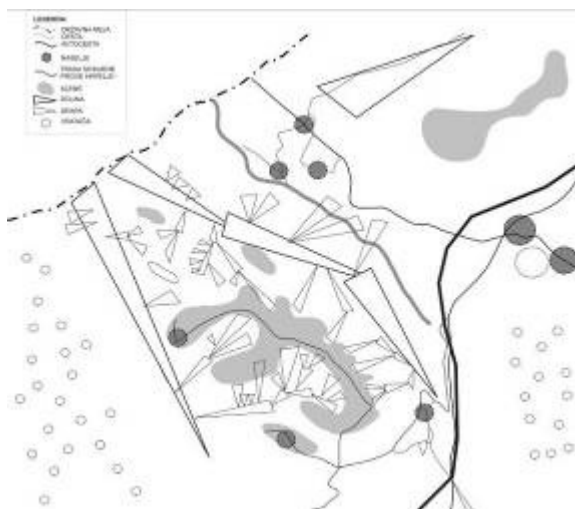
Glede na visoko frekvenco ljudi, ki skozi ta prostor potujejo tako vsakodnevno kot sezonsko, in veliko število bližnjih turističnih krajev in destinacij ima območje dobre potenciale za turistični razvoj.

V analizo so bili vključeni tudi spomeniki naravne in kulturne dediščine z namenom prikaza številnih tovrstnih znamenitosti v območju. Njihova skupna značilnost pa je velika neprepoznavnost. Zato bi lahko s povezovanjem obravnavanih objektov v celoto dopolnili

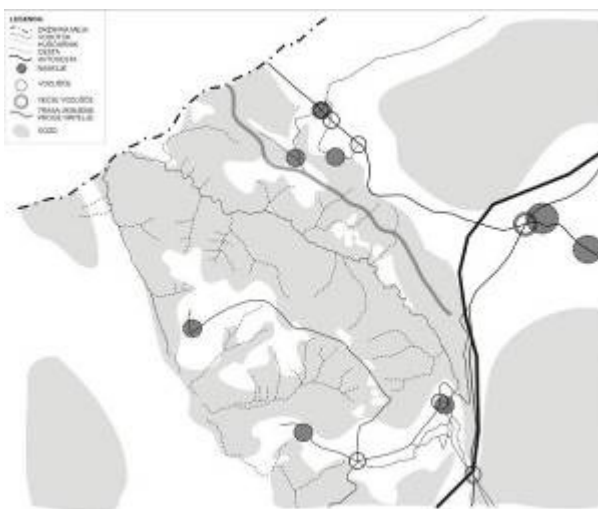
turistično ponudbo kraja in povečali prepoznavnost tako spomenikov naravne in kulturne dediščine kot tudi celotnega območja.

4.3.2 Strukturna analiza

Strukturna analiza se je osredotočila na naravne in kulturne danosti prostora. Upoštevani so bili relief (slemena, doline, grape, vrtače), površinski pokrov (gozd), površinske vode (potoki, hudourniki), povezave v prostoru in njihova križišča ter poselitve.



Slika 51: Strukturna analiza prostora – doline, grape, slemena, vrtače



Slika 52: Strukturna analiza prostora – vode, gozd, vozlišča

Ugotovitve analize:

Ožje območje obdelave je krajinsko zelo pester prostor. Dolina Glinščice je osamelec, ki se zelo ostro loči od obdajajočega pretežno uravnane kraškega površja. Zgradbo krajine diktirata dve soteski (Dolina Glinščice in dolina Griže), ki dajeta prostoru smer in obenem predstavljata fizični barieri v prostoru. Dolini sta zgrajeni iz osrednjih žil in ostalih manjših dolinic in grap, ki se zajedajo v pobočja. Relief je narekoval tudi poselitev in komunikacije v prostoru, ki so organizirane predvsem na slemenih in ob robovih doline. Razgibanost reliefa pa umirja monotonost površinskega pokrova, ki ga v večji meri sestavlja gozd. Gozdni pokrov je matica v prostoru in je na določenih mestih, zlasti v okolici poselitve pretrgan z manjšimi zaplatami kmetijskih površin. Območje zaznamuje tudi velika prehodnost, ki se izraža v obliki številnih prometnih povezav. Glavna smer prometa je severovzhod–jugozahod. Prečno na omenjeno smer pa poteka tudi povezava jugovzhod–severozahod. Smeri se sekata na Kozini, ki predstavlja največje vozlišče v prostoru. Prisotna so še manjša vozlišča, locirana po obodu ožjega območja obdelave.

4.3.3 Analiza poti

Analiza poti je bila narejena na podlagi terenskega ogleda in TTN 5000 obravnavanega območja. Prometna infrastruktura je bila razdeljena na avtocesto, glavne in regionalne ceste, lokalne ceste, kolovoze in steze. Poti so bile ob analizi razvrščene tudi glede na ustreznost za različne uporabnike – pohodnike, kolesarje in jezdece.



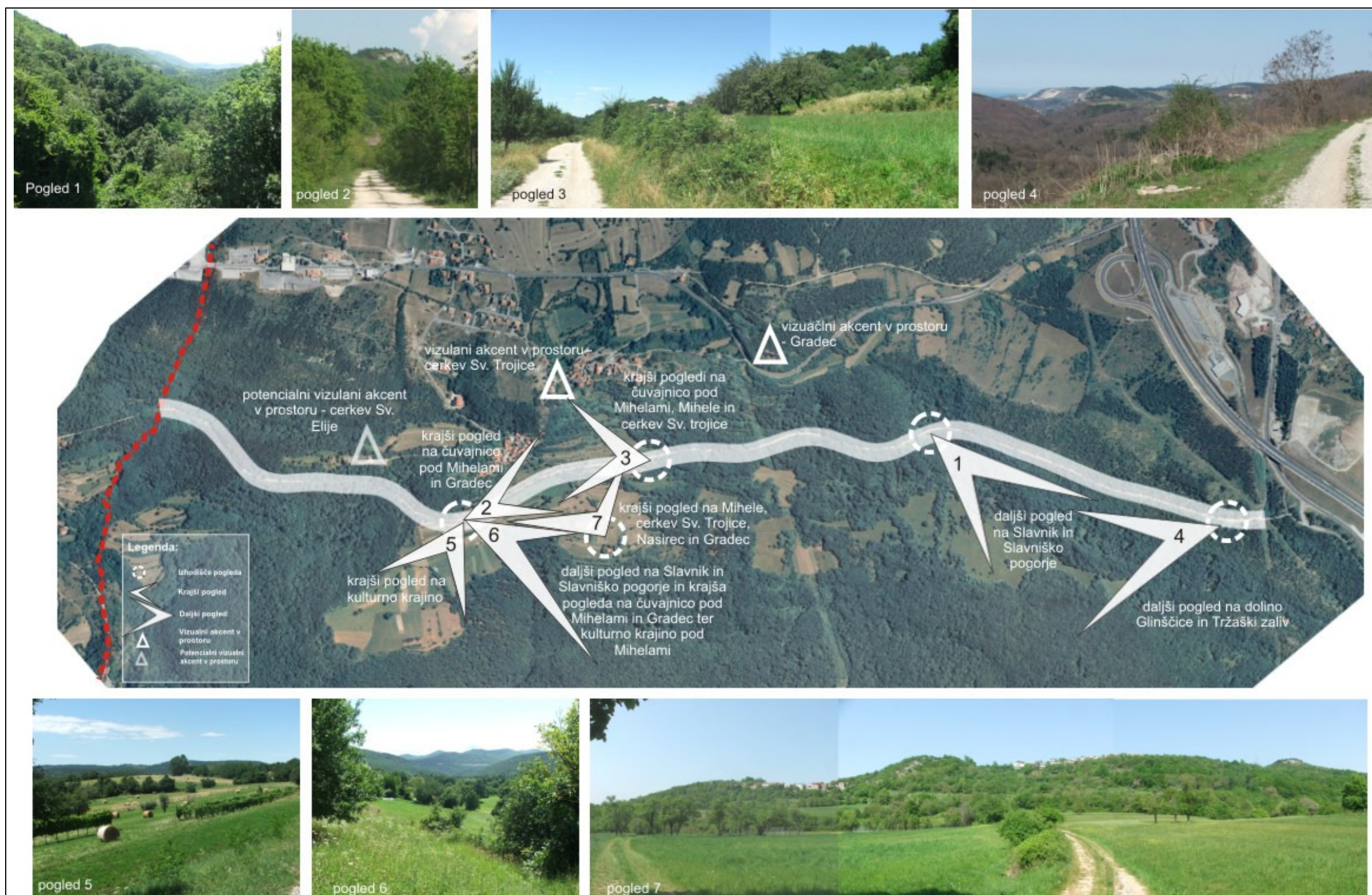
Slika 53: Analitična karta prometnih povezav in primernosti poti za različne uporabnike

Ugotovitve analize:

Kot že rečeno, je območje obdelave prometno zelo prehodno. Tod potekajo glavne prometne žile (cesta, avtocesta, železnica) iz notranjosti Slovenije proti morju. Vse omenjene prometnice se v obravnavanem območju skoncentrirajo v ozek koridor. Nasploh pa je območje prepleteno s številnimi potmi, kolovozi in stezami, ki so zgoščeni na slemenih in po pobočjih. Njihova pojavnost pa se zmanjša v samih dolinah. Obe dolini sta namreč slabo prehodni.

4.3.4 Analiza pogledov na trasi opuščene proge

V sklopu omenjene analizo so bili predstavljeni pogledi, ki so odpirajo uporabniku trase proge. Razdeljeni so na daljše poglede in krajše poglede. Označene so tudi dominante v prostoru. Analiza temelji na terenskem ogledu.



Slika 54: Analitična karta pogledov na trasi opuščene proge (kartografska podlaga: DOF, 2006)

Ugotovitve analize:

Za traso proge je značilno veliko omejevanje pogledov zaradi vegetacijskega pokrova. Pogledi s trase proge so večinoma strnjeni na del proge pod Mihelami in dve točki na progi ob začetku in ob viaduktu pod Nasircem. Kot dominantni v prostoru se pojavljata cerkev sv. Trojice z gričem blizu Nasirca in nekdanje gradišče Gradec. To sta vizualno izpostavljeni točki v prostoru. To funkcijo bi lahko opravljala tudi cerkev sv. Elije, ki stoji neposredno ob trasi proge, vendar je zaradi zaraščenosti s poti ni mogoče zaznati.

4.3.5 Krajinski tipi na trasi opuščene proge

V analizi krajinskih tipov so bili določeni štirje krajinski tipi, ki se med seboj razlikujejo predvsem v zaprtosti in odprtosti prostora, obliki okoliškega reliefa, vrsti površinskega pokrova in tipu krajine. Za vsak posamezni krajinski tip je opisana tudi doživljajska vrednost. Doživljajska vrednost krajinskega tipa se nanaša predvsem na pozitivno vizualno zaznavanje krajine obiskovalca z obravnavane trase.



Slika 55: Pregledna karta krajinskih tipov (kart. podl. DOF, 2006)

KRAJINSKI TIP 1

Krajinski tip 1 na trasi proge prevladuje. Enota zajema začetni odsek trase proge od začetka pri porušenem mostu do točke, kjer trasa preide med polja pod Mihelami, od točke, kjer trasa pod Mihelami preide v gozd do soteske in od soteske do državne meje. Za obravnavani krajinski tip sta značilna neprekinjeno obdajanje trase z gozdom na obeh straneh ter strm relief. Na začetnem delu trase, kjer je relief strmejši, je trasa vkopana. Zato sta v nadaljevanju prikaza dva značilna prereza krajinskega tipa 1. Doživljajska vrednost tega odseka je zelo majhna, saj je za uporabnika trase zaradi obdajanja trase z gozdom precej monoton. Poveča se šele na viaduktu, kjer že sam dobrih 20 metrov visok viadukt deluje impozantno in obiskovalcem omogoča odpiranje daljših pogledov in večjo mero

zaznavanja in doživljanja okolice. Enako velja za začetni del poti ob informacijski tabli, kjer se odprejo zanimiv pogledi na celotno dolino in še dlje.



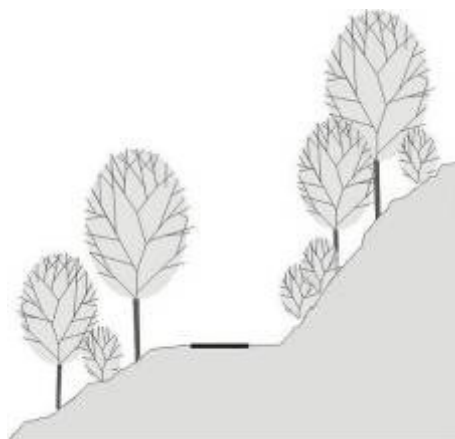
Slika 56: Primer krajinskega tipa 1



Slika 57: Značilen prerez krajinskega tipa 1



Slika 58: Primer krajinskega tipa 1



Slika 59: Značilen prerez krajinskega tipa 1

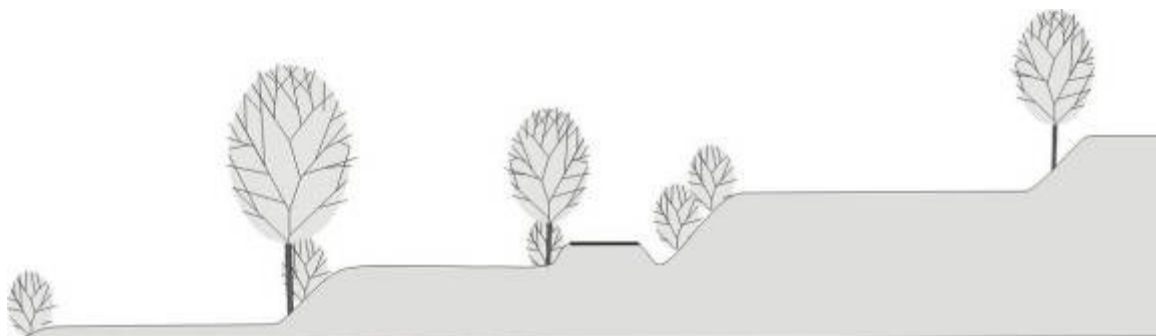
KRAJINSKI TIP 2

Krajinski tip 2 se pojavlja na delu poti, ki poteka mimo Mihelskih polj. Ta odsek poti je doživljajsko izredno bogat. Tu se obiskovalcu odpira pogled na vse strani. Tako lahko tu



Slika 60: Primer krajinskega tipa 2

zazna dominante v prostoru (cerkev sv. Trojice, Gradec), spozna kulturno krajino, ostanke nekdanje železniške proge (čuvajnico), zazna vasi ipd. Krajinsko je ta prostor zelo pester. Edina motnja ob progi je obcestna zarast, ki omejuje poglede. Pot deloma poteka po nasipu. Relief je položnejši, ponekod je kulturna krajina razvita na terasah.



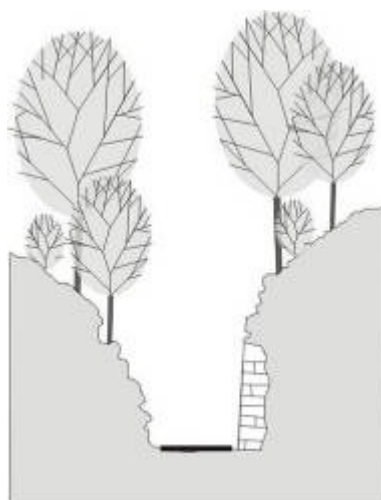
Slika 61: Značilen prerez krajinskega tipa 2

KRAJINSKI TIP 3

Krajinski tip 3 je med vsemi najkrajši, zajema namreč le sotesko, kjer je pot usekana v zemljišče. Usek je ponekod podprt s kamnitimi zidovi. Soteska ima tudi veliko doživljajsko vrednost zaradi precejšnjega useka in pričevanja o nekdanji železniški progi. Potrebna pa je čimprejšnje sanacije, saj se ponekod podira. Usek je namreč narejen v flišno kamnino, ki brez podpore ni najbolj stabilna.



Slika 62: Primer krajinskega tipa 3

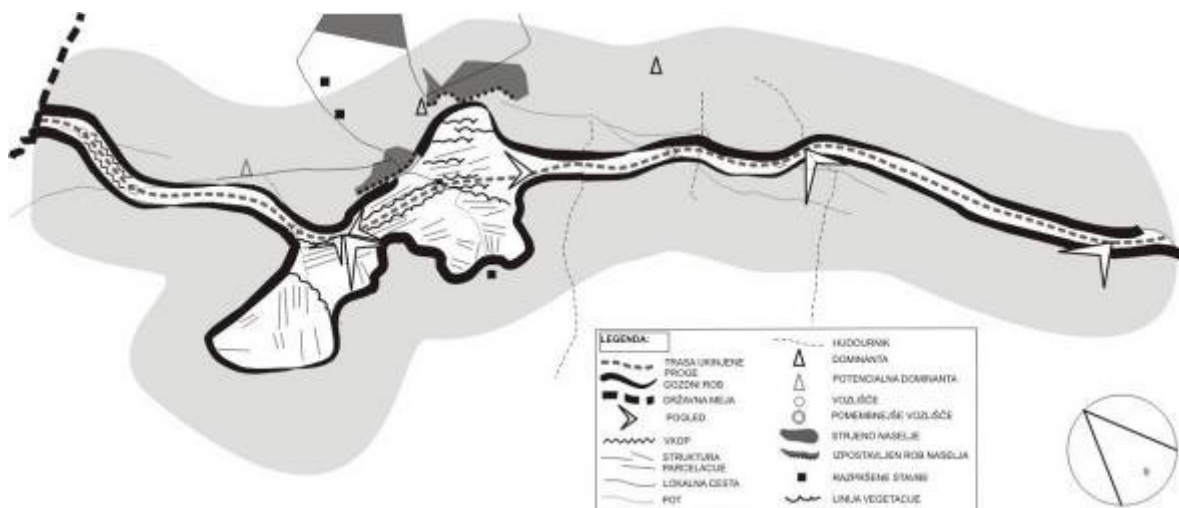


Slika 63: Značilen prerez krajinskega tipa 3

4.3.6 Zaznavna analiza trase opuščene proge

Zaznavna analiza se nanaša na danosti trase opuščene proge, ki vplivajo uporabnikovo zaznavanje prostora. Za analizo so bili uporabljeni podatki s terenskega ogleda. Upoštevani so bili podatki, ki jih obiskovalec zazna z mesta opazovanja oziroma trase ukinjene proge. Pri analizi so bili obdelani podatki o gozdnem robu, linijah vegetacije, kulturni krajini in

njeni strukturi parcelacije, pomembnejših pogledih, dominantah in potencialnih dominantah v prostoru, vozliščih poti, naselijh in njihovem zaznavanju in hudournikih.



Slika 64: Zaznavna analiza trase nekdanje proge

Ugotovitve analize:

Doživljajska vrednost trase se loči na doživljajsko vrednost, vezano na krajino, in doživljajsko vrednost, vezano na zgodovino. Pri prvi obliki je doživljanje vezano na krajinske ambiente, ki vzbujajo določene občutke. Pri drugi obliki pa je doživljanje vezano na zgodovinsko ozadje, ki uporabnika opominja na stanje in dogajanja v preteklosti.

Določene krajinske ambience v obravnavanem območju v večji meri kroji gozdni pokrov. Večina trase se namreč nahaja znotraj gozdnega sestoja, ki uporabniku onemogoča poglede, s čimer se zmanjša tudi doživljajska vrednost proge. Krajinski tip 3 je s tega vidika doživljajsko najbolj bogat. Tu se prostor odpre in uporabnik zazna številne strukture v prostoru ter se odprejo mnogi pogledi. Doživljanje zgodovine je vezano na objekte nekdanje železnice. Uporabnik ob omenjenih objektih začuti zgodovinsko ozadje celotne poti. Največjo doživljajsko vrednost ima prav gotovo 17 metrov visok viadukt pod Nasircem, kjer se uporabniku odpirajo tudi daljši pogledi po dolini.

4.3.7 Skupne ugotovitve analiz

Iz analiz obravnavanega območja lahko povzamemo, da je obravnavani prostor zelo pester in atraktiven. Iz analize turistične ponudbe je razvidno, da je območje turistično perspektivno, vendar je turizem tu skoraj nerazvit. Zaradi krajinsko pestrega prostora in številnih predvsem naravnih znamenitosti bi lahko turizem usmerili zlasti v izletništvo. Številne doline, grape, hudourniki, slapovi, jame in slemenata nudijo izredno raznolike in zanimive ambience, ki pa so zaradi visoke stopnje zaraščenosti z gozdom neopazni in

zapostavljeni. Zaraščenost, neokrnjenost in »divjost« so lastnosti, ki najbolj opisujejo večji del tega prostora. Tipično je tudi pomanjkanje orientacijskih točk in dominant v prostoru, zaradi katerih obiskovalec hitro izgubi orientacijo. Bolj oddaljena orientacijska točka je Slavnik. Zaraščenost in strm relief pripomoreta tudi k neprehodnosti prostora. Poti v dolinah Glinščice in Griže so redke, strme in številne v zaraščanju. Na slemenih, kjer se nahajajo naselja (Beka, Ocizla) in kmetijske površine, se odpirajo številni pogledi. Izredno zanimiv pogled na celotno območje, Slavnik, slikovito Dolino Glinščice v Italiji, morje in velik del proge se odpira na griču cerkve sv. Trojice pri Nasircu.

Enako lahko povzamemo za traso ukinjene železniške povezave. Uporabnik ima zelo omejene poglede na krajino in je večinoma ne zazna oziroma je ne občuti. S proge, ki poteka po pobočju, se zelo redko odpirajo izredno zanimivi daljši pogledi na Slavnik in preko ozke in skalovite Doline Glinščice proti morju. Prostor se odpre le na krajšem odseku trase pod Mihelami, kjer so kmetijska zemljišča. Ta del proge je doživljajsko najvišje ovrednoten, saj je tu prostorska struktura najbolj pestra. Obiskovalec zazna Dolino Glinščice, opazi čuvajnico ob progi, rob naselij Mihele in Nasirec, cerkev sv. Trojice, nekdanje gradišče Gradec ipd. Poglede omejuje visoka obcestna zarast ob progi. Na tem odseku uporabnik zazna dominante v prostoru, in sicer grič in cerkev sv. Trojice pri Nasircu ter nekdanje gradišče Gradec. Tretja dominantna bi lahko bila cerkev sv. Elije pri Mihelah, ki leži tik ob progi, vendar je s proge zaradi gozdne zarasti ni mogoče niti opaziti. Doživljajsko sta pomembna tudi del proge na 20,5 metra visokem viaduktu in del proge skozi »sotesko«.

4.4 KRAJINSKI PARK BEKA

Zaradi neposredne bližine trase ukinjene proge in Krajinskega parka Beka je bil park vključen v območje obdelave z namenom navezave in dopolnitve turistične ponudbe.



Slika 65: Prikaz lege Krajinskega parka Beka. M = 1 : 75 000 (Interaktivni ..., 2008)

V nadaljevanju so povzeti podatki iz virov Naravni parki Slovenije (Mencinger, 2004) in Kot v neokrnjeni naravi (Cernatič - Gregorič, 2006). Potok Glinščica izvira nad vasjo Klanec pri Kozini pri nadmorski višini 412 m in se izliva v morje. Vodotok je dolg le 15 km, od tega je večina na italijanski ozemlju. V stoletjih nenehne erozije je na kraških tleh ustvaril slikovito kanjonsko dolino med hriboma Stena in Mali Kras. Dolina Glinščice je zanimiva in posebna z več vidikov. Zaznamujejo jo bogata flora in favna, številni kraški pojavi, geološke posebnosti in bogata zgodovina povezave med dolino in človekom. Dolina ima izrazit prehod med celinsko-predalpskim in sredozemskim podnebjem. Naslednji oster prehod je geološka sprememba s flišne podlage na izrazito kraška tla. Oba ostra prehoda vplivata tudi na favno in predvsem floro. Zaradi teh posebnosti dolina nudi izredne pogoje za preučevanje (Cernatič - Gregorič, 2006).

Številna arheološka najdišča pričajo o tem, da je človek tu deloval že v prazgodovini. Arheologi niso našli sledi o naseljih, kar dokazuje, da v človek ni prebival v dolini, temveč jo je uporabljal kot trgovsko pot. Dolina Glinščice je zaradi Kraškega roba namreč edina naravna pot iz Slovenije do morja preko Krasa. Popotniki in trgovci so tu postavili le začasne postojanke ali so uporabljali t. i. jame z okni kot prenočišča, skladišča ali hleve. To so vodoravne jame oziroma rovi na desni strani doline. V 1. stol. so stari Rimljani preko doline zgradili 14 km dolg akvadukt, ki je oskrboval Trst z vodo in je služil svojemu namenu vse do 6. ali 7. stol. (Mencinger, 2004).

Ob izlivu Glinščice v morje so bile nekoč obširne soline. Predstavljale so veliko bogastvo in tudi povod za mnoge boje med Tržačani in Benečani. Sol so skozi dolino tovorili v notranjost dežele. Trgovske poti sta nadzorovala dva gradiča ob poti. Prvi je bil zgrajen ob vasi Zabrežec, drugi (grad nad Botačem) pa v bližini sedanje državne meje nad vasjo Botač. Po uničenju solin s strani Benečanov v poznem srednjem veku je zamrla tudi trgovska pot po dolini (Cernatič - Gregorič, 2006).

Sočasno s trgovskimi potmi preko doline so ob potoku nastajali mlini. Ti mlini niso mleli samo žitaric, temveč predvsem začimbe in droge, ki so nato skupaj s soljo potovale v notranjost. Začimbe so prišle iz tržaške luke. Ker v okolici Glinščice ni primerne vodotoka za poganjanje mlinov, je razumljivo, da so številni nastali prav na omenjenem potoku. Tako so bili leta 1276 trije, leta 1757 pa jih je bilo kar 16, eden celo na tri kolesa. Poslednji mlini so obratovali na začetku 20. stoletja (Cernatič - Gregorič, 2006).

Krajinski park Beka je bil z odlokom Občine Sežana zavarovan leta 1992. Območje zavzema površino 244 ha in obsega svet porečja Glinščice. Krajinski park sestavljajo ozka kotanja Korošca, kjer leži Beško-Ocizeljski jamski sistem, dolina Griže in Dolina Glinščice. Celotno območje krajinskega parka je bilo uvrščeno tudi v območje Natura 2000. Odlikuje se z izredno krajinsko slikovitostjo in nedotaknjenostjo. Soteska Glinščice, potok Glinščica in dva slapova na Glinščici so naravne vrednote državnega pomena. Dolina Griže in slap na njenem pritoku pa sta naravni vrednoti lokalnega pomena (Cernatič - Gregorič, 2006).

Naravne vrednote v Krajinskem parku Beka

Med najpomembnejše naravne vrednote v krajinskem parku je Beško-Ocizeljski jamski sistem s spletom jam in naravnim mostom, dolina Griže, potok Glinščica in soteska Glinščice z dvema slapovoma. Kot naravni spomeniki državnega pomena so zavarovani naravni most, Meletova jama, slap Brnjake na Glinščici, slap na Glinščici, soteska Glinščice in potok Glinščica.



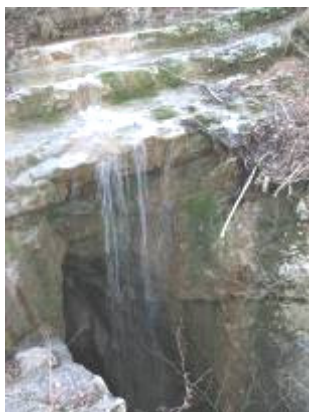
Slika 66: Sigasti slap Brnjake na Glinščici (Slapovi..., 2008)



Slika 67: Struga Glinščice

Beško-Ocizeljski jamski sistem ali – kot pravijo domačini – Ociske jame so sistem več med seboj povezanih jam jugozahodno od vasi Beka in Ocizla. Območje je primer stičnega krasi, ki nastane na stiku vododržnih in vodoprepustnih kamnin. Manjši potoki, ki se

stekajo s flišnega hrpta med vasema Beka in Ocizla, ob stiku apnenca in fliša v kotanji Korošca poniknejo in pridejo spet na površje v izvirih pri Boljuncu onstran državne meje.



Slika 68: Ponorni slap pred vhodom v Meletovo jamo



Slika 69: Naravni most v bližini Ociskih jam

Kulturna dediščina v Krajinskem parku Beka

Poleg naravne dediščine je krajinski park bogat tudi s kulturno dediščino. Znotraj zavarovanega območja sta dva kulturna spomenika, in sicer arheološko območje Grad nad Botačem in arheološko najdišče Lorencon. Tik ob meji krajinskega parka pa so prisotni tudi ostanki gradišča na Selih.

Grad nad Botačem ali grad Draga leži na težko dostopnem grebenu visoko v stenah Kraškega roba nad Dolino Glinščice na skrajnem jugovzhodnem odrastku kraške planote nad Tržaškim zalivom. Tu je bila nekoč srednjeveška utrjena postojanka, od katere so ruševine sorazmerno kvalitetno ohranjene. Ohranjena sta še del utrjenega obrambnega sistema in zidovje notranje stavbe, ki je delno naslonjeno na obzidje. Zavod RS za varstvo narave v Novi Gorici daje gradu nad Botačem prav poseben pomen, ker je eden izmed redkih ohranjenih srednjeveških gradov na Kraškem robu.

Arheološko najdišče Lorencon leži na hribu Žerjalski vrh nad sotočjem Griže z Glinščico. Ohranjene so ruševine srednjeveške zidane utrdbe z velikim obrambnim jarkom. Zanimivost najdišča so ostanki mogočnega obrambnega okopa na mestu, kjer naj bi ležala druga obrambna linija. Po vsej verjetnosti je okop prazgodovinskega izvora in je edini ostanek tega obdobja na lokaciji. Ime Lorencon po vsej verjetnosti izhaja iz imena sv. Lovrenc, po kateremu se je imenovala cerkvena, ki je nekoč stala tu. Danes so od nje ostale le ruševine na zahodni strani obrambnega jarka. Zidane utrdbe nakazujejo možnost naseljenosti še v pozni antiki. Lorencon predstavlja eno najpomembnejših utrjenih postojank verjetno iz prazgodovine na območju kraškega roba.



Slika 70: Ostanki utrdbe na arheološkem najdišču Lorencon



Slika 71: Obrambni okop nekdanje utrdbe na arheološkem najdišču Lorencon

Iz prazgodovine izhajajo tudi gradišča na Selih. Postavljeno je na dominantni vrh široke skalne police na skrajnem severozahodnem robu Krasa nad Tržaškim zalivom in nad južnim bregom soteske Glinščice prav nasproti gradu nad Botačem. Gradišče na Selih je s površino 300.000 m² eno največjih gradišč v okolici. Gradišče je bilo deloma poškodovano v času prve svetovne vojne, dobro pa sta ohranjena monumentalna obrambna okopa na južni in vzhodni strani, ki sta dolga 770 metrov. Na njihovem mestu je danes groblja kamnja, visoka 1 do 1,5 m in široka od 20 do 30 metrov. Na ostalih straneh obrambni okopi niso bili potrebni, saj dostop do gradišča ni mogoč zaradi strmega reliefa. Na južnem delu gradišča je vzpetina, visoka približno 40 metrov, ki ima svoje, notranje obzidje, dolžine 80 metrov. Gradišče je tipičen primer prazgodovinske obrambne arhitekture na Kraškem robu. Danes to prazgodovinsko gradišče deli državna meja med Italijo in Slovenijo, in sicer tako da je večina na slovenskem ozemlju (Pečar in Knez, 1996).

Prireditvev »Odprta meja«

Obmejni občini Hrpelje - Kozina na slovenski in Dolina na italijanski strani sta leta 1981 začeli sodelovati. Prišlo je do organizacije prireditve Odprta meja, ki je s časom postala tradicionalna in poteka vsako leto. Odprta meja je enkrat letno omogočila prosto prečkanje državne meje Italija – Jugoslavija, in sicer s pohodom po Stezi prijateljstva od Botača do Beke. Po vstopu Slovenije v schengensko območje in odpravi meje se je prireditve nadaljevala pod imenom Nekoč je bila odprta meja. Čezmejno sodelovanje se nadaljuje tudi s projektom »Dolina Glinščice in njena okolica«, kamor so se priključili tudi Mestna občina Koper in drugi partnerji z obeh strani meje. S projektom so izvedli številna infrastrukturna, vzdrževalna in druga dela, ki so pripomogla k razvoju in povezovanju Doline Glinščice.

Dolina Glinščice na italijanskem ozemlju



Slika 72: Dolina Glinščice na italijanskem ozemlju (Wikipedija ..., 2008)

Na italijanski strani se Dolina Glinščice razvije v zelo slikovito kanjonsko dolino, ki je od leta 1984 zavarovana kot "*Parco naturale della Val Rosandra*" (Cernatič - Gregorič, 2006). Italijanski del parka se prične po sotočju Glinščice in Griže, ko reka zapusti mehke flišne sklade in se hipoma prelevi v kamnito sotesko. Prehod je izredno oster in voda ga premaga s 50 m visokim slapom. Zgornji del doline nad slapom ima kontinentalno klimo, medtem ko ima spodnji del doline izrazito mediteransko klimo. Ta preskok se izraža tudi v lokalnem rastlinstvu. Ohranile so se namreč številne alpske in mediteranske rastline, ki so daleč naokoli izumrle v ledenih dobah (*Daphne alpina*, *Amelanchier ovalis*, *Genista holopetala* in druge). Ravno tako se je zgodilo z živalstvom. Tu

najdemo vrste predvsem kač in kuščarjev, ki so izven doline že kar redke. Med take spada hribski urh (*Bombina variegata*).

Poleg izjemnih naravnih danosti je dolina bogata tudi s kulturno dediščino. Tu najdemo ohranjenih 100 metrov akvadukta, srednjeveški grad Zabrežec, romarsko cerkvico, razvaline Sancinovega mlina v Botaču idr.

Italijanski del Doline Glinščice je poleg vsega naštetega priljubljen tudi kot rekreativno in športno izhodišče za mnoge pohodnike, kolesarje, plezalce in jahače. Po dolini je namreč speljana cela mreža poti, ki povezuje različne kraje oziroma točke v dolini in bližnji okolici. Pri tem je uporabljena tudi trasa nekdanje železniške proge Hrpelje - Kozina-Trst. Tu je tudi edinstvena gorska kočica na nadmorski višini 60 m, in sicer v vasi Boljunec. V dolini je ustanovljena tudi uveljavljena plezalska šola, imenovana po Tržačanu Emiliju Comiciju.

5 VREDNOTENJE OBRAVNAVANEGA OBMOČJA ZA TURISTIČNO-REKREACIJSKO RABO

5.1 VREDNOTENJE TRASE OPUŠČENE ŽELEZNIŠKE PROGE ZA TURISTIČNO-- -REKREACIJSKO RABO

Trasa ukinjene železniške proge ima nekatere specifične značilnosti, ki izhajajo iz karakteristike gradnje železniške proge. Železniške proge so grajene po določenih predpisih in zato trase tovrstnih prometnic sledijo določenim tehničnim in prostorskim zahtevam. Nekatere od teh značilnosti trase so izredno ugodne rekreacijo, zlasti kolesarstvo. Omenjene lastnosti so navede v nadaljevanju.

- Majhni nakloni. Gradnja železniške proge narekuje naklone proge do 25 promilov. Trase prog tako nimajo strmejših delov in so zato uporabne za širok krog rekreativcev.
- Potek proge po pretežno naravnem okolju. Uporaba trase ukinjene železniške proge nudi uporabniku poleg rekreacije tudi možnost doživljanja narave in krajine.
- Samostojen in neodvisen koridor proge. Trase ukinjenih prog potekajo individualno in neodvisno od ostalih prometnic, kar zmanjšuje število križanj oziroma potencialnih nevarnosti. Z ureditvijo proge kot kolesarske oz. rekreativne poti in prepovedjo motoriziranega prometa na njej se loči kolesarje oz. rekreativce od motoriziranega prometa, kar pripomore k večji varnosti udeležencev tovrstne poti.
- Povezovalni značaj. Osnovni cilj gradnje železnic je bil povezava med kraji, kar je prav tako pomembno tudi za kolesarsko oz. rekreacijsko pot. Še posebej je taka povezava dobrodošla, kjer lahko vzpostavimo povezavo med različnimi urbanimi in suburbanimi območji. Na takih območjih se lahko poti poslužujejo tako rekreativci kot ostali uporabniki, ki se vozijo iz potrebe. Ukinjene železniške poti imajo tudi to prednost, da so to razmeroma daljši odseki, ki ponavadi izhajajo in se zaključujejo v naselju.
- Prisotnost spremljajoči opuščenih železniški objektov ob progi. Železniške postaje, čuvajnice, postajališča, mostovi, predori in drugi objekti na progi povečujejo atraktivnost in pestrost proge in poleg tega so lahko v nekaterih objektih organizirane storitvene dejavnosti ob progi (okrepčevalnice, sposojevalnice koles, informacijski centri ipd.).

- Bližina delujočih železniških postaj. Ukinjene železniške proge se pogosto pričnejo pri obratujoči železniški postaji, kjer se je nekdanja proga odcepila, in se ponavadi prav tako ob postaji zaključujejo. Tak potek proge pripomore k lažjem povezovanju javnega prometa in rekreacijske poti.
- Lastništvo proge. Lastniki ukinjene proge so ponavadi javni zavodi (občine, železniške družbe idr.), kar olajša lastniške težave pri preurejanju trase proge v rekreacijsko pot.

Izhajajoč iz navedenih predpostavk, se rekreacijska pot, organizirana na trasi ukinjene železniške proge, odlikuje v primerjavi z ostalimi rekreacijskimi oz. kolesarskimi potmi po naslednjih lastnostih:

- varnost,
- lahkotnost in uporabnost za slehernega posameznika,
- privlačnost poti in okolice,
- zgodovinsko ozadje in učna vrednost,
- bližina javnega železniškega prometa.

Prednosti, ki jih prinaša ukrep preurejanja ukinjene proge za traso proge in objekte ob njej, so:

- Obnova trase in objektov ob njej. Ukrep je priložnost za obnovo trase, predvsem pa za rekonstrukcijo železniških objektov ob njej.
- Vzpostavitev programa vzdrževanja. Traso in objekte je treba vzdrževati; na ta način se prepreči nadaljnje propadanje objektov.
- Minimalno poseganje v traso proge in objekte. Program preurejanja trase v kolesarsko pot zahteva manjše posege v samo progo in v objekte in s tem se v visoko meri ohranja vrednost trase in objektov kot del tehnološke zapuščine.
- Celovit pristop do železniške infrastrukture. Pri urejanju kolesarske poti se z dodelitvijo različnih programskih vsebin lahko vključi vse objekte nekdanje železnice.
- Povečanje prepoznavnosti ukinjene železniške proge. Ukinjene proge so mnogokrat prepuščene pozabi in propadu. Z večanjem števila obiskov bi se povečala tudi prepoznavnost proge.

5.2 VREDNOTENJE IZBRANEGA OBMOČJA ZA TURISTIČNO-REKREACIJSKO RABO

Območje obdelave je za turistično-rekreativno rabo primerno zaradi:

- sončne, jugozahodne lege,

- bližine številnih turističnih atrakcij v širši okolici (Kraškega roba, Lipice, Škocjanskih jam, Krasa itd.),
- bližine Krajinskega parka Beka,
- poteka trase proge po pretežno naravnem okolju,
- nadaljevanja trase proge kot turistično-rekreativne poti na italijanski strani,
- pomanjkanja turistične in rekreativne ponudbe v obravnavnem prostoru,
- možnosti vključevanja lokalnega prebivalstva pri ponudbi turističnih in rekreativnih storitev.

6 SMERNICE IN PREDLOGI ZA UREJANJE TRASE OPUŠČENE ŽELEZNIŠKE PROGE HRPELJE – KOZINA–TRST

Namen naloge je obuditi traso ukinjene železniške povezave Hrpelje - Kozina-Trst na slovenskem ozemlju z dodajanjem nove programske vsebine. Cilja oživljanja trase sta preprečiti nadaljnje propadanje trase in železniških objektov ter vzpostaviti nov program, ki bo za družbo privlačen in funkcionalen. Pri zasnovi nove vsebine je bilo zgodovinsko ozadje bistvenega pomena in je obravnavanemu območju dodalo vsebino in identiteto, ki jo predstavljajo železnice.

Urejanje opuščene trase ima namene:

- preprečiti propadanje infrastrukture nekdanje železniške proge Hrpelje - Kozina-Trst,
- vzpostaviti določen režim vzdrževanja obravnavane infrastrukture,
- povečati razpoznavnost obravnavane ukinjene železniške proge, Doline Glinščice in Krajinskega parka Beka,
- vzpostaviti nov program na trasi, katerega vodilna nit bo opuščena železnica,
- vzpostaviti nov program, ki bo privlačen in funkcionalen za širok krog uporabnikov,
- popestritev turistične ponudbe in predstavitev Doline Glinščice kot turistično atraktivne destinacije,
- aktivno vključiti lokalno prebivalstvo na področju turizma,
- navezati program onkraj državne meje.

6.1 PREDLAGANA PROGRAMSKA VSEBINA NA TRASI NEKDANJE PROGE HRPELJE - KOZINA–TRST

Zasnova nove programske vsebine temelji na ohranjanju in predstavljanju nekdanje rabe tega prostora in obenem vnaša nove vsebine, ki so aktualne in privlačne za današnjo družbo. Na trasi opuščene železniške povezave Hrpelje - Kozina-Trst je predlagana turistično-rekreativna pot. Pri določanju novega programa so bile upoštevane naravne danosti prostora in njegovi potenciali, obstoječa turistična ponudba, trenutni trendi razvoja in karakteristike opuščene železniške proge, ki omogočajo ureditve kakovostne poti za rekreativce in turiste.

Na izbrano programsko vsebino je vplivala tudi ureditev trase obravnavane proge na italijanskem ozemlju. Trasa se v Italiji nadaljuje kot kolesarska pot, ki glede na ureditev predvideva tudi potrebe jezdecev ter ostalih rekreativcev in izletnikov. Načrtovana je za

širok krog uporabnikov in dopolnjena s številnimi potmi v okolici, ki so namenjene zlasti pohodnikom. Traso nekdanje železniške proge Hrpelje - Kozina-Trst je po vstopu Slovenije v Evropsko unijo končno mogoče obravnavati kot celoto in temu primerno prilagoditi ureditev slovenskega dela. Na osnovi te predpostavke in opravljenih analizah je za traso najbolj primerna ureditev rekreativno-turistične poti.

Glede na dolžino trase ukinjene železniške proge, ki v celoti meri skoraj 20 km, je trasa kot rekreacijska pot bolj primerna za oblike rekreacije na daljše razdalje, med katerimi lahko izpostavimo kolesarstvo in konjenišstvo. Omenjeni obliki rekreacije imata lahko poleg rekreativnega tudi izletniški značaj. Ker je kolesarstvo izredno priljubljeno in njegova priljubljenost tudi narašča, lahko predvidevamo, da bodo najštevilčnejši rekreativci na rekreacijski poti po trasi nekdanje železnice kolesarji. Zaradi tega je posebna pozornost pri urejanju rekreacijske poti namenjena kolesarjem. Ker pa kolesarji ne bodo edini uporabniki poti in imajo različne potrebe po urejanju prostora kot ostali uporabniki (sprehajalci, izletniki, tekači idr.), je bilo urejanje usmerjeno tudi za potrebe slednjih. Turistično-rekreacijsko pot bo obiskoval širok krog uporabnikov z zelo različnimi nameni in potrebami. Urejanje poti je torej pogojeno s potrebami predvidenih najštevilčnejših skupin obiskovalcev. Predvideva se, da bosta najštevilčnejši skupini kolesarji in izletniki. V nadaljevanju so predstavljene rešitve za omenjeni dve skupini uporabnikov.

6.2 PODPORNİ PROGRAMI

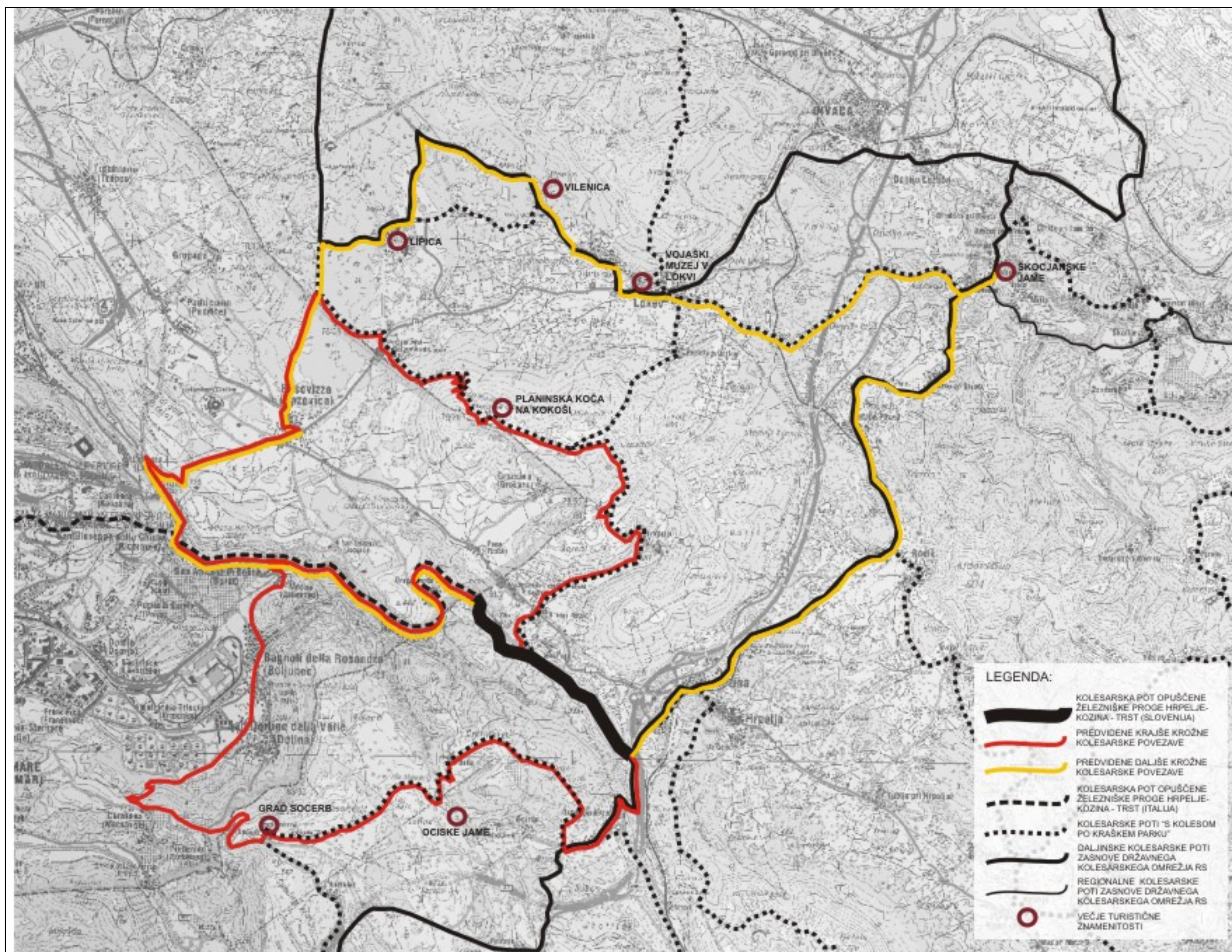
6.2.1 Predlog urejanja kolesarskih povezav

Kot že omenjeno, je kolesarstvo izredno perspektivna oblika trajnostnega prometa, ki je že in bo v prihodnosti vedno bolj aktualna. Lipar (2004) meni, da je za povečevanje priljubljenosti kolesarjenja potrebno zagotoviti dobre pogoje glede prevoznosti, prometne varnosti in shranjevanja koles. Za poglobljeno nalogo avtor navaja zmanjševanje konfliktnih točk med kolesarji in motornim prometom. V praksi je to mogoče izvesti v obliki ločevanja kolesarskega in motornega prometa tam, kjer to razmere omogočajo.

Za kolesarsko pot, urejeno na opuščeni železniški progi, razmere omogočajo ureditev varne prometne povezave za kolesarje z minimalnim številom konfliktnih točk. Vzrok za ureditev kolesarske poti je tudi predvideno državno kolesarsko omrežje, ki bi se ob lokalni cesti za naselje Klanec pri Kozini direktno navezovalo na predvideno kolesarsko pot. Vzpostavljena bi bila direktna povezava slovenskega omrežja s Trstom in kraji ob poti.

Povprečni kolesar, ki kolesari zaradi rekreacije, prevozi dnevno 25–50 km (Andrejčič Mušič, 2005). Torej je takemu kolesarju obravnavana kolesarska pot bistveno prekratka.

Zato je treba kolesarjem ponuditi možnost nadaljevanja kolesarjenja po drugih poteh. Ker je ožje območje obdelave zaradi velikih naklonov neprimerno za kolesarje, je bilo potrebno iskati možnosti izven ožjega območja. Kot prva možnost za nadaljevanje kolesarjenja je seveda nadaljevanje po trasi ukinjene železniške proge Hrpelje - Kozina–Trst na italijanski strani. Trasa nekdanje železnice v Italiji ni preurejena v celoti. Zato se krožne povezave poslužujejo tega odseka le deloma. Pri načrtovanju povezav so bile vključene že obstoječe in predvidene kolesarske poti, gozdne in poljske poti ter lokalne ceste. V omrežje poti so bile vključene tudi lokalne turistične točke, kot so Lipica, jama Vilenica, Vojaški muzej v Lokvi, Škocjanske jame, grad Socerb, Ociske jame in bližnja pohodniška destinacija – hrib Kokoš. Oblikovano je bilo omrežje treh krožnih povezav, prilagojeno različnim uporabnikom. Težavnostna stopnja je glede naklona poti približno enaka, razlika je le v različnih dolžinah poti. Krajši dve poti sta dolgi približno 25 in 27 kilometrov, daljša pa približno 36 km.



Slika 73: Pregledna karta dopolnilnih krožnih kolesarskih poti z izhodiščem na rekreacijski poti ukinjene železniške povezave Hrpelje - Kozina-Trst (kartografska podlaga: DTK 50, 2001)

M 1:75 000

6.2.2 Predlog urejanja dopolnilnih pešpoti

Podobno kot ureditev trase v Italiji bi tudi obravnavana trasa predvidevala ostale potencialne uporabnike poti, predvsem pohodnike, izletnike in jezdece. Za takšen izbor so bili odločilni naslednji dejavniki:

- konstantno večanje števila ljudi, ki se ukvarjajo z rekreacijo,
- zanimanje za izletniški turizem,
- okoliško dobro razvito konjenišтво. Konjenišтво se pojavlja v obliki vzreje konj (Kobilarna Lipica), na turističnih kmetijah (Turistična kmetija Pri Filetu v Slopah), konjeniških klubov (Konjeniški klub Koper, Konjeniški klub Kras, Konjeniški klub Lipica in konjeniški center v Odolini).

Ker sta osnovna namena proge turizem in rekreacija in so prednostni uporabniki proge rekreativci in turisti, se prepove motorizirani promet na nekdanji železniški progi. S tem ukrepom se poveča varnost uporabnikov, kar prispeva k povečanju kakovosti poti. Varne rekreacijske poti so tako primerne tudi za bolj ogrožene osebe, kar se varnosti tiče, npr. otroke in starejše.

Pot v obstoječem stanju služi kot dovozna pot lokalnih prebivalcev do lastnih parcel. S prepovedjo motoriziranega prometa bi prebivalcem preprečili dostop do parcel z motoriziranimi prevoznimi sredstvi. Zato je treba vzpostaviti nadomestne dovozne poti, ki so to funkcijo opravljale v času pred ukinitvijo železniške proge. Kjer prihaja do križanja tovrstnih poti z rekreacijsko progo, je potrebno postaviti opozorilno signalizacijo.

Preurejanje opuščene železniške proge v rekreacijsko pot je namenjeno tako turistom kot domačinom. Slednjim bi pot služila kot transportna pot v bližnje kraje in kot rekreacijska pot. Za turiste in obiskovalce pa bi pot poleg rekreativne imela tudi poučno funkcijo, saj ima zgodovinsko vrednost. Ob sprehajanju po poti bi železniški objekti ob nekdanji progi obiskovalca opominjali na primarno rabo te povezave in pot tako popestrili.

6.2.2.1 Dopolnilno omrežje pešpoti

Zanimanje obiskovalcev je ponavadi usmerjeno tudi v okoliške kulturne in naravne vrednote, lokalne posebnosti in druge privlačne točke. Ker je rekreacijska pot omejena na traso nekdanje proge in je v tem smislu nefleksibilna, je bilo treba dodati spremljajoče poti, ki uporabniku nudijo dostop do preostalih atraktivnih točk, ki jih rekreacijska pot nekdanje proge ne povezuje. S tem dobi uporabnik tudi možnost izbire in lastne organizacije izleta.

Drugi razlog za vzpostavitev spremljajočega omrežja pešpoti je razmeroma kratka dolžina rekreacijske poti na ukinjeni železniški progi Hrpelje - Kozina-Trst, ki meri 3,4 km. Zaradi izredno atraktivnega okoliške prostora (Krajinski park Beka) in obenem strmega reliefa, visoke stopnje zaraščenosti terena in redkih ter neustreznih poti po dolinah Glinščice in Griže so nove poti neustrezne za kolesarje in tako prilagojene izključno pohodnikom. Kolesarji, ki bi se hoteli pešpoti udeležiti, bodo morali pustiti kolo na za to predvidenem mestu in se naprej odpraviti peš. Pešpoti so zasnovane krožno.

Osnovno vodilo pri načrtovanju pešpoti je bilo oblikovanje doživljajsko bogate poti, ki pa je obenem tudi funkcionalna in prometno varna. V največji možni meri so bile pri načrtovanju izkoriščene obstoječe poti s čim manjšo prometno obremenitvijo.

Smernice pri oblikovanju omrežja poti so bile:

- krožna zasnova poti, ki obiskovalca vedno pripelje na izhodiščno točko,
- možnost izbire,
- prilagojenost različnim uporabnikom v smislu manj in bolj zmogljivih rekreativcev ter razlik v obliki rekreacije (pohodniki, kolesarji),
- atraktivnost poti – povezovanje turistično atraktivnih točk (naravna, kulturna dediščina ipd.),
- združevanje čim večjega števila različnih krajinskih ambientov,
- poučna vrednost poti.

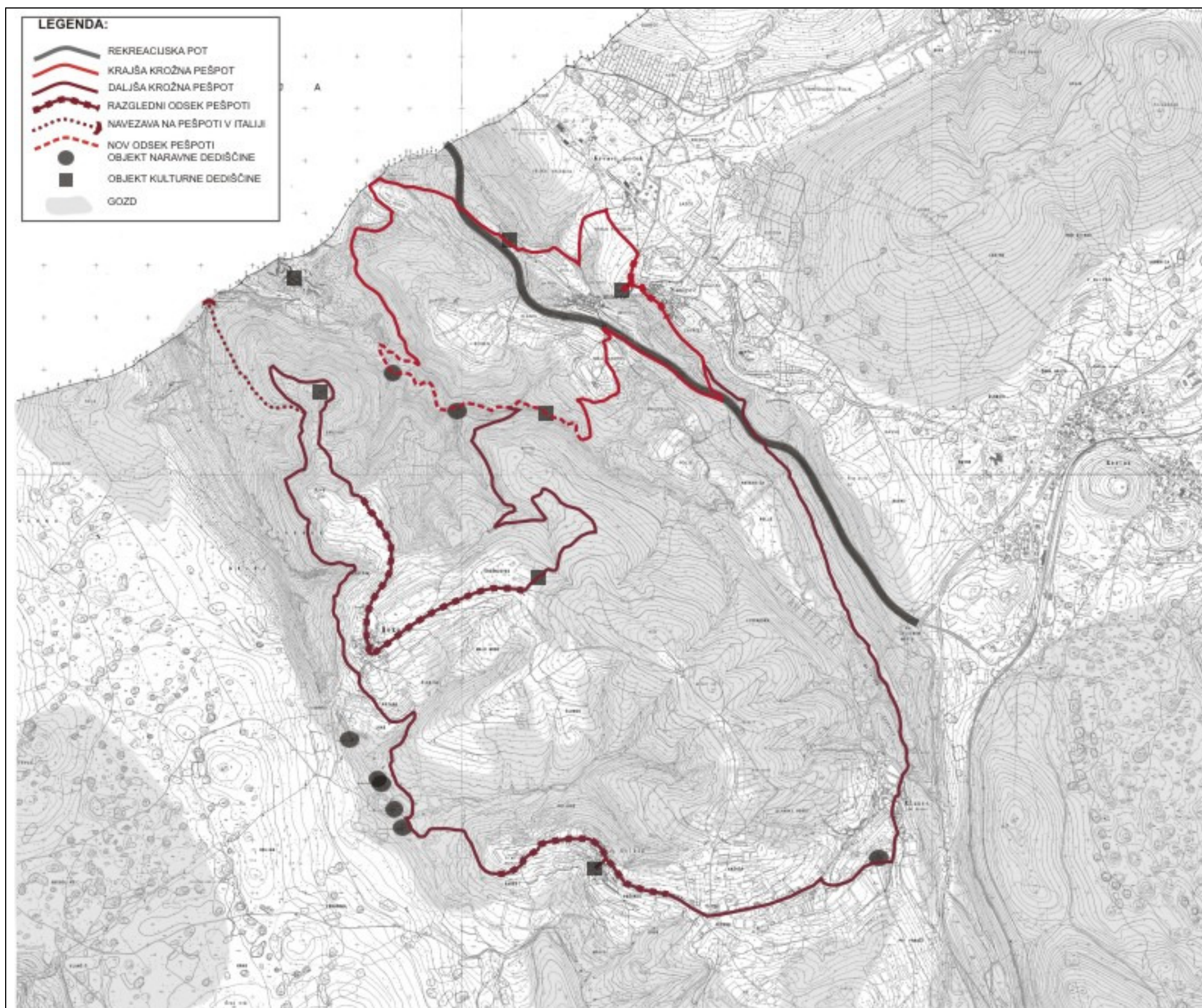
Kot atraktivne točke so bile izbrani objekti naravne in kulturne dediščine ter ostali zanimivi nevarovani objekti, npr. vojaška bolnica Beka, slapova in mlin na Glinščici. Iz celotnega nabora zavarovanih objektov so bili izvzeti nekatere jame, brezna in arheološka najdišča, ki so lahko nevarna (jame in brezna), nedostopna (grad nad Botačem), ogrožena s strani turistov (arheološka najdišča) ali preprosto nezanimiva za večji del obiskovalcev.

Pri načrtovanju mreže pešpoti so bile uporabljene obstoječe poti, zlasti poljske, gozdne poti in steze. Na odseku ob potoku Glinščica obstoječih poti ni, zato je predvidena izgradnja novega odseka poti ob vodotoku. Razlogi za tak poseg so zanimiv obvodni prostor potoka Glinščice in trije zanimivi objekti (dva slapova in obnovljen mlin), zgoščeni na obravnavanem odseku.

Omrežje pešpoti je bilo zasnovano tako, da imajo obiskovalci možnost izbire med težavnostno različnima potema. Daljša pot meri približno 15 kilometrov in je težavnejša tudi pri naklonih poti. Krajša pot je dolga približno 7 kilometrov.

Kot izhodiščna točka za uporabnike rekreacijske poti je bila predvidena čuvajnica v Mihelah. Tu obiskovalci dobijo informacije o pešpoteh in lahko pustijo kolesa na za to

predvidenem mestu. Za različne potrebe in sposobnosti obiskovalcev je bilo oblikovano omrežje pešpoti, ki je sestavljeno iz krajše in daljše pešpoti. Krajša se z rekreacijske poti spusti do Glinščice in ji sledi po novozgrajeni poti do obnovljenega mlina in dveh slapov. Nato se pot priključi na obstoječo pot, ki se usmeri nazaj proti rekreacijski poti, jo prečka in se nadaljuje do cerkve sv. Elije in po cesti do cerkve sv. Trojice pri Nasircu. Ta točka nudi poleg ogleda zanimive, s skrlami pokrite cerkvice tudi razgled na celotno območje. Od tod se pot usmeri na poljsko cesto, ki se priključi na rekreacijsko pot in se nadaljuje po poti ukinjene proge do izhodiščne točke. Pri daljši varianti pešpoti imajo obiskovalci več možnosti. Pešpot se od krajše različice odcepi pri Glinščici. Usmeri se proti vojaški bolnici Beka. Pot se nato priključi na lokalno cesto proti Beki. Tu se odpirajo zanimivi pogledi na vse strani. Pešpot gre skozi Beka in ob razvalinah gradu Lorencon lahko pohodniki naredijo postanek na manjšem počivališču. Pohodniki se spustijo v dolino Griže in na t. i. Tigrovske poti ob Ociskih jamah in naravnem mostu. Pot se usmeri skozi Ocizlo. Od tod se odpirajo zanimivi pogledi proti Petrinjskemu krasu. Ogleda vredna je tudi arhitekturno zanimiva domačija na naslovu Ocizla 26, ki je zaščiten kot kulturna dediščina. Po lokalni cesti vodi pot do naslednjega zanimivega objekta v Klancu, in sicer več stoletij stare lipe pri cerkvi sv. Petra v Klancu. Od tod se pešpot skozi Klanec vrača po stezi nazaj na izhodišče.



Slika 74: Dopolnilno omrežje pešpoti
(kartografska podlaga: TTN 5, 1995)

M = 1 : 15 000

6.2.3 Smernice za urejanje grajenih objektov nekdanje železniške proge Hrpelje - Kozina-Trst

Grajeni objekti nekdanje železnice se delijo na stavbne in ostale. Med stavbne objekte sodijo čuvajnici v Mihelah in Klancu ter vodna črpalka v Klancu. V to skupino je vključena tudi kasarna v Mihelah. Med preostale objekte pa so uvrščeni vsi ostali objekti, ki nimajo stavbnega značaja, in sicer so to vsi premostitveni objekti na trasi proge (most, viadukt, soteska, prepusti ipd.) ter dva vodna rezervoarja v Klancu.

Predpogoj za urejanje vseh grajenih objektov je izvedba temeljitih obnovitvenih del. Objekti niso vzdrževani že od ukinitve železniške proge, torej približno 50 let. Prav tako je potrebno urediti lastništvo, saj sta obe čuvajnici in zemljišči, na katerih stojita, v zasebni lasti.

6.2.3.1 Urejanje stavbnih objektov

Nove programske vsebine se uvaja v vse zgoraj omenjene stavbne objekte. Stavbe so grajene po tipskih projektih za železniške objekte in jih je zlahka prepoznati kot železniške objekte. Zato imajo obravnavne stavbe pričevalno oz. spominsko vrednost, ki jo je smiselno ohranjati. Vsi ukrepi na obravnavanih objektih morajo v čim večji možni meri ohranjati vizualno podobo zgradb. Notranjost objektov pa se prilagodi zahtevam nove programske vsebine v stavbi.

Objekti so lahko urejeni kot samostojna enota, ki je lahko končna destinacija obiskovalca in je na ta način tudi urejena, lahko pa so objekti uporabni prostori za izvajanje določene dejavnosti, vezane na osrednjo rekreacijsko-turistično dejavnost na trasi nekdanje proge. Odločilna faktorja pri tovrstnem vrednotenju posameznega objekta sta predvsem dostopnost in primerna velikost.

Splošne smernice za urejanje vseh objektov pa so:

- Obnoviti vse objekte, sanirati poškodbe in odstraniti smeti iz okolice objekta.
- Ohraniti zunanjo razpoznavnost objekta. Ohranjanje se tipična arhitektura objektov.
- Notranjost objekta prilagoditi potrebam nove programske vsebine. Enako velja tudi za urejanje okolice objekta.
- Omogočiti čim večjo vizualno izpostavljenost objekta. Odstraniti je potrebno predvsem motečo vegetacijo, ki onemogoča poglede na objekt. Kjer objekt ni ob poti, se uredi ustrezna usmerjevalna tabla.
- Primerno urediti dostop do vseh objektov. Zaradi servisnih potreb morajo biti vsi objekti dostopni z avtomobilom.

- Ureditev parkiranja ob stavbah, ki so nosilke samostojnih programov (muzeji).
- Opremljanje objektov z informativnimi tablam, ki vsebujejo informacije o vrsti železniškega objekta in njegove nekdanje funkcije v železniškem prometu.

V nadaljevanje so predlagane programske vsebine in objekti, za katere je program primeren.

6.2.3.1.1 Urejanje čuvajnice v Mihelah

Čuvajnica v Mihelah ima zelo strateško lokacijo ob trasi proge. Njena lega tik ob progi in obenem na stičišču poti omogoča organiziranje informativne točke v prostorih čuvajnice. Takšna programska vsebina je predlagana zaradi:

- primerne prostorske zmogljivosti stavbe,
- lege na stičišču poti,
- izhodišča za obisk ostalih zanimivosti v bližini in ponudnikov turističnih storitev v bližnjih naseljih Mihelah, Krvavem Potoku in Nasircu.

Ob čuvajnici je urejeno počivališče za obiskovalce poti. V prostorih čuvajnice so urejene tudi sanitarije in sama stavba obiskovalcem služi tudi kot zatočišče v primeru slabega vremena. Tu lahko uporabniki dobijo koristne informacije o ponudnikih turističnih storitev v okolici (turističnih in izletniških kmetijah, gostinski ponudbi v okolici, možnostih prenočitev ipd.), o Krajinskem parku Beka in ostalih pešpotah in kolesarskih poteh v okolici. Za kolesarji, ki se želijo udeležiti pešpoti v okolici, je tu urejena kolesarnica.

6.2.3.1.2 Urejanje kasarne v Mihelah

Kasarna v Mihelah ne stoji tik ob trasi, temveč med polji pod naseljem Mihele v bližini čuvajnice. Objekt ni v neposredni povezavi z nekdanjo železniško progo. V nalogo je vključen zaradi lege v bližini trase in opuščenosti. Za kasarno je predlagana preureditev v okrepčevalnico s prenočišči. Takšna programska vsebina je predlagana zaradi:

- primerne prostorske zmogljivosti stavbe in objekta ob stavbi,
- primerne lokacije: bližine trase proge in odmaknjene lega od naselja,
- pomanjkanja gostinske in prenočitvene ponudbe v okolici.

Okrepčevalnica bi bila urejena kot kolesarjem in jezdecem prijazen objekt. V objektu ob kasarni je predvidena ureditev kolesarnice in manjšega hleva za konje. V pritličju kasarne bi bila manjša okrepčevalnica. Za potrebe gostov bi bilo potrebno urediti tudi teraso v smeri Doline Glinščice, ki bi nudila pogled po dolini. V mansardi objekta bi bile urejene sobe za prenočevanje. Objekt bi služil tako uporabnikom rekreacijske poti kot širši javnosti. V ta namen bi bilo potrebno urediti primeren dostop za avtomobile in parkirišče.

6.2.3.1.3 Urejanje kompleksa vodne črpalke v Klancu

Kompleks vodne črpalke v Klancu je potrebno obravnavati celovito. Kompleks zajema čuvajnico, objekt vodne črpalke in dva vodna rezervoarja. Območje je urejeno kot samostojna enota in je predvideno tako za uporabnike rekreacijske poti kot ciljna točka kakor tudi za ostale obiskovalce, ki jim je kompleks končna destinacija. Zaradi edinstvenosti kompleksa in razmeroma dobre ohranjenosti objektov in opreme je tu predlagana spominska namembnost območja. Na območju kompleksa je predlagana ureditev muzeja nekdanje železniške proge Hrpelje - Kozina-Trst in muzeja parne vleke, prostora za videoprojekcije, muzeja na prostem, parka miniaturnih železnic, prostora za piknike ter prenočitvenih objektov.

Takšna programska vsebina je predlagana zaradi:

- primerne prostorske zmogljivosti celotnega območja in posameznih objektov,
- edinstvenosti kompleksa vodne črpalke,
- razmeroma dobre ohranjenosti celotnega kompleksa,
- bližine nekdanje železniške proge Hrpelje - Kozina-Trst,
- urejene dostopnosti z avtomobili.

Kompleks bi zajemal tudi prostor za piknik in prenočitvene objekte v preurejenih železniških vagonih. Urejena bi bila tudi parkirišče in manjši prostor za piknik ob vodnem bazenu.

Čuvajnica v Klancu

Lokacija čuvajnice tik ob cesti je primerna za vstopno točko ter nudenje informacij o celotnem kompleksu, rekreacijski poti po opuščeni progi, Krajinskem parku Beka in ostalih. V objektu bi bile torej umeščene informacijska točka, prodajalna vstopnic za omenjen muzej, recepcija za prenočitvene objekte in sposojevalnica koles. V čuvajnici bi uporabnikom nudili tudi organizirano vodništvo po Krajinskem parku Beka.

Objekt vodne črpalke v Klancu

V objektu so še vedno vsa oprema vodne črpalke in ostali predmeti, ki so služili za opravljanje dejavnosti. Smiselno je obnoviti omenjeno opremo in predmete ter tako urediti muzej parne vleke, kjer bi obiskovalcem prikazali delovanje nekdanje vodne črpalke. Vodo bi iz vodnega bazena črpali v parno lokomotivo na dvorišču muzeja. Muzej bi zajemal tudi muzejsko zbirko obravnavane nekdanje železniške proge. V prostorih nekdanje drvarnice bi bil urejen prostor za videoprojekcije, kjer bi obiskovalcem v navezavi z muzejem predvajali videoposnetke.

Vodna rezervoarja

Rezervoarja sta narejena kot betonski zajetji vode, ki vodo črpata iz bližnjega vodotoka Glinščica. Ker sta v različnih stanjih, sta obravnavano različno. Prvi vodni rezervoar je vodotesen, drugemu pa že pred leti počilo betonsko dno in ga danes prerašča bujna vegetacija. Prvega bi bilo potrebno ohranjati kot vodni rezervoar za potrebe muzeja parne vleke in kot privlačno prostorsko strukturo za obiskovalce kompleksa. Bazen bi bilo potrebno temeljito očistiti in urediti vodne bregove. V trenutnem stanju sta izredno nevarna za obiskovalce in nepriljubljena. Predlagana sta odstranitev betonskega korita in oblikovanje naravnega videza vodnih brežin.

Ohranjanje tudi drugega, počenega rezervoarja kot vodnega bazena ni smiselno, saj je rezervoar v precej slabem stanju. Predlagana je odstranitev poškodovanega betonskega korita in drevnine v samem objektu. Bazen bi zasuli in uravnali s terenom. Po obodu bazena bi postavili simbolično tlakovano markacijo. S tem ukrepom bi pridobili prostor za ureditev muzeja na prostem in parka miniaturnih železnic. Muzej na prostem bi obsegal razstavljene eksponate zgodovinskih železniških vozil, predvsem parnih lokomotiv in voznega parka nekdanje železniške proge. V bližini bi bil urejen park miniaturnih železnic. Park bi bil urejen kot območje pomanjšane železniške proge s pomanjšanimi modeli vlakov. Namenjen bi bil zlasti mlajšim obiskovalcem, ki bi se lahko tudi udeležili vožnje z vlakom.



Slika 75: Prikaz urejanja prenočišč v železniških vagonih (Marazion ..., 2008)



Slika 76: Miniaturna železnica (Rhyl ..., 2008)

6.2.3.2 Urejanje ostalih objektov

Za vse grajene objekte so potrebna obnovitvena dela, saj niso bili vzdrževani od ukinitve proge, torej približno 50 let. Osnovni namen urejanja je obnova. Tako kot stavbni objekti so bili tudi ostali grajeni objekti zgrajeni po tipskih projektih za tovrstne objekte. Ker so tudi ti objekti pričevalno pomembni, je potrebno ohranjati podobo. Obnovitvena dela morajo upoštevati način in materiale gradnje ter to posnemati pri obnovi. Most pri Kozini,

viadukt pod Nasircem in sotesko se opremi z manjšimi informativnimi tablamami z osnovnimi podatki o objektih.

Most pri Kozini

Rekreacijska pot ne poteka preko mostu, temveč ga zaobide. Most stoji v bližini začetne točke rekreacijske poti. Od mostu na Kozini so ostali samo nosilni zidovi. Okolico mostu bi bilo potrebno najprej očistiti smeti. Ker je objekt je zapuščen in trenutno neuporabljen, bi z manjšim ukrepom lahko služil kot zavetišče kolesarjem v primeru slabega vremena. Med obstoječimi kamnitimi nosilci se postavi lesene tramove, podprte z jekleno konstrukcijo železniškega mostu. Pod mostom bi bile urejene tudi sanitarije.

Viadukt pod Nasircem

Viadukt je potreben saniranja in očiščenja vegetacije, ki ga je začela preraščati. Varnost obiskovalcev na viaduktu se zagotovi s kovinsko ograjo. Na zidovih viadukta ob poti se lahko uredijo enostavne lesene klopi.

Soteska

Prav tako kot ostali objekti je tudi soteska potrebna saniranja. Zaradi laporja na brežinah soteske so brežine neobstoje in se pogosto krušijo. Podporne zidove se sanira z enakim materialom in ponekod se zgradi nove podporne zidove. Brežine se utrdi z mrežo za utrjevanje brežin.

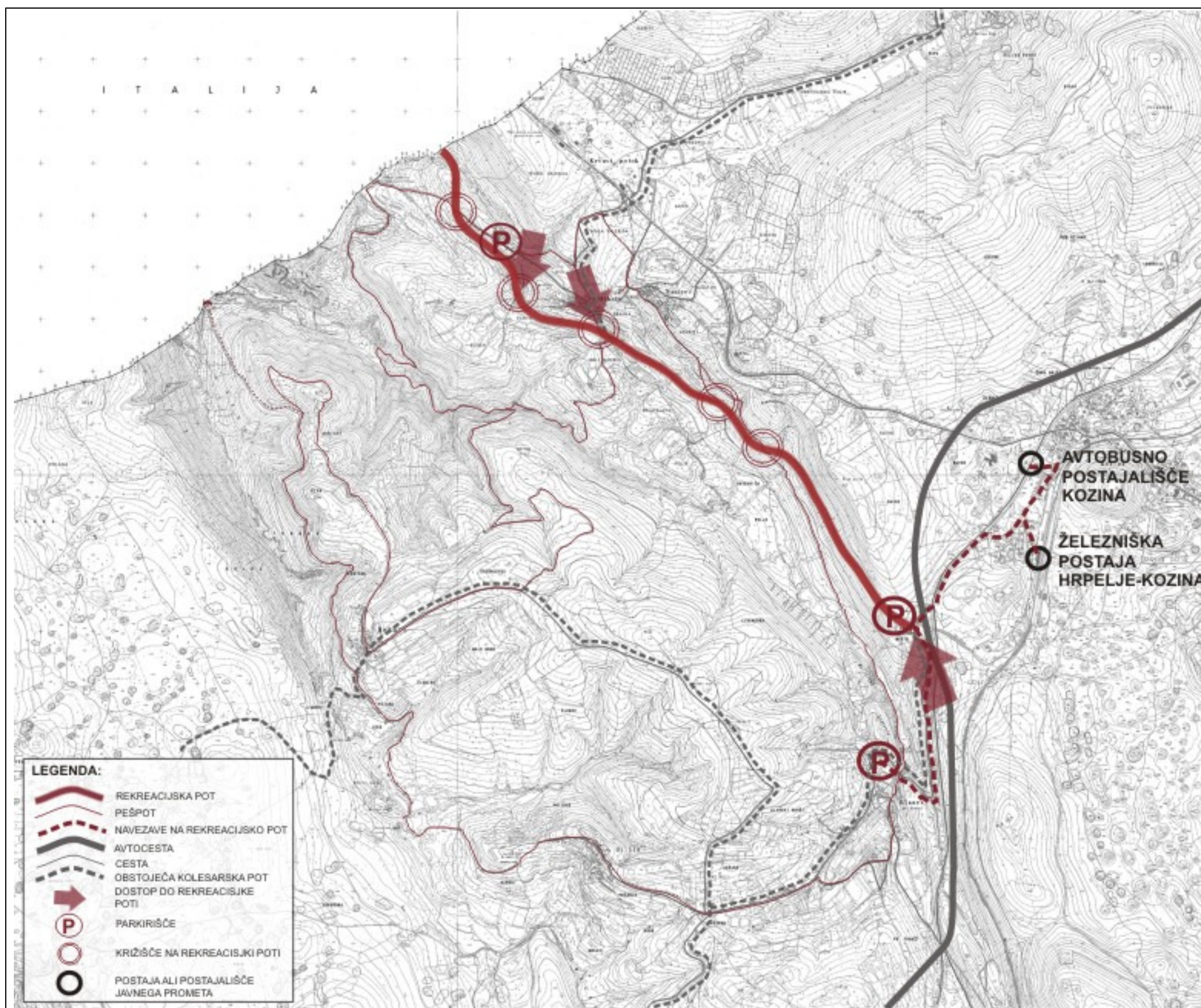
6.3 SPLOŠNE USMERITVE

6.3.1 Prometna ureditev

Na predlagani rekreacijski poti bi veljala prepoved motoriziranega prometa. Prav tako bi pot prenehala služiti kot dovozna pot motoriziranih vozil domačinov do lastnih parcel. Na začetku poti bi bila postavljena fizična zavora, ki bi preprečevala dostop avtomobilom in drugim motoriziranim vozilom. V ta namen bi vzpostavili omrežje dovoznih poti v času pred ukinitvijo železniške proge. Ker se je to zgodilo pred slabimi 50 leti, so številne poti že zaraščene in bi potrebovale sanacijo. Križiščem rekreacijske poti z lokalnimi dovoznimi potmi se ne moremo izogniti. Lahko pa z ustreznimi opozorilnimi znaki zmanjšamo nevarnost takih križišč.

Glavni dostop do rekreacijske poti bi bil organiziran na začetku poti (pri porušenem železniškem mostu), kjer bi bilo postavljeno manjše makadamsko parkirišče vzdolž poti za približno 15 avtomobilov. Druga dva dostopa bi bila pri čuvajnici v Mihelah in pri cerkvi sv. Elije, ki bi služila predvsem domačinom in gostom turističnih kmetij. Pri cerkvi sv.

Elije bi bilo mogoče tudi parkirati avtomobile. Parkirišče in izhodišče za rekreacijsko pot bi bila tudi v območju vodne črpalke Klanec pri Kozini. Tu bi imeli obiskovalci na razpolago informacijsko točko, izposojevalnico koles in možnost organiziranja vodenih izletov. Dostop do poti bi potekal po lokalni cesti iz Klanca proti odcepu za regionalno cesto Kozina–Koper.



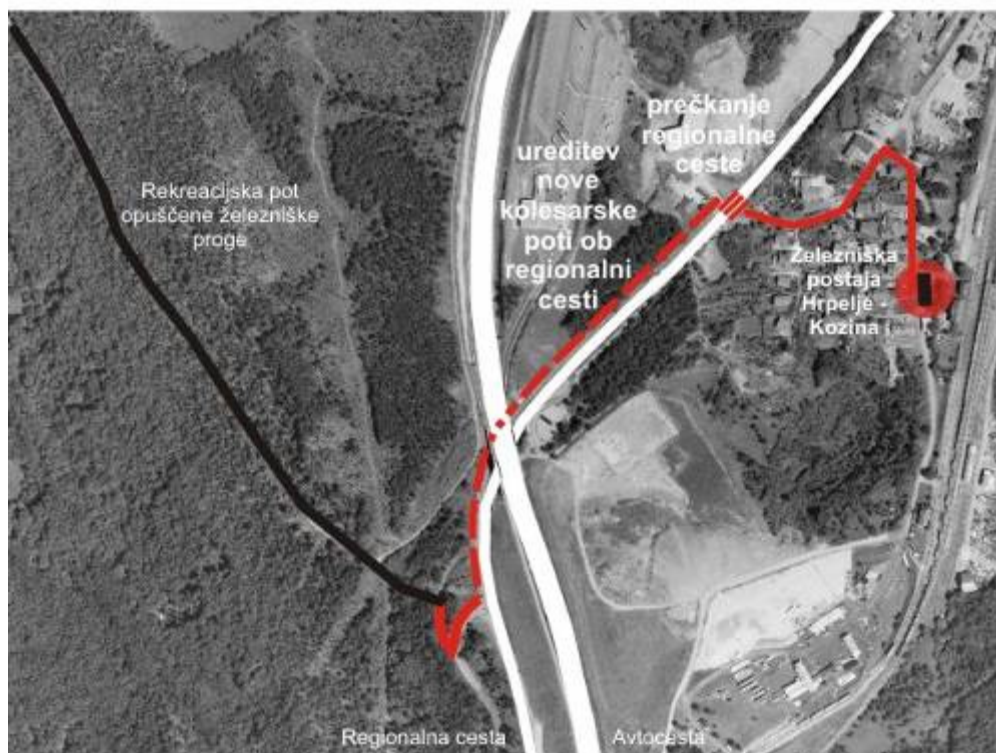
Slika 77: Prometna ureditev na rekreacijski poti (kartografska podlaga: TTN 5, 1995)

M = 1 : 15 000

6.3.1.1 Ureditev varnega dostopa kolesarjev in pešcev iz naselja Kozina do turistično-rekreativne poti

Posebno pozornost pri prometni ureditvi je treba nameniti dostopu s Kozine do rekreacijske poti. Razlog je pomanjkanje dostopa za kolesarje in pešce iz naselij Hrpelje in Kozina, kjer je med drugim tudi organiziran javni promet, do rekreacijske poti. Na podlagi statističnega popisa prebivalcev leta 2002 imata naselji skupno 1.237 prebivalcev (Statistični ..., 2008). Trenutno se v obeh naseljih izvaja pospešena gradnje stanovanjskih enot. Predpostavljamo lahko, da se bo število prebivalstva na Kozini in v Hrpeljah povečevalo. Z večanjem števila prebivalcev bo vedno večje povpraševanje po rekreacijskih površinah. Zato je pri načrtovanju rekreacijske poti smiselno upoštevati tudi omenjene potencialne obiskovalce. V kratki razdalji slabega kilometra med Kozino in rekreacijsko-turistično potjo pa dostop ovirata avtocesta in regionalna cesta. Zato je bilo to območje podrobneje preučeno.

Dostop je predviden za obiskovalce poti, ki se bodo pripeljali do železniške postaje Hrpelje - Kozina, in ostale prebivalce Kozine in Hrpelj. Pri načrtovanju so bile v največji možni meri uporabljene obstoječe ceste in poti. Predvideno je prečkanje regionalne ceste, kjer je trenutno urejen prehod za pešce. Prehod je v obstoječem stanju razmeroma nevaren, zato sta predvidena dodatna opozorilna signalizacija in postavitve semaforja. Od te točke naprej trenutno ni obstoječe infrastrukture, ki bi lahko služila uporabnikom kot dostop do rekreacijske poti. Predviden je približno 500 metrov dolg nov odsek poti, ki teče vzdolž ceste. Dostop do rekreacijske poti je strogo omejen s traso avtoceste, ki v bližini odcepa regionalne ceste za naselje Klanec premosti regionalno cesto v obliki mostu. Pod omenjeni most je speljana tudi predvidena pot, ki se nato priključi na lokalno cesto proti vasi Klanec in kmalu zatem na rekreacijsko pot. Rešitev je predstavljena na spodnji sliki.



Slika 78: Ureditev varnega dostopa kolesarjev in pešcev iz naselja Kozina do turistično-rekreativne poti
M = 1 : 5 000 (kart. podl. DOF, 2006)

6.3.2 Ureditev informacijske infrastrukture

Zagotavljanje informacij je za turista pomemben dejavnik pri odločanju za obisk določenega kraja. Ker je območje turistično nerazvito in razmeroma slabo poznano, bi rekreacijska pot potrebovala sistem oglaševanja, ki bi temeljil na spletnem promoviranju, promociji v obliki brošur in usmerjevalnih tabel na točkah, kjer se pričakuje množičnost ljudi. Ker je prostor izrazito prehodnega značaja, kar velja predvsem za turiste, bi bilo smiselno postaviti promocijske table na regionalno cesto Kozina–Koper pri odcepu za Klanec, na glavni cesti Krvavi Potok–Kozina–Starod v Krvavem Potoku, na železniški postaji Hrpelje - Kozina in na avtobusni postaji Kozina.

Za obiskovalce rekreacijske poti bi razvili enoten sistem označevanja. S tem bi povečali razpoznavnost poti ter obiskovalcu nudili tudi večjo stopnjo orientacije v prostoru. Pri samem oblikovanju enotnih oznak bi lahko izhajali iz primarne rabe te poti oziroma železniške proge. S tem bi poudarili njeno zgodovinsko vrednost in sama pot bi pridobila na identiteti.



Slika 79: Znak Poti zdravja in prijateljstva kot primer vključevanja železnice in kolesarjenja



Slika 80: Znak poti Bristol–Bath, ki združuje rekreacijo in železnico (Bristol ..., 2008)

Informacijske table združujejo usmerjevalne table oziroma smerokaze in pojasnjevalne table. Usmerjevalne table služijo za usmerjanje obiskovalca na rekreacijsko pot in pešpoti. Locirane bi bile na izpostavljenih mestih in križiščih. Pojasnjevalne table bi služile za označitev zanimivega objekta na poti in krajšo predstavitev v oblike besedila in grafičnega materiala. Na rekreacijski poti bi služile za informiranje obiskovalcev zlasti o objektih nekdanje železniške proge – in tako bi bila obiskovalcu približana zgodovina poti. Na pešpoteh bi tovrstne table označevale predvsem zanimive točke ob poti.

Na območju rekreacijske poti bi bili urejeni dve informacijski točki, ki bi nudili informacijski material rekreacijske poti, Krajinskega parka Beka, informacije o turistični ponudbi in drugih turističnih destinacijah v okolici. Obe tovrstni točki bi bili locirani znotraj čuvajnic v Mihelah in Klancu.

Glede na to da Krajinski park Beka nima niti ene informativne table in so pešpoti speljane znotraj parka, bi bilo ustrezno obravnavano zavarovano območje tudi primerno informativno urediti v skladu s Pravilnikom o označevanju zavarovanih območij naravnih vrednot (Ur.l. RS, št. 117/02). S tem so mišljene informativne table ob pešpoteh ob vstopu v krajinski park ter opozorilne, usmerjevalne in pojasnjevalne table.



Slika 81: Primer pojasnjevalne table (Triglavski ..., 2008)



Slika 82: Primer informacijske table ob rekreacijski poti in primer usmerjevalne table oziroma kažipota

6.3.3 Ureditev počivališč

Ob rekreacijski poti po trasi nekdanje železnice in dopolnilnih poteh je predvideno urejanje počivališč. Počivališča so načrtovana na način, ki poleg osnovnega, utilitarnega namena počivališča uporabnika obenem seznani s prostorom. S premišljenim načrtovanjem počivališč na izbranih krajih uporabnika zadržimo na določenem kraju in s tem omogočimo spoznavanje kraja ter možnost vzbujaanja določenih občutij. Predvidena so tako počivališča ob osrednji turistično-rekreacijski poti kakor tudi ob dopolnilnih pešpoteh.

Kraji počivališč so bile izbrane glede na:

- funkcionalnost,
- izjemnost,
- slikovitost,
- tipičnost.

Funkcionalnost počivališča izhaja iz uporabnikovih potreb. Na podlagi tega so bila počivališča organizirana na razmeroma enakomernih odsekih poti ter so obenem upoštevala tudi naklon poti. Na izbiro primernih lokacij za počivališča so vplivali tudi izjemnost, slikovitost, ki je predvsem izražena preko razgibane in pestre krajine, in tipičnost, ki tvori prostorsko identiteto. Osnovni cilj počivališč je poleg primarnega namena zadovoljevanja uporabnikovih potreb po počitku tudi potreba obiskovalca po spoznavanju, sproščanju in odkrivanju. S sistemom počivališč je mogoče prostor na zanimiv in nevsiljiv način predstaviti uporabniku.

Na naslednji sliki so predstavljene lokacije počivališč in nato so navedeni razlogi za njihov izbor.

Počivališča ob osrednji turistično-rekreativni poti:

- **Počivališče na začetku poti.** Na začetku turistično-rekreativne poti je pot razširjena zaradi odlaganja raznovrstnega gradbenega materiala, med drugim tudi odpadkov. Območje bi bilo potrebno očistiti smeti in prepovedati nadaljnje odlaganje materiala. Kraj za počivališče je bil izbran zaradi:
 - ugodne lokacije na začetku ali koncu poti (odvisno od smeri potovanja),
 - primerne velikosti,
 - omogočanja daljših razgledov po celotni Dolini Glinščice.

Urejeno bi bilo na dvignjeni ploščadi nad Dolino Glinščice. Tu je predvideno tudi manjše parkirišče.



Slika 83: Prikaz območja, predvidenega za ureditev v počivališče



Slika 84: Pogled s predvidenega počivališča

- **Počivališče ob čuvajnici v Mihelah.** Počivališče je locirano ob nekdanji čuvajnici železniške proge. Kraj za počivališče je bil izbran zaradi:
 - lokacije v pestrem krajinskem prostoru,
 - omogočanja pogledov na kulturno krajino in Dolino Glinščice,
 - lokacije ob čuvajnici, ki sporoča o zgodovini prostora,
 - možnosti informiranja v predvideni informativni točki v čuvajnici.



Slika 85: Prikaz območja, predvidenega za ureditev v počivališče

Počivališča ob dopolnilnih pešpoteh:

- **Počivališče pri cerkvi sv. Trojice.** Cerkev sv. Trojice stoji na izpostavljenem griču ob naselju Nasirec. Tu se odpirajo zelo dolgi pogledi po celotnem območju obdelave in še dlje. Poleg tega je bilo to območje v zgodovini kraj prižiganja kresov kot opozorilo drugim vasetem, da se približujejo turški napadi. Na vrhu griča stoji cerkev sv. Trojice, katere posebnost je ohranjena kritina iz skrl oz. kamnitih plošč. Kraj za počivališče je bil izbran zaradi:
 - lokacije na dominantnem kraju v prostoru,
 - zgodovinske vrednosti kraja,
 - omogočanja dolgih pogledov na večji del obravnavanega območja in široko odpiranje pogledov,
 - lokacije ob spomeniku kulturne dediščine (cerkev sv. Trojice).

Urejeno je kot mesto počitka in sprostitve. Predvidene so tri polkrožno razporejene klopi, usmerjene proti Dolini Glinščice.



Slika 86: Prikaz območja, predvidenega za ureditev v počivališče



Slika 87: Pogled s predvidenega počivališča

- **Počivališče v kompleksu vodne črpalke v Klancu.** Kraj za počivališče je bil izbran zaradi:
 - pričevanja o zgodovinskem ozadju prostora (železniška vodna črpalka),
 - poučne vrednosti prostora (muzej, prikaz obratovanja železniške vodne črpalke),
 - privlačne lokacije ob vodnem zajetju.

Počivališče je urejeno kot prostor sprostitve s klopmi ob vodnem rezervoarju vodne črpalke v Klancu.



Slika 88: Prikaz območja, predvidenega za ureditev v počivališče

- **Počivališče Lorencon.** Počivališče Lorencon je predvideno ob arheološkem najdišču Lorencon pri naselju Beka. Tu so ostanki srednjeveške zidane utrdbe z dobro ohranjenim obrambnim okopom. Kraj za počivališče je bil izbran zaradi:
 - pričevanja o zgodovinskem ozadju prostora (arheološko najdišče),
 - lokacije v gozdu.

Pred začetkom urejanja počivališča je potrebno najdišče očistiti drevnine, ki ga prerašča, ga zaščititi z zaščitno leseno ograjo ter opremiti z informativnimi in opozorilnimi tablam, ki obiskovalcem prepovedujejo dostop na najdišče. Počivališče bi bilo opremljeno z informativno tablo, klopmi in košem za odpadke.



Slika 89: Prikaz območja, predvidenega za ureditev v počivališče

6.3.3.1 Urbana oprema na počivališčih

Urbana oprema zajema opremo počivališč, sestavljeno iz klopi, smetnjakov, stebričkov in stojal za kolesa. Osnovna načela pri izbiri urbane opreme so:

- izbira materialov je povezana z železnicami: les in kovina;
- uporaba železniških elementov pri oblikovanju urbane opreme (deli jeklenih konstrukcij mostov, leseni pragovi ipd.);
- kjer je mogoče uporabiti druge elemente kot urbano opremo, se uporabi slednje (npr. zid primerne višine oblikovati in uporabiti kot klop ipd.).

Urbana oprema se razlikuje glede na tip počivališča. Za počivališča ob turistično-rekreativni poti se predvideva večji obisk, zato so ta opremljena s petimi klopmi z mizami, ki lahko poleg počitka služijo tudi obedovanju, in koši za odpadke. Kolesom so namenjena stojala, ki zadoščajo za 20 koles. Počivališča ob dopolnilnih poteh pa so opremljena s klopmi in ponekod s stojali za kolesa. Na viaduktu pod Nasircem je zaradi varnosti predlagana kovinska ograja na zidu viadukta. Na vrh zidu se lahko postavi leseno sedišče in tako uredi preproste klopi. Klopi in mize so lesene. Za konstrukcijski material so predlagani železniški pragovi. Enako se predvideva za stojala za kolesa in stebričke. Stebrički so potrebni za preprečevanje dostopa avtomobilov in drugih motornih vozil na turistično-rekreativno pot. Predvideni so na začetku in koncu poti kot znanilci prostorskega obsega poti ter na križiščih drugih lokalnih cest, kjer bi lahko vozila dostopala na pot. Za ogrodje smetnjakov in drugo potencialno opremo je predviden material les.



Slika 90: Železniški leseni pragovi, uporabljeni kot stebrički (Vias ..., 2008)



Slika 91: Klop iz železniških lesenih pragov (Railway ..., 2008)

6.4 PREDLAGANI KRAJINSKOTEHNIČNI UKREPI NA TRASI PROGE

Za potrebe nove rabe na trasi proge so predvideni določeni ukrepi, ki zagotavljajo uporabnost poti. V nadaljevanju so predstavljeni potrebni ukrepi ter prikaz obstoječega in predlaganega stanja s pomočjo prereзов. Za boljše pogoje izvajanja rekreativno-turistične dejavnosti na trasi proge so predlagani ukrepi:

- utrjevanja poti,
- odstranjevanja rastja s poti in ob poti, kjer vegetacija posega v prostor poti,
- odstranitev kamenja s poti in ureditev brežin,
- ureditev zaščitne ograje.

6.4.1 Utrjevanje poti

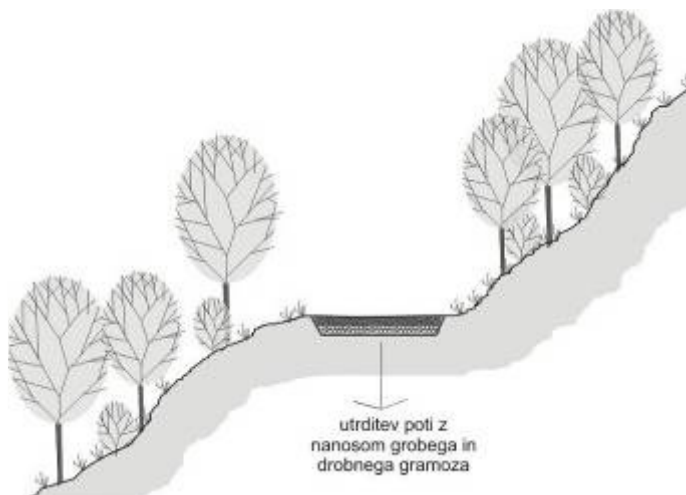
Turistično-rekreativna pot bi ohranila trenutno podobo makadamske poti. Ta podlaga je najprimernejša za pestro strukturo uporabnikov, za katero se predvideva, da bodo pot uporabljali. Pesek je primeren za kolesarje, pohodnike, jezdece in številne druge rekreativce. Predvidena širina poti je približno 2,5 do 3 metre. Ker ponekod na poti širina ne zadošča, so predvidene razširitve poti. Prav tako je na določenih odsekih potrebno pot dodatno utrjevati z drobnim in grobim gramozom.



Slika 92: Prikaz dela poti, potrebnega ukrepa utrjevanje poti (kart. podl. DOF, 2006)



Slika 93: Obstoječe stanje na trasi



Slika 94: Prerez stanja po ukrepu – utrditev poti

6.4.2 Odstranjevanje odvečnega rastja ob trasi in s trase

Rastje ob trasi je moteče zaradi fizičnega poseganja v območje trase in zaradi zastiranja pogledov. V nadaljevanju sta predstavljeni obe rešitvi.

Odstranitev vegetacije zaradi fizičnega poseganja v traso

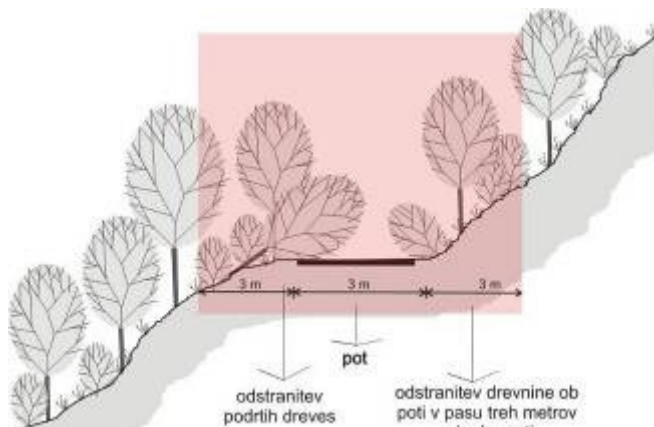
Na nekaterih odsekih vegetacija posega že v samo traso. Ponekod leži podrto drevje na sami trasi. V takih primerih je potrebno odstraniti vso drevnino, ki fizično posega v koridor trase in onemogoča neoviran prehod poti. Obenem je potrebno ustvariti svetel koridor trase z odstranitvijo drevnine v pasu treh metrov od roba poti.



Slika 95: Prikaz dela poti, potrebnega ukrepa odstranitve vegetacije ob poti in na njej (kart. podl. DOF, 2006)



Slika 96: Prikaz obstoječega stanja



Slika 97: Prikaz ukrepa – odstranitev podrhtih dreves s poti in odstranitev drevnine ob poti

Odstranitev vegetacije zaradi zastiranja pogledov s trase

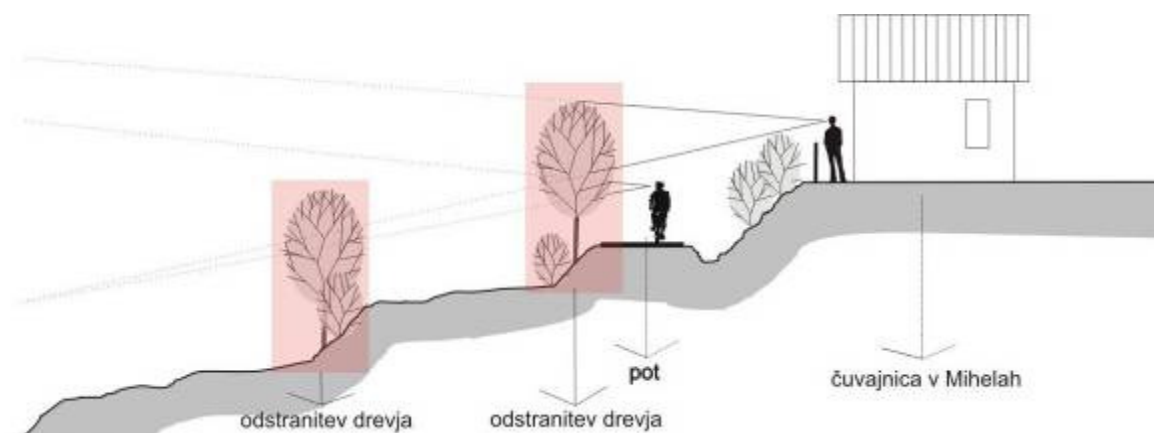
Rastje ob poti je prisotno skoraj na celotni dolžini poti. Večinoma je pot omejena z gozdom, na območju Mihelskih polj pa pot preide v odprt prostor, vendar je zarast ob poti še vedno prisotna. Predvidena je odstranitev zaradi omogočanja boljšega vizualnega zaznavanja prostora obiskovalcu na trasi.



Slika 98: Prikaz dela poti, potrebnega ukrepa odstranitev vegetacije ob poti zaradi zastiranja pogledov (kart. podl. DOF, 2006)



Slika 99: Prikaz obstoječega stanja



Slika 100: Prikaz ukrepa – odstranitev drevnine, ki zastira poglede

6.4.3 Odstranitev kamenja s trase in utrditev brežin

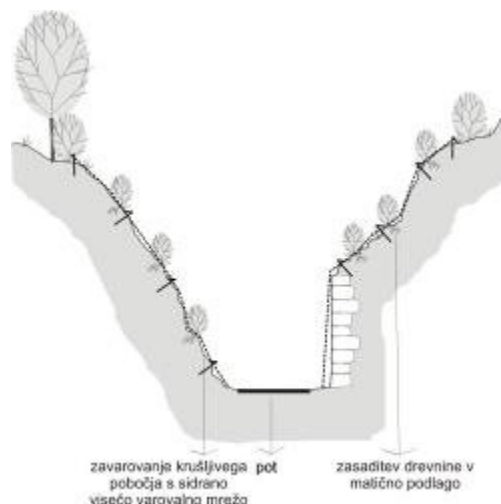
Ta ukrep zadeva predvsem del poti v soteski. Soteska je vkopana v laporna tla, ki ob stiku z zrakom izgubljajo obstojnost in se krušijo. Čeprav so ponekod brežine podprte s podpornimi zidovi, se kamenje kotali na traso. Podporne zidove je potrebno sanirati in zgraditi nove, kjer je to potrebno. Brežine v celotni soteski bi bilo potrebno zaščititi z sidrano, visečo varovalno mrežo in tako zagotoviti varen prehod skozi sotesko. Na sanirane brežine je predvidena zasaditev drevnine tako, da rastline razvijejo koreninski sistem v matično podlago.



Slika 101: Prikaz dela poti, potrebnega ukrepa odstranitve kamenja s trase in utrditve brežin (kart. podl. DOF, 2006)



Slika 102: Prikaz obstoječega stanja



Slika 103: Prerez stanja po ukrepu – zavarovanje pobočja s sidrano visečo, varovalno mrežo in zasaditev drevnine

6.4.4 Ureditev zaščitne ograje

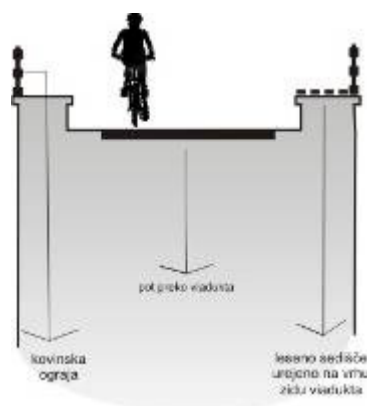
Zaščitno ograjo je potrebno zaradi zagotavljanja varnosti obiskovalcev urediti na viaduktu pod Nasircem. Predvideni sta nizka kovinska ograja in ureditev preprostih klopi na zidu viadukta.



Slika 104: Prikaz dela poti, potrebnega ukrepa ureditve zaščitne ograje (kart. podl. DOF, 2006)



Slika 105: Prikaz obstoječega stanja



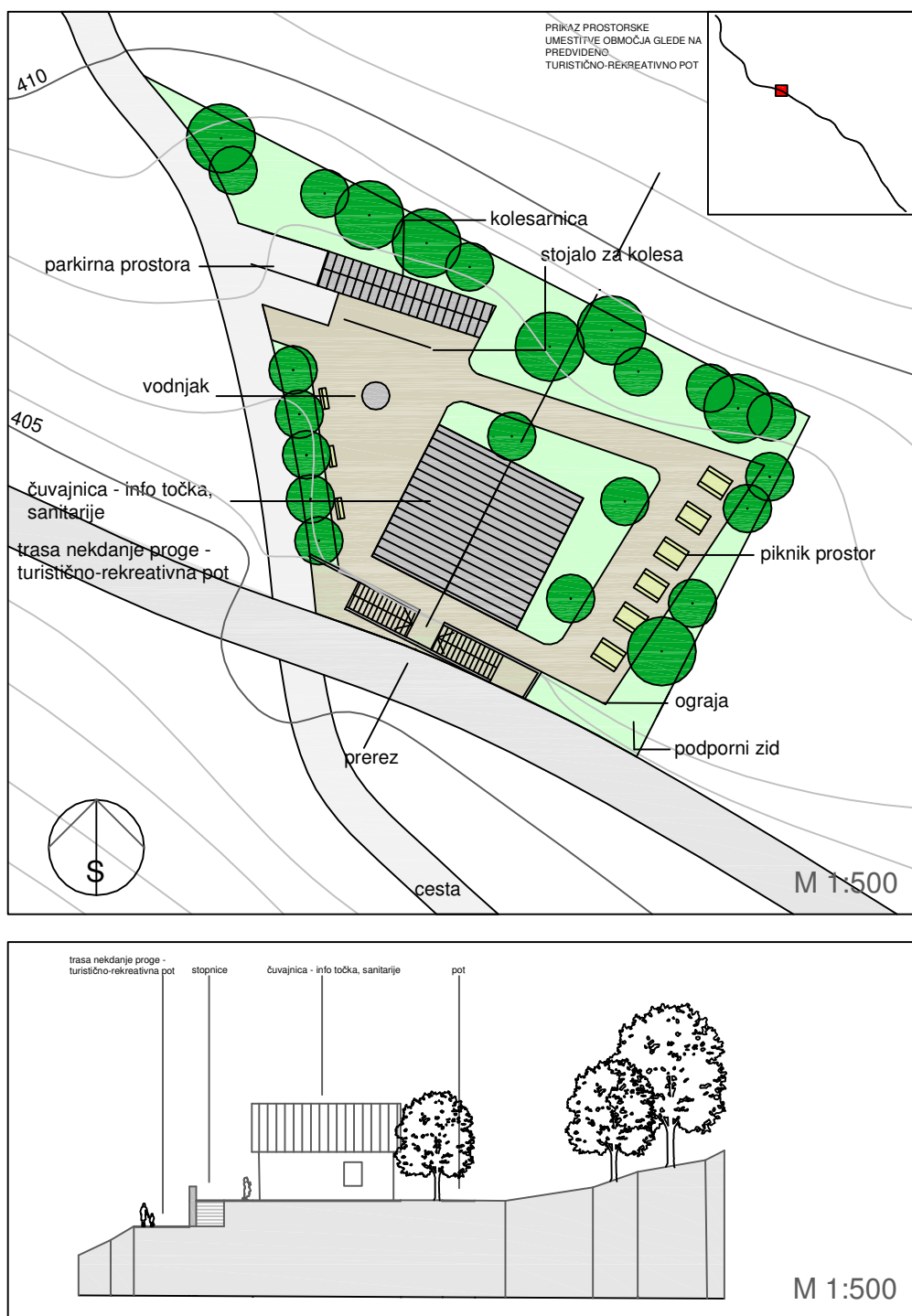
Slika 106: Prerez stanja po ukrepu – ureditev zaščitne ograje

6.5 PREDLOG UREDITVE IZBRANIH OBMOČIJ

Med območja, kjer so predvidena večji ureditveni posegi, sodita kompleks vodne črpalke v Klancu pri Kozini in območje čuvajnice v Mihelah. Urejanje se nanaša na ureditev servisnih prostorov ob turistično-rekreativni poti (območje ob čuvajnici in deloma tudi kompleks vodne črpalke) in prostorov izvajanja samostojnih dejavnosti, ki se vsebinsko navezujejo na program (kompleks vodne črpalke). V nadaljevanju so podrobneje predstavljeni in opisani koncepti zasnove.

Območje ob čuvajnici v Mihelah

Območje zajema čuvajnico in bližnjo okolico. V čuvajnici so predvidne infotočka in sanitarije za obiskovalce. Ob čuvajnici pa sta predvidena počivališče za uporabnike poti in kolesarnica. Dostop do čuvajnice je predviden neposredno s poti preko stopnic. Za kolesarje in druge uporabnike pa je predviden dostop s poti, ki vodi v naselje. Tu sta predvidena tudi kolesarnica, kjer lahko uporabniki pustijo kolesa in se naprej odpravijo peš, ter stojalo za kolesa. Območje je razdeljeno na dve coni. Na vstopni strani je predviden prostor, namenjen dostopu do čuvajnice in splošnemu informiranju. Na drugi strani objekta pa je predvidena bolj umirjena cona, namenjena počitku in obedovanju. Tu je predvidenih šest miz s klopmi in koši za odpadke. Območje je od poti ločeno z leseno ograjo. Za skrbnika čuvajnice sta predvideni dve parkirni mesti ob cesti, ki vodi v naselje.

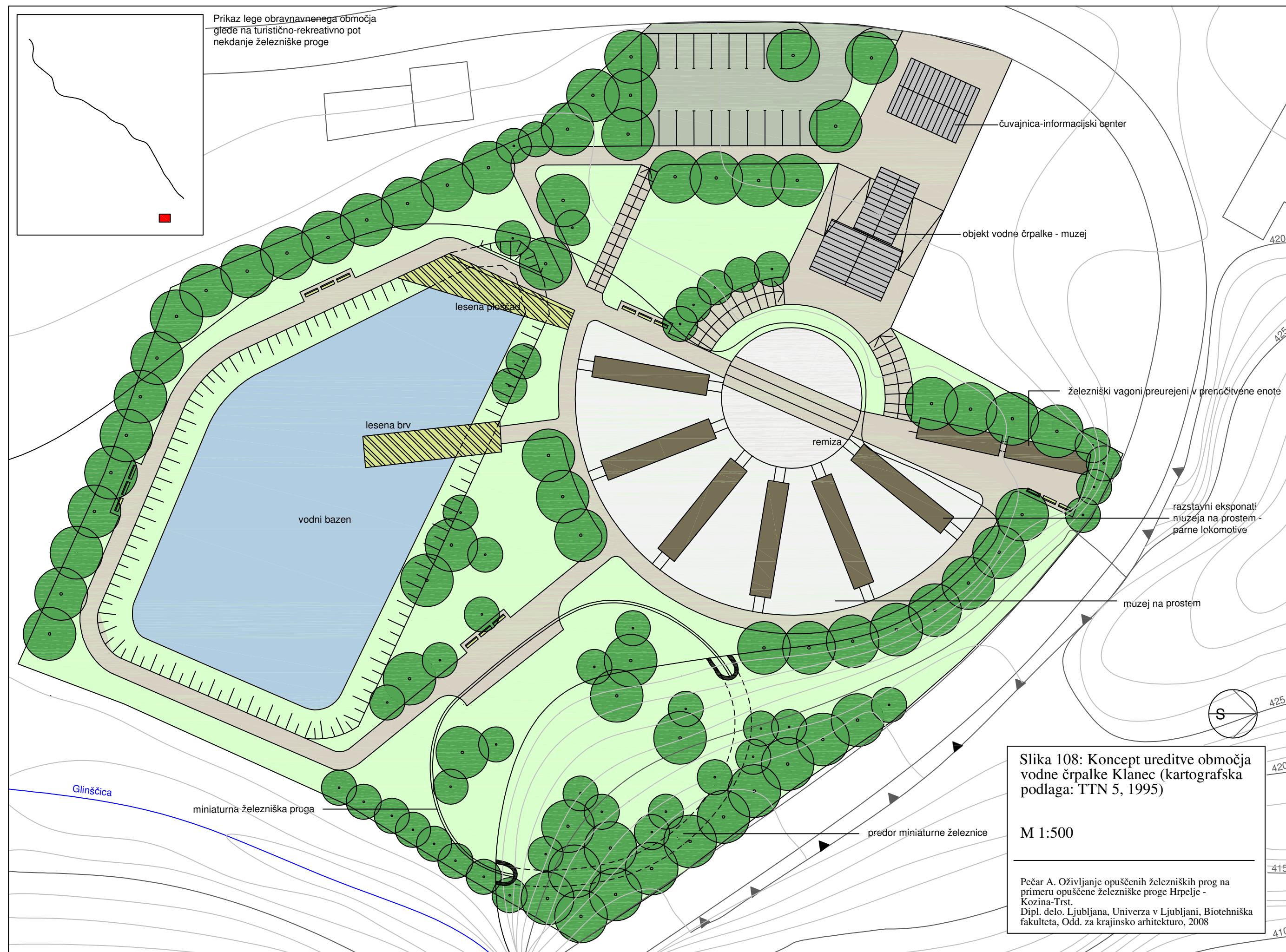


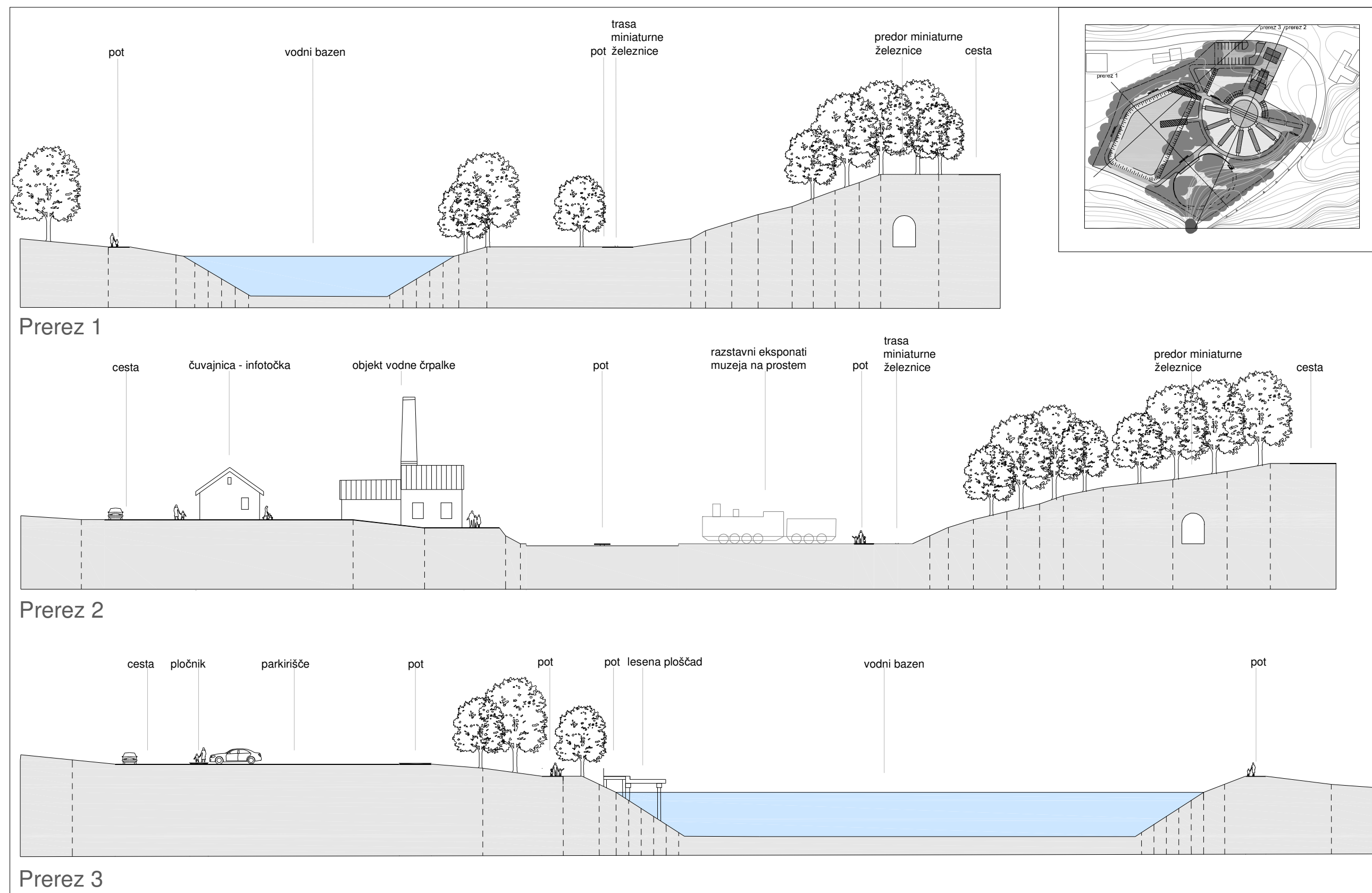
Slika 107: Koncept ureditve in prerez območja ob čuvajnici v Miheloh

Območje vodne črpalke Klanec

Območje zajema prostor, kjer se nahaja nekdanji železniški kompleks vodne črpalke. Tu je predvidena končna ali začetna točka turistično-rekreativne poti. Območje pa je zasnovano tudi na način, ki je programsko neodvisen od dejavnosti na predvideni poti. Programsko so tu predvideni muzej, prenočevanje in zabavišni park. Dostop do območja je predviden z lokalne ceste skozi naselje Klanec. Za obiskovalce, ki bodo prispeli z avtomobili, je predvideno parkirišče z 18 parkirnimi prostori. Za kolesarje je ob vstopu v območje predvideno stojalo za kolesa ob čuvajnici. Čuvajnica je preurejena v informacijsko točko, prodajalno vstopnic za omenjeni muzej, recepcijo za prenočitvene objekte in sposojevalnico koles. Muzej je razdeljen na del muzeja znotraj stavbe vodne črpalke ter na muzej na prostem. V objektu vodne črpalke sta predvidena zgodovinska predstavitev obravnavane železniške proge ter muzej parne vleke s prikazom obratovanja vodne črpalke. V stavbi je predviden tudi prostor za videoprojekcije. Muzej na prostem obsega del območja zasutega vodnega rezervoarja, kjer so predvideni razstavniki eksponati železniških vozil na parni pogon. Postavitve vozil je zasnovana na principu delovanja remize. Eksponati so polkrožno razporejeni okoli dela remize, ki služi obračanju vozil. Čez ta del je predvidena pot, ki se nadaljuje okoli vodnega rezervoarja, kjer je predvidena predstavitev delovanja vodnega rezervoarja in polnjenje parne lokomotive z vodo iz bazena. Poleg muzeja je na območju zasutega vodnega rezervoarja predvidena tudi miniaturna železniška proga z miniaturnim vlakom na parni pogon, ki omogoča vožnjo za najmlajše. Železniška proga poteka tudi skozi predor. Celotno območje železniške proge je zaščiteno z nizko leseno ograjo. Obstoječi vodni rezervoar se ohranja za potrebe muzeja in kot privlačno vodno telo v parku. Ohranja se oblika bazena, betonska konstrukcija pa se zaradi varnosti obiskovalcev odstrani in bregove bazena se renaturalizira. Poti po parku so zasnovane na način, da omogočajo prosto sprehajanje po parku in so obenem prilagojene potrebam muzeja na prostem. Za prenočevanje je predviden prostor med mejo parka in prostorom, namenjenim razstavnim eksponatom. Prenočevanje je predvideno v muzejskih vagonih, preurejenih v prenočitvene objekte.

V nadaljevanju je predstavljen idejna zasnova ureditve območja vodne črpalke v Klancu v merilu 1:500 in značilni prerezi obravnavanega območja.





Slika 109: Prerezi ureditvenega območja vodne črpalke Klanec. M 1:500

7 SKLEP

Železniška proga je bila v preteklosti izrednega pomena. Ljudje so jo enačili z napredkom in blagostanjem. V šestdesetih letih prejšnjega stoletja so se zaradi stiske množično zapirale predvsem lokalne železnice tako v Sloveniji kot tudi drugod po svetu. Od dneva zaprtja do danes je stanje na večini prog v Sloveniji ostalo nespremenjeno. Ukinjene proge in pripadajoči objekti pričajo o zgodovini prostora in so zaradi značilne arhitekture in gradbene tehnike v prostoru zlahka prepoznani, vendar zaradi propadajočega stanja in zanemarjenosti vnašajo v prostor neurejenost in tako nanj delujejo negativno. Obravnavani objekti so pomembni tudi kot spomeniki kulturne dediščine, toda trenutno niso obravnavani na tovrsten način in s tovrstnimi razmerami bodo prepuščeni nadaljnjemu propadanju in pozabi.

Diplomska naloga je obravnavala ukinjene železniške proge in njihov potencial za današnjega človeka. Potreba po spoznavanju in odkrivanju preteklosti je pri današnjem človeku vedno bolj prisotna. Prav tako je današnji človek orientiran v preživljanje prostega časa v naravnem okolju, izletništvu in spoznavanju lokalnega prostora. Naloga obravnava izbrano opuščeno železniško progo in možnosti, ki jih ta ponuja v današnjem času in za današnjega človeka. Podana je bila hipoteza, da bi z vnašanjem novih, sodobnih vsebin na nekdanjo železniško progo ta objekt kulturne dediščine ohranili, obnovili in vzpostavili določen režim vzdrževanja. Na ta način bi preprečili nadaljnje propadanje in obenem ustvarili novo rabo, ki bi bila atraktivna za sedanjo družbo. Upoštevan je bil tudi varstveni vidik obravnavanih objektov.

Na obravnavanem območju je bila na podlagi predhodnih analiz izbrana nova vsebina, ki ohranja obstoječe objekte in minimalno posega vanje ter v samo traso nekdanje proge. V nalogi je predlagana turistično-rekreativna raba. Trasa proge je predvidena kot turistično-rekreativna pot, pripadajoči objekti pa so obenem pričevalci zgodovinskega ozadja poti in prostorski nosilci novih programov. Predlagana raba na nekdanji trasi izhaja tudi iz širšega obravnavanega prostora. Trasa nekdanje proge je razdeljena med Slovenijo in Italijo. Z vstopom Slovenije v schengensko območje pa je to območje mogoče obravnavati celovito. Zato je bila pri izbiri nove programske vsebine upoštevana raba trase na italijanskem ozemlju, ki predvideva turistično in rekreativno rabo.

Nova programska vsebina na obravnavnem območju, ki temelji na turizmu in rekreaciji, se navezuje na kulturno vrednost objektov. S tem je predlagani poti dodana tudi izobraževalna vsebina, ki se izraža v predstavljanju in informiranju obiskovalcev o obravnavani železniški progi in železniškem prometu nasploh. Na ta način bi nekdanja

proga postala bolj prepoznavna in predlagana turistično-rekreativna pot bi bila obogatena s tematsko vsebino.

Razvoj turizma, izletništva in rekreacije na nekdanji trasi proge bi spodbudil tudi razvoj podeželja. Turistična ponudba bi temeljila na lokalni ponudbi turističnih storitev, ki jo je potrebno še posebej spodbujati in usmerjati v ponudbo značilnih lokalnih izdelkov, pridelkov in jedi ter nudenje turističnih uslug (vodništvo, organiziranje izletov, sposoja koles, prenočevanje na turističnih kmetijah ipd.). Upoštevati pa je potrebno tudi negativne vplive razvoja turizma in rekreacije oz. izletništva na podeželje. Večja frekvenca obiskovalcev bi povzročala predvsem večji hrup.

Sklenemo lahko, da je projekt mogoče realizirati, vendar večjo težavo predstavlja lastništvo stavbnih objektov nekdanje železniške proge in zemljišč, na katerih stojijo. Ti objekti in zemljišča so večinoma v zasebni lasti. Enaka težava se pojavi tudi s kasarno v Mihelah, ki je v lasti Ministrstva za obrambo RS. Potrebno bi bilo urediti uporabno soglasje za obratovanje objektov v turistične namene. Za ureditev trase nekdanje železniške proge v turistično-rekreativno pot so potrebni minimalni in manjši ukrepi, zato je to prednostna naloga, ki zahteva manj sredstev. Nekdanjo železniško progo je mogoče urediti v novo, zanimivo območje, primerno za širok krog uporabnikov. Območje je primerno za kakovostno preživljanje prostega časa na podlagi izletništva, rekreacije in izobraževanja. Predlagane smernice urejanja izbrane opuščene železniške proge so lahko primer tudi za ostale tovrstne objekte drugod po Sloveniji. Zaradi specifičnosti vsake posamezne trase pa je potrebno vsako tovrstno strukturo obravnavati posamezno.

8 POVZETEK

Diplomska naloga se ukvarja s problematiko opuščenih železniških prog v Sloveniji, natančneje z ukinjeno železniško povezavo Hrpelje - Kozina-Trst. V nalogi je predvidena ureditev izbrane trase nekdanje železnice v turistično-rekreativno območje.

V uvodnem delu se naloga ukvarja z zgodovinskim razvojem železniškega prometa v Sloveniji. Nato so bile na podlagi literature evidentirane vse slovenske javne ukinjene železniške proge. Da bi ugotovili splošno stanje tovrstnih zaprtih objektov, so bili opravljeni terenski ogledi in podane so bile ugotovitve. Nato so predstavljeni primeri uspešno urejenih tovrstnih objektov v tujini. Prikaze so možnosti urejanja ukinjene železniške proge.

Naslednji del naloge zajema predstavitev območja obdelave. Najprej je podrobneje predstavljena železniška proga Hrpelje - Kozina-Trst s pripadajočimi objekti. Opravljeni sta bili tudi inventarizacija in analiza prostora s poudarkom na turistični ponudbi prostora in podrobni analizi trase (pogledi, krajinski tipi, zaznavna analiza). V sklopu predstavitve območja je predstavljen tudi Krajinski park Beka, ki je v neposredni bližini obravnavane trase. Na podlagi vseh opravljenih analiz so podane splošne ugotovitve in vrednotenje prostora za turistično-rekreativno rabo. Podano je splošno vrednotenje urejanja ukinjene železniške povezave v turistično-rekreativne namene in vrednotenje izbranega območja za omenjeno rabo.

V zaključnem delu je podan predlog urejanja opuščene železniške proge v turistično-rekreativno območje. Trasa ukinjene železniške proge je predvidena kot turistično-rekreativna pot, železniški objekti pa kot prostorski objekti za izvajanje različnih programov, vezanih na osrednjo turistično-rekreativno rabo, in obenem kot spominski objekti s pričevalno funkcijo. Podane so smernice prometne ureditve, ureditve počivališč in informacijske infrastrukture. Tu je predstavljen tudi oblikovalski vidik urejanja prostora, ki temelji na prepoznavnosti prostora kot nekdanje železniške proge. V ta namen so predlagani materiali in konstrukcijski elementi, ki poudarjajo prepoznavnost prostora kot prostora nekdanje železniške rabe. Podani so tehnični ukrepi na predvideni poti z namenom omogočanja varnega, neoviranega in prijetnega prehajanja poti. Na koncu so predstavljena tri izbrana območja urejanja, ki so za izvajanje programov zahtevala večjo planersko in oblikovalsko pozornost.

9 VIRI

9.1 CITIRANI VIRI

- Andrejčič Mušič P. 2005. Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji. Ljubljana, Direkcija Republike Slovenije za ceste: 54 str.
www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/pdf_datoteke/publikacija_kolesarji.pdf
(28. jul. 2008)
- Bogić M. 1998. Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici. Ljubljana, Slovenske železnice – Železniški muzej: 36 str.
- Bristol & Bath Railway Path leaflet.
http://www.bristolbathrailwaypath.org.uk/library/Railway_Path_Leaflet_Part_2.pdf (19. avg. 2008)
- Bučar M. 2005. Iz arhiva muzeja »južne železnice« Šentjur: Ozkotirna železnica Poljčane Slovenske Konjice Zreče (I. del). Prometnik, 73: 14
- Bučar M. 2005. Iz arhiva muzeja »južne železnice« Šentjur: Ozkotirna železnica Poljčane Slovenske Konjice Zreče (II. del). Prometnik, 74: 17
- Bučar M. 2005. Iz arhiva muzeja »južne železnice« Šentjur: Ozkotirna železnica Poljčane Slovenske Konjice Zreče (III. del). Prometnik, 75: 13
- Bučar M. 2005. Iz arhiva muzeja »južne železnice« Šentjur: Ozkotirna železnica Poljčane Slovenske Konjice Zreče (IV. del). Prometnik, 76: 20
- Cernatič - Gregorič A. 2006. Kot v neokrnjeni naravi. Primorske novice, 60, 118: 18
- Club 760.
<http://www.club760.at/indexA.html> (27. jul. 2008)
- Čibej B. 2005. Izraba mulatjer soške fronte za gorsko kolesarjenje: diplomsko delo. Univerza v Ljubljani. Biotehniška fakulteta. Oddelek za krajinsko arhitekturo: 85 str.
- DOF. Digitalni orto-foto posnetek. 2006. Ljubljana. Geodetska uprava Republike Slovenije (kartografsko gradivo v digitalni obliki)
- DPK 1000. Državna pregledna karta v merilu 1 : 1 000 000. Ljubljana. Geodetska uprava Republike Slovenije (kartografsko gradivo v digitalni obliki)
http://www.gu.gov.si/fileadmin/gu.gov.si/pageuploads/brezplacni_podatki/pk1000000/P100004.jpg (23. sep. 2008)

DTK 50. Državna topografska karta v merilu 1 : 50 000. 2001. Ljubljana. Geodetska uprava Republike Slovenije (kartografsko gradivo v digitalni obliki).

European Greenway Association.

http://www.aevv-egwa.org/site/hp_en.asp (2. avg. 2008)

Fister P., Boh - Pečnik N., Debevec L., Deu Ž., Kavčič M., Lah L. 1993. Arhitekturna identiteta. Arhitekturne krajine in regije Slovenije, Poselitev 2. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor Republike Slovenije, Zavod RS za prostorsko planiranje: 245 str.

Fister P., Boh - Pečnik N., Debevec L., Deu Ž., Kavčič M., Lah L. 1993. Arhitekturna identiteta. Glosar arhitekturne tipologije, Poselitev 1. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor Republike Slovenije, Zavod RS za prostorsko planiranje: 144 str.

Foscan L., Vecchiet E. 2001. I castelli della Carsia Giulia: Vol. 1, Le castellanie del mare e dell'altopiano triestino. Trst, Edizione Luglio: 191 str.

Grabner V., Rustja K., Simoniti J. 1999. Mislinjska železniška proga: 1899–1969 ob stoletnici otvoritve. Slovenj Gradec, Koroški pokrajinski muzej Slovenj Gradec: 80 str.

I sentieri della Val Rosandra.

<http://www.gmdb.it/rosandra/> (24. jul. 2008)

Interaktivni atlas okolja. 2008.

<http://gis.arso.gov.si/atlasokolja> (20. avg. 2008)

Komac U. 2001. Zaznavanje in oblikovanje krajev: magistrsko delo. Univerza v Ljubljani. Biotehniška fakulteta. Oddelek za krajinsko arhitekturo: 78 str.

Komac U. Počivališča ob kolesarskih poteh po Krasu.

<http://www2.arnes.si/~sudukoma/kras.htm> (24. jul. 2008)

Lipar P. 2004. Nova prometna politika. V: Sonaravno uravnoteženi razvoj Slovenije. Lah A. (ur.). Ljubljana, Svet za varstvo okolja Republike Slovenije: 111–115

Marazion railway station and Pullman coaches, Cornwall.

<http://www.urban75.org/railway/marazion.html> (30. okt. 2008)

Marušič J. 1997. Urejanje obcestne krajine: priročnik. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje: 127 str.

Marušič J., Ogrin D., Jančič M., Podboj M., Tavčar E. 1998. Regionalna razdelitev krajinskih tipov v Sloveniji: 5 Krajine primorske regije. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor RS, Urad RS za prostorsko planiranje: 100 str.

Melik A. 1960. Slovenija, Opis slovenskih pokrajin: Slovensko primorje. Ljubljana. Slovenska Matica: 546 str.

- Mencinger B. 2004. Beka, Glinščica. V: Naravni parki Slovenije. Ljubljana, Mladinska knjiga: 177–180
- Mohorič I. 1968. Zgodovina železnic na Slovenskem. Ljubljana, Slovenska matica: 597 str.
- Orbanič J. 1993. Istrske železnice. Ljubljana, Slovenske železnice: 116 str.
- Pečar D., Knez O. 1996. Predzgodovinska gradišča, rimske utrdbe, srednjeveški gradovi in tabori na Malem krasu: 73 str.
- Pečar D., Stojkovič Knez O. 1995. Železniške proge na Malem krasu. Separat Železniška vodočrpalna postaja Klanec pri Kozini. 31 str.
- Perko D. in sod. 1998. Slovenija: Pokrajine in ljudje. Ljubljana, Mladinska knjiga: 246–258
- Pravilnik o označevanju zavarovanih območij naravnih vrednot. Ur.l. RS, št. 117/02
- Resnik J., Stepic Š. 1991. Proga Celje–Velenje–Dravograd. Ljubljana, Železniško gospodarstvo Ljubljana, Železniški muzej: 44 str.
- Rhyl Miniature Railway.
<http://www.rhylminiaturerailway.co.uk/> (30. okt. 2008)
- Roblek N. 2005. Urejanje vojaške krajine na primeru tretjega in četrtega sektorja Rupnikove linije (Žirovski vrh–Blegoš, Ratitovec–Soriška planina): diplomsko delo. Univerza v Ljubljani. Biotehniška fakulteta. Oddelek za krajinsko arhitekturo: 94 str.
- Roselli G. 2002. Draga Parenzana! Spomini, slike in dokumenti o železniški progi Trst–Poreč. Trst, Bruno Fachin Editore: 317 str.
- Rustja K. 1999. Proge. V: Gorenjska: 1900–2000. Dežman J. (ur.). Kranj, Gorenjski glas: 312–317
- Rustja K. 2003. Vrhniška lokalna železnica. Vrhniški razgledi, 4: 76–96
- S kolesom po Kraškem parku: kolesarski izleti. 1998. Ljubljana, Sidarta, Evropska unija (Program PHARE) in Ministrstvo za okolje in prostor RS.
- Slapovi na Glinščici.
<http://www.slapovislovenije.info/> (23. jul. 2008)
- Statistični urad Republike Slovenije, Popis prebivalstva, gospodinjstev in stanovanj 2002.
<http://www.stat.si/popis2002/si/default.htm> (16. sept. 2008)
- Sustrans. Bristol & Bath Path.
<http://www.sustrans.org.uk/default.asp?SID=1100256550625> (3. avg. 2008)

The European Greenways Good Practice Guide: Examples of Action Undertaken in Cities and Periphery. 2000. Belgium, European Greenways Association: 91 str.
http://aevv.horus.be/SiteResources/data/MediaArchive/pdf/bonnes_pratiques_angl.pdf
(10. sep. 2008)

Triglavski narodni park. Tolminska korita.
<http://www.tnp.si/dozivljati/C96/> (2. sep. 2008)

TTN 5. Temeljni topografski načrt v merilu 1 : 5.000. 1995. Ljubljana. Geodetska uprava Republike Slovenije (kartografsko gradivo v digitalni obliki)

Vias Verdes.
<http://www.viasverdes-ffe.com/> (2. avg. 2008)

Zakon o javnih cestah. Ur.l. RS, št. 29/97

Zasnova državnega kolesarskega omrežja.
http://www.dc.gov.si/si/za_kolesarje/ (29. jun. 2008)

Wikipedija, prosta enciklopedija. Dolina Glinščice pri Trstu.
http://sl.wikipedia.org/wiki/Dolina_Glin%C5%A1%C4%8Dice_pri_Trstu (2. jul. 2008)

9.2 DRUGI VIRI

Koželj J., Ažman Momirski L., Maligoj T. 1998. Degradirana urbana območja. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje: 252 str.

Kuščer S. 2002. Slovenska kolesarska mreža. V: Promet in okolje. Lah, A. (ur.). Ljubljana, Svet za varstvo okolja Republike Slovenije: 50–52

Zavarovana območja in njihov pomen za turizem: morska učna pot Mesečev zaliv in njegovi zakladi. Strokovni seminar in terensko delo. 2003. Gosar A. (ur.). Koper, Univerza na Primorskem: 85 str.

ZAHVALA

Najprej se zahvaljujem mentorju prof. dr. Janezu Marušiču za strokovno usmerjanje in potrpežljivost pri nastajanju diplomske naloge. Zahvalila bi se tudi prof. dr. Davorinu Gazvodi za vse koristne nasvete in komentarje.

Hvala vsem ostalim, ki ste mi na kakršenkoli način pomagali pri ustvarjanju naloge. Hvala vsem na Občini Hrpelje - Kozina, ki ste mi pomagali pri nastajanju naloge in zbiranju potrebnih podatkov.

Posebna zahvala pa gre mojim staršem, bratu in sestri ter Tomažu za izjemno potrpežljivost in vztrajno vzpodbudo.