UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Urška VALENČIČ

IDEJNA URBANISTIČNA ZASNOVA DIVAČE OB PREDVIDENEM RAZVOJU PROMETNE INFRASTRUKTURE

MAGISTRSKO DELO

Magistrski študij – 2. stopnja

Ljubljana, 2014

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Urška VALENČIČ

IDEJNA URBANISTIČNA ZASNOVA DIVAČE OB PREDVIDENEM RAZVOJU PROMETNE INFRASTRUKTURE

MAGISTRSKO DELO
Magistrski študij – 2. stopnja

CONCEPTUAL URBAN DESIGN OF DIVAČA ALONG THE FORSEEN DEVELOPMENT OF TRAFFIC INFRASTRUCTURE

M. SC. THESIS
Master Study Programmes

Ljubljana, 2014

Magistrsko delo je zaključek magistrskega študijskega programa 2. stopnje na Oddelku za krajinsko arhitekturo Biotehniške fakultete Univerze v Ljubljani.

Študijska komisija Oddelka za krajinsko arhitekturo je za mentorico magistrskega dela imenovala doc. dr. Tatjano Capuder Vidmar.

Komisija za oceno in zagovor:

Predsednik: prof. dr. Mojca Golobič
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta,
Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: doc. dr. Tatjana Capuder Vidmar
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta,
Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: prof. dr. Ana Kučan
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta,
Oddelek za krajinsko arhitekturo

Datum zagovora:

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

Urška Valenčič

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA

ŠD Du2
DK UDK 711.4:72.011(497.4 Divača)(043.2)
KG urbanistična zasnova/Divača/kraška krajina/identiteta/razvoj/mestna podoba/čitljivost
AV VALENČIČ, Urška
SA CAPUDER VIDMAR, Tatjana (mentorica)
KZ SI-1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
ZA Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo
LI 2014
IN IDEJNA URBANISTIČNA ZASNOVA DIVAČE OB PREDVIDENEM RAZVOJU PROMETNE INFRASTRUKTURE
TD Magistrsko delo (Magistrski študij - 2. stopnja)
OP X, 79, [18] str., 100 sl., 107 vir.
IJ sl
JI sl/en

AI Strateški dokumenti predvidevajo krepitev divaškega križišča z dograditvijo nove cestne in železniške infrastrukture. Potovanje ljudi in zamisli čez prostor prinese različne vplive in želje, ki jih je potrebno uskladiti med seboj ter z dano situacijo. V magistrski nalogi je glavni cilj predstaviti način urejanja prostora, ki si ves čas razvoja zastavlja vprašanje, kako pri tem usklajevanju ohraniti oz. oživeti identiteto kraja, pristen kraški duh ter vzpostaviti vez z njegovimi prebivalci. Urbanizem, ki izhaja iz latinske besede *urbanitas* in »označuje visok kulturni nivo mestnega življenja, se danes ne povezuje več z estetskim idealom življenja v mestnem okolju,« (Milič, 2006) temveč predvsem z družbenimi in okoljskimi problemi, ki so simultana posledica razvoja in urbanističnega načrtovanja. Trenutno največji izziv tako predstavlja vprašanje kako optimizirati ter poiskati kompromis med ohranjanjem narave ter zagotavljanjem udobnih bivalnih pogojev za naraščajočo populacijo ljudi – v zadnjem stoletju se je namreč število prebivalcev na Zemlji povečalo z 2 na 7 milijard ljudi (Razpotnik, 2011). Ob vse bolj intenzivnem koriščenju virov smo okolje, v katerem živimo, postavili na stranski tir. Ponovno se moramo naučiti, da je prostor vrednota in da se v njem zrcali naš odnos do njega. Kaotičnost, ki izvira predvsem iz različnih individualnih interesov, v prostoru kliče po razmisleku in ponovni povezavi človeka s svojim domačim prostorom, ki pravzaprav opredeljuje njegovo identiteto. To misel sem poskušala prenesti v konkreten prostor s predlagano prostorsko zasnovo Divače ob predvideni širitvi.

KEY WORDS DOCUMENTATION

DN Du2
DC UDC 711.4:72.011(497.4 Divača)(043.2)
CX urban design/Divača/karstic landscape/genius loci/development/image of the city/ legibility
AU VALENČIČ, Urška
AA CAPUDER VIDMAR, Tatjana (supervisor)
PP SI-1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
PB University of Ljubljana, Biotechnical Faculty, Department of Landscape Architecture
PY 2014
TI CONCEPTUAL URBAN DESIGN OF DIVAČA ALONG THE FORSEEN DEVELOPMENT OF TRAFFIC INFRASTRUCTURE
DT M. Sc. Thesis (Master Study Programmes)
NO X, 79, [18] p., 100 fig., 107 ref.
LA sl
AL sl/en
AB According to strategic documents on spatial planning, Divača crossing will be strengthened with new transport infrastructure. Presence of different people and ideas in certain place brings diverse influences and tendencies that must be harmonized mutually and with the particular situation. Main purpose of this work is to introduce a way of designing places that tries to answer on a question how to preserve or revive the identity of a place and built up bonds with its residents through development. *Urbanitas* is Latin for urbanism and stands for sophisticated way of city life, furthermore is related to aesthetic ideal of life in urban environment (Milič, 2006). However nowadays term urbanism is now longer connected with an ideal but with social and environmental problems which emerged as simultaneous consequence of development and previous spatial planning. The most challenging of all is now how to optimize and find compromise between preserving nature and ensuring comfortable dwelling conditions for the growing world population. In last century number has raised form 2 up to 7 billion (Razpotnik, 2011). In this attitude our environment is neglected and it is necessary that we re-learn about the space as a limited source and value, nevertheless it reflects our attitude towards it. Diverse individual interests lead to chaotic processes that demand for rethinking and once again discovering the connection between home environment and human beings. These correlations nevertheless define our identity. Thus I made an effort to transform this thought in concrete space, with proposed urban plan for Divača along expected growth.

KAZALO VSEBINE

str.

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA III
KEY WORDS DOCUMENTATION IV
KAZALO VSEBINE V
KAZALO SLIK VI
KAZALO PRILOG IX

1 UVOD 2
1.1 OPREDELITEV PROBLEMA 2
1.2 CILJI NALOGE 2
1.3 METODE DELA 2

2 PREDSTAVITEV OBMOČJA OBDELAVE 4

3 IZHODIŠČA IN VODILA PRI DELU 6

4 PROSTORSKE ANALIZE IN INVENTARIZACIJA OBMOČJA OBDELAVE, MERILO 1 : 10000/1 : 2000 9
4.1 MENTALNA PODOBA 10
4.1.1 Povzetek rezultatov 11
4.2 STRUKTURA PROSTORA 13
4.3 MORFOGENEZA 15
4.4 MORFOLOGIJA/TIPOLOGIJA 20
4.5 RABA PROSTORA 22
4.5.1 Raba ruralnega prostora 23
4.5.2 Raba pozidanega prostora–vsebina grajenega tkiva 24
4.6 ZELENI SISTEM: PREGLED ZGODOVINSKEGA STANJA KRAŠKE KRAJINE, SPREMEMBE IN STANJE DANES 26
4.7 RELIEF IN HIDROLOGIJA: POVRŠINSKE IN PODZEMNE KRAŠKE OBLIKE, HIDROLOGIJA IN SISTEMI JAM, ANTROPOGENE KAMNITE STRUKTURE/SUHI ZIDOVI 35
4.8 PROMET IN INFRASTRUKTURA 39
4.8.1 Peš in kolesarske poti 39
4.8.2 Cestni promet 39
4.8.3 Železniški promet 39
4.8.4 Letalski promet 39
4.8.5 Južna železnica 42
4.9 KULTURNA DEDIŠČINA, NARAVNE VREDNOTE, EKOLOŠKO POMEMBNA OBMOČJA, NATURA 2000, ZAVAROVANA OBMOČJA 43
4.10 TURIZEM 46
4.11 PREGLED PREDLOGA OBČINSKEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA NASELJE DIVAČA 47
4.12 PROBLEMSKA KARTA 48

5 POVZETEK PROSTORSKIH ANALIZ S SWOT ANALIZO 52

6 MODERNISTIČEN ODNOS DO PROSTORA VS. ČASOVNA IN FIZIČNA KONTINUIRANOST PROSTORA 54
6.1 ANALOGIJA KRAŠKIH VRTAČ 58

7 IDEJNA ZASNOVA DIVAČE 59
7.1 KONCEPT OBLIKOVANJA PROSTORA 59
7.1.1 Razvoj koncepta 60
7.2 PREDLOG URBANISTIČNE ZASNOVE 65
7.2.1 Mentalna podoba urbanistične zasnove 65
7.2.2 Morfologija/tipologija urbanistične zasnove 65
7.2.3 Struktura in raba prostora urbanistične zasnove 67
7.2.4 Zelene površine urbanistične zasnove 70
7.2.5 Prometna zasnova urbanistične zasnove 72

8 RAZPRAVA IN SKLEP 73

9 POVZETEK 74

10 VIRI 75
10.1 CITIRANI VIRI 75
10.2 DRUGI VIRI 79

ZAHVALA

PRILOGE

KAZALO SLIK

Slika 1: Silhueta naselja Divača okrog cerkve sv. Antona Puščavnika. 1

Slika 2: Shema poteka/zasnove magistrskega dela. 3

Slika 3: Lega Divače znotraj Slovenije in v odnosu s slovensko-italijansko mejo oz. Tržaškim zalivom (kart. podl.: Državna meja ..., 2013; TTN5, 1998). 4

Slika 4: Območje občine Divača z glavnimi prometnicami in naselji (kart. podl.: Občine, 2013; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010). 4

Slika 5: Pogled na Divačo z Vremščice (avgust, 2014). 5

Slika 6: Kraški travnik v septembru. Ležeški Gabrk. Analiza barv kraške krajine (september, 2013). 8

Slika 7: Shema severnega dela naselja Divača (kart. podl.: DMR, 2010; Kataster stavb, 2010). 9

Slika 8: Shema širše okolice Divače (kart. podl.: DMR, 2010; Kataster stavb, 2010; Atlas okolja, 2013). 9

Slika 9: Skica značilnih struktur Divače v širšem kontekstu (Lipold, 2013). 11

Slika 10: glavne poteze Divače glede na skico domačinke (avgust, 2013). 12

Slika 11: Mentalna podoba: širše območje Divače (kart. podl.: PISO, 2013). 12

Slika 12: Mentalna podoba: ožje območje Divače (kart. podl.: PISO, 2013). 12

Slika 13: Struktura prostora (kart. podl.: DMR, 2010; Občine, 2013; Kataster stavb, 2010). 13

Slika 14: Struktura naselja Divača, podana preko šestih opredeljenih tvornikov (kart. podl.: Kataster stavb, 2010). 14

Slika 15: Ceste čez slovensko ozemlje v času rimske okupacije. Divača je predstavljala pomembno vozlišče poti (Potokar, 2011). 15

Slika 16: Divača po požaru, leta 1687. S črtkanim krogom je označeno območje stare Divače - pred požarom, glavna cesta vodi proti Lokvi (zahodno) in Senožečam (vzhodno). Dvojna črta označuje Staro rimsko cesto (kart. podl.: DMR, 2010; TTN, 1995; Kataster stavb, 2010). 16

Slika 17: Divača na vojaškem zemljevidu habsburške monarhije, 1763–1787 (Potokar, 2011: 109). 16

Slika 18: Divača v prvi polovici 19. stoletja z izrazito vaškim/kmetijskim značajem. Stavbe so bile ob glavni poti strnjeno razporejene, tako da so bile zaščitene pred burjo, dvorišča pa so se odpirala (rumene puščice) na vrtove in njive ter dalje travnike in pašnike vzhodno ter zahodno od naselja. Rumen krog označuje prostor, kjer so potekali živinski sejmi (kart. podl.: DMR, 2010; TTN, 1995; Kataster stavb, 2010; Potokar, 2011). 17

Slika 19: Franciscejski katater, 1819. Njive označuje rumeno-rjava barva, vrtove zelena, zidane objekte rdeča, temno rdeča javne stavbe, gozd temno siva barva, kamnite ceste so rdeče, poljske poti rjave barve. Parcelne številke so črne ali rdeče (Franciscejski kataster ..., 2013; Petek in Urbanc, 2004). 17

Slika 20: Hiša Obrsnel na trgu v Divači, v ozadju cerkev sv. Antona Puščavnika (Potokar, 2011: 120). 17

Slika 21: Škrateljnova domačija (Potokar, 2011). 17

Slika 22: Divača v drugi polovici 19. stoletja, ko se v naselje pripelje železnica (kart. podl.: DMR, 2010; TTN, 1995; Kataster stavb, 2010; Potokar, 2011). 18

Slika 23: Divača v 60-ih letih 20. stoletja. Tranzitni promet čez naselje proti Senožečam in naprej do Ljubljane se premakne na njegov vzhodni rob, na novo zgrajeno obvoznico (rumene puščice) (kart. podl.: DMR, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; Potokar, 2011; PISO, 2013). 18

Slika 24: Divača konec 20. stoletja (kart. podl.: DMR, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; Potokar, 2011; PISO, 2013). 19

Slika 25: Divača danes (kart. podl.: DMR, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; Potokar, 2011; PISO, 2013). 19

Slika 26: Velikostna razmerja med nekaterimi naselji v občini Divača (kart. podl.: Kataster stavb, 2010). 20

Slika 27: Tipologija stavb (kart. podl.: Kataster stavb, 2010; TTN, 1995). 21

Slika 28: Raba prostora (kart. podl.: RABA, 2010; Zemljiški kataster, 2010). 22

Slika 29: Raba ruralnega prostora v neposredni okolici naselja Divača (kart. podl.: RABA, 2010; Zemljiški kataster, 2010). 23

Slika 30: Vsebina grajenega tkiva (kart. podl.: Kataster stavb, 2010; TTN, 1995). 24

Slika 31: Pogled na Divačo z Lokavske ceste proti severu. Na desni strani je avtomobilski odpad (april, 2013). 25

Slika 32: Sprememba gozdnatosti na Krasu (Kras – sprememba ..., 2014). 26

Slika 33: Franciscejski kataster Divače in neposredne okolice kot ključ za razumevanje krajine 19. stoletja. S temno sivo barvo je označen gozd na območju Dolin Krgunca (Franciscejsi kataster ..., 2013). 26

Slika 34: Letalski posnetek iz obdobja od 1994 do 2005. Z zeleno zaplato je označena edina sklenjena zaplata gozda na tem območju v prvi polovici 19. stol. Leta 2005 in danes nasprotno prevladuje gozd (kart. podl.: PISO 2013; Franciscejski kataster ..., 2013). 27

Slika 35: Rumena linija označuje murvin drevored, svetlo modra Reko, z bordo barvo so označene ruševine gradu Školj (Atlas okolja, 2013). 27

Slika 36: Fotografije murvinega drevoreda, grad Školj, Goriče pri Famljah (avgust, 2013). 28

Slika 37: Shema kompozicije krajinskih struktur danes. Od SZ do JV naselje zamejuje sklenjen gozdni rob, na nasprotni strani se prostor odpira s travniki in pašniki med zaplatami vegetacije. Z zeleno barvo je prikazana struktura parcel, ta je drobnejša neposredno ob naselju in se proti ravniku Divaški in Ležeški Gabrk veča. Shema označuje tudi kontrast med polnim in praznim prostorom (kart. podl.: DOF, 2006). 29

Slika 38: Razvoj sheme iz Slike 37 (kart. podl.: DOF, 2006; Zemljiški kataster, 2010; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010). 30

Slika 39: Krajinski vzorci na območju Divače in v njeni okolici, opredeljeni na podlagi digitalnega ortofoto posnetka in terenskega ogleda (kart. podl.: DOF, 2006). 31

Slika 39 – 1: Pašniška krajina s posamičnimi ali manjšimi skupinami dreves (črni bor). 31

Slika 39 – 2: Gozd črnega bora na Čebulovici iz obdobja pogozdovanja na začetku 20. stol., obdajajoče travniške pasove prerašča oblasti luk. 32

Slika 39 – 3: Divaški Gabrk – travniška krajina, obdana z manjšimi zaplatami gozda. 32

Slika 39 – 4: Travniška krajina z omejki, kamnitimi suhozidi in posameznimi drevesi – večjimi volumni vegetacije. Na obeh travnikih je to velikolistna lipa. 32

Slika 39 – 5: Gozd črnega gabra, puhastega hrasta in malega jesena. 32

Slika 39 – 6: Gozd črnega bora na Divaškem hribu s primesmi drugih drevesnih in grmovnih vrst na gozdnem robu. 32

Slika 39 – 7: Ostanki kulturne krajine znotraj naselja. V ospredju kamniti suhozid, v ozadju navadni oreh. 32

Slika 39 – 8: Sistem treh vrtač – Doline Krgunca, sklenjeno območje gozda prekinja nogometno igrišče in čistilna naprava. Čez območje vodi nekaj lepih peš poti, obdanih s suhimi zidovi. 33

Slika 39 – 9: Krajina njiv in travnikov, drevesa nastopajo kot posamezna, v linijah ali majhnih gručah. Na sliki je v ozadju lepo viden Divaški hrib, poraščen s črnim borom. 33

Slika 39 – 10: Ležeški Gabrk – travniška krajina, z manjšimi suhozidi in omejki. Na zgornji slikah je v ozadju Vremščica in z zidom obdana železniška proga. Na spodnji sliki je v ozadju levo Nanos, desno Vremščica. 33

Slika 39 – 11: Sklenjen gozd obdaja neporaščeno vrtačo. Kaže se trend zaraščanja vrtače. Gozd gradijo puhasti hrast, črni gaber, mali jesen, ruj z drugimi značilnimi drevesnimi in grmovnimi vrstami. Vmesne majhne travnišle zaplate so vrstno izredno pestre, tu najdemo kraški šetraj, ciklamo, divji in oblasti luk, materino dušico itd. Tla so posejana z večjimi skalami. 33

Slika 39 – 12: Udornica Risnik (Udornica Risnik, 2013). 34

Slika 39 – 13: Manjša vrtača, obdana s suhozidom. Dno vrtače je neporaščeno, v pretekosti je bila tu najverjetneje njiva. 34

Slika 40: Analiza reliefa kot ključnega dejavnika pri razvoju dejavnosti in rabe tal. S svetlo modro barvo je označena Reka, ki ponikne v Škocjanskih jamah. Divača s širšo okolico (kart. podl.: DMR, 2010; Kataster stavb, 2010; Atlas okolja, 2013; Cerkvenik, 2006). 35

Slika 41: Sliki prikazujeta primer suhega zidu južnega dela Divaškega krasa, spodnja pa primer suhega zidu iz severnega dela (avgust in oktober 2013). 36

Slika 42: Shema suhih zidov severnega in južnega dela Divaškega Krasa, ki ju ločuje Divaški prelom (kart. podl.: Zemljiški kataster, 2010; Kataster stavb, 2010; ZK GJI,

2010; TTN, 1995; Cerkvenik, 2006). 37

Slika 43: Konfiguracija terena in jame v neposredni okolici Divače (kart. podl.: DOF 2012 – 2014, 2013; Geopedia, 2014; DMR, 2010; Mihevc, 2001). 38

Slika 44: Prometna infrastruktura širše okolice Divače (kart. podl.: TTN, 1995; ZK GJI, 2010). 40

Slika 45: Panorame naselja Divača s prometnicami BB', CC' in DD'. Barve se ujemajo z legendo Slike 44 (december, 2013). 41

Slika 46: Kategorizacija prometnic in peš poti v naselju Divača (kart. podl.: DMR, 2010; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010) s prerezom AA'. 41

Slika 47: Načrt divaške postaje z opredelitvijo lastnine in rabe iz leta 1860, z razglednicami kolodvora desno (Potokar, 2011: 154–155, 414). 42

Slika 48: Načrt železniške postaje v Divači danes. Od leta 1860 do danes je bila dozidana glavna železniška stavba, zgrajene so bile stavbe za tehnična dela na južnem robu železnice. Trasi mostu in vstopnega dela Kraške ceste ter Kolodvorske ulice do postaje, sta iz 19. stol. Desno je slika zidu ob železnici (kart. podl.: Kataster stavb, 2010, ZK GJI, 2010). 42

Slika 49: Območja in točke naravnih vrednot (kart. podl.: DMR, 2010; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010; Naravovarstveni atlas, 2013). 43

Slika 50: Območja in točke naravnih vrednot Divače z neposredno okolico (kart. podl.: DMR, 2010; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010; Naravovarstveni atlas, 2013). 43

Slika 51: Zavarovana območja, ekološko pomembna območja in območje Nature 2000 (kart. podl.: DMR, 2010; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010; ZO, 2010; Naravovarstveni atlas, 2013). 44

Slika 52: Območja in točke kulturne dediščine (kart. podl.: DMR, 2010; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010; Register nepremične ..., 2013). 44

Slika 53: Območja in točke kulturne dediščine naselja Divača (kart. podl.: PISO, 2013; Register nepremične ..., 2013). 44

Slika 54: Posnetek Divače pridobljen z laserskim skeniranjem površja. Rojeni smo v svet naših prednikov (Zavod ..., 2014). 45

Slika 55: Javna razgrnitev občinskega prostorskega načrta Divače (PISO, 2014). 47

Slika 56: Problemska karta (kart. podl.: Zemljiški kataster, 2010; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010; Občinski prostorski ..., 2009). 48

Slika 57: Točka 1 in 1b (april, 2013). 49

Slika 58: Točka 2, 2b, 2c in 2d (april, 2013). 49

Slika 59: Načrt ureditve ob Osnovni šoli Ob Rinži (Osnovna šola ob Rinži, 2014). 49

Slika 60: Točka 3. Levo čistilna naprava, desno nogometno igrišče (april, 2013). 50

Slika 61: Točka 4 (oktober, 2013). 50

Slika 62: Točka 6 (avgust, 2013). 50

Slika 63: Točka 7 (april, 2013). 50

Slika 64: Točka 10 (april, 2013). 51

Slika 65: Točka 13 (november, 2013). 51

Slika 66: Prostorske strukture opredeljene kot prednosti in slabosti ter priložnosti in nevarnosti glede na SWOT analizo. 52

Slika 67: Primer Fabianijevega regulacijskega načrta (Pozzetto, 1997). 56

Slika 68: (Ne)kontinuiranost prostora. 57

Slika 69: Maketa konfiguracije kraškega reliefa v Divači (maj, 2014). 58

Slika 70: Koncept. 59

Slika 71: Krog ponazarja vsebinsko in oblikovno zaokrožitev tega območja v nov osrednji trg naselja (kart. podl.: ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010). 60

Slika 72: Razvoj koncepta (kart. podl.: ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010, DMR, 2010). 61

Slika 73: Halprinov načrt za Lovejoy plazo v mestu Portland. Jasno se kaže, da zasnova črpa navdih iz narave oz. gorskega skalovja (Ogrin, 1993). 62

Slika 74: Arheološki muzej Vučedol, Radionica arhitekture (Museum of ..., 2013). 62

Slika 75: Gradniki smeri prostora: relief, vegetacija in suhi zidovi (označeni so s sivo črtkano črto) (DMR, 2010; TTN, 1995; PISO, 2013). 63

Slika 76: Levo: struktura tradicionalnega kraškega naselja. Desno: primer tipične kraške domačije (Lah, 1994). 63

Slika 77: Analiza dveh reprezentativnih divaških kraških domačij (Zemljiški kataster, 2010; Kataster stavb, 2010; DOF 2012 – 2014, 2013). 63

Slika 78: Fotografije motivov vezanih na nov osrednji trg (fotografija skrajno levo: Kali, 2014; ostale so avtorske, avgust, 2013). 64

Slika 79: Mentalna podoba Divače glede na idejno urbanistično zasnovo (kart. podl.: ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013). 65

Slika 80: novo naselje enodružinskih hiš na JZ robu naselja. (kart. podl.: Zemljiški kataster, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013). 65

Slika 81: tloris in prerez (pogled) zasnove glavnega trga (kart. podl.: Zemljiški kataster, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013). 66

Slika 82: tloris strukture in rabe predlagane urbanistične zasnove (kart. podl.: Zemljiški kataster, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013). 69

Slika 83: vrtača na severnem robu novega naselja z urejeno peš potjo ob obstoječem suhozidu (kart. podl.: DMR, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013). 70

Slika 84: naravna vrtača, ki se severno zlije z mestnim trgom oblikovanim po zgledu vrtače (kart. podl.: DMR, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013). 70

Slika 85: murvin drevored, ki se na severu starega vaškega jedra izteče v Divaški hrib. Ob vznožju tega se razprostira čista tratna ploskev (kart. podl.: DMR, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013). 71

Slika 86: vegetacija in zelene površine s pešpotmi v Dolinah Krgunca (kart. podl.: DMR, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013). 71

Slika 87: tloris in shema organizacije avtobusne postaje ter podzemne garažne hiše (kart. podl.: Zemljiški kataster, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013). 72

KAZALO PRILOG

PRILOGA A: Morfogeneza Divače; razvoj od leta 1687 do leta 2014 (merilo 1: 500)

PRILOGA B: Primerjava franciscejskega katastra z letalskim posnetkom iz obdobja 1994–2005

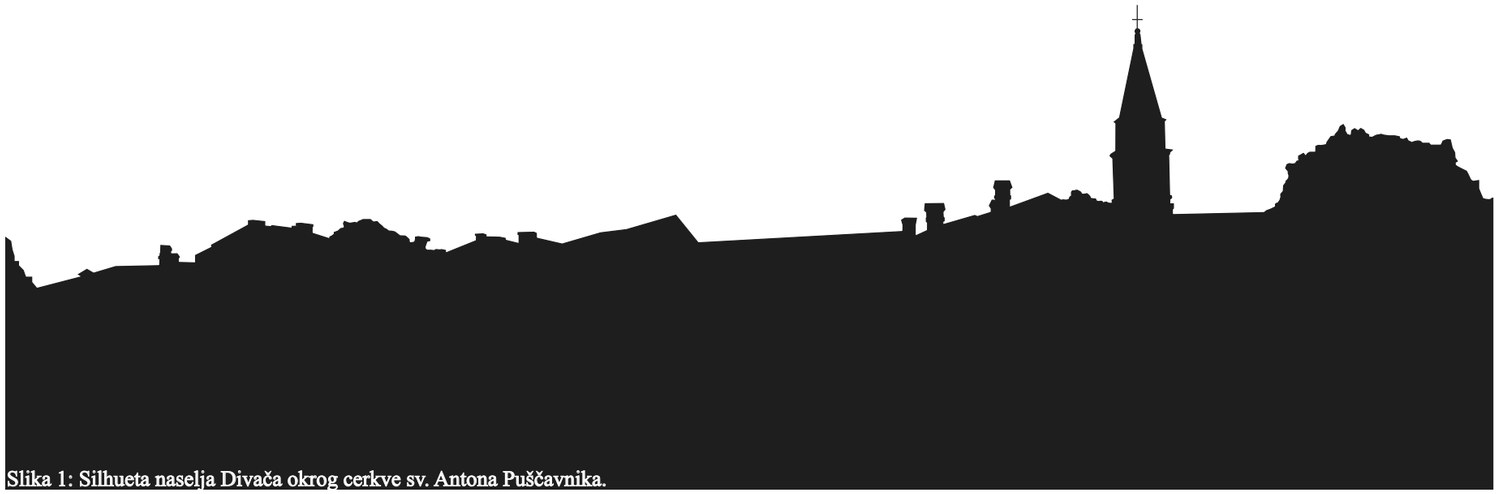
PRILOGA C: Analiza in popis drevninskih in grmovnih vrst Divaškega Krasa (avgust in september, 2013)

PRILOGA D: Problemska karta

PRILOGA E: Idejna urbanistična zasnova Divače (merilo 1 : 2000)

PRILOGA F: Tloris ureditve novega trga s prerezi (merilo 1 : 500)
Tloris ureditve nove avtobusne postaje s prerezom (merilo 1 : 500)

PRILOGA G: Prostorski prikazi predlaganih ureditev



Slika 1: Silhueta naselja Divača okrog cerkve sv. Antona Puščavnika.

1 UVOD

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Strategija ..., 2004) in državni prostorski načrt (Uredba o državnem ..., 2005) predvidevata rekonstrukcijo in dograditev daljinskih železniških povezav mednarodnega pomena za navezovanje na evropsko "TEN" infrastrukturno omrežje, V. in X. panevropski prometni koridor ter na Jadransko–Jonsko prometno os. V tem sklopu se pripravlja projekt gradnje nove učinkovitejše železniške povezave od Kopra do Divače – II. železniški tir. Prav tako je v pripravi državni prostorski načrt za odsek avtoceste Postojna/Razdrto/Divača – Jelšane (Državni prostorski ..., 2011). Z vzpostavitvijo drugega tira koprsko pristanišče dobi učinkovitejšo povezavo z zaledjem na kopnem. Infrastruktura z ustrezno kapaciteto za (tovorni) promet je namreč podlaga za razvoj Luke Koper in njeno konkurenčnost v mednarodnem prostoru.

Divača je srednje veliko urbanizirano gručasto naselje s 1423 prebivalci (Prebivalstvo – izbrani kazalniki ..., 2013). V naselju je sedež občine Divača, prav tako pa ob najbolj razviti prometni infrastrukturi Divača predstavlja prometno središče občine in Krasa. Ta status je dobila že v 19. stol. s prihodom južne železnice Dunaj–Trst in kasneje istrske železnice do Pulja oz. Kopra. Železnica je bila pravzaprav povod, da se je nekdanji ovčarski zaselek razvil v večji kraj. Danes ima Divača še avtocestno povezavo Ljubljana–Koper, na razcepu Gabrk pa povezavo proti Sežani oziroma Fernetičem in Italiji. Ob naselju pelje regionalna cesta Ljubljana–Koper z odcepi proti Sežani, Lokvi (Bazovici) ter Ilirski Bistrici.

Divača ima bogato naravno zaledje. Regijski Park Škocjanske jame vključuje značilno kraško krajino s kraškimi pojavi kot so sistemi jam, udorne doline itd. Zakraselo planoto Divaški Kras obdajajo vzpetine Vremščice, Čebulovice, Senožeških brd, Brkinov in Nanosa. Naselje arhitekturno zaznamujeta predvsem cerkev sv. Antona ter Škrateljnova hiša, primer tipične kraške arhitekture. Danes v njej domuje Muzej slovenskih filmskih igralcev. V Divači se nahaja manjši konjeniški center, med Vremščico in Škocjanskimi jamami je vpeto regionalno-športno letališče Divača. Bogata kulturna in naravna dediščina ter druge prostorske strukture so podlaga turistični dejavnosti.

Divača ima danes močan značaj (prometnega) križišča. Ob razvoju slovenskega prometnega omrežja ter hitrejših in konkurenčnejših povezavah lahko sklepamo, da se bodo na tem območju še okrepili in vzpostavili dodatni tokovi prometa, blaga in idej. Ti bodo nova gonilna sila gospodarskega, družbenega in prostorskega razvoja. Različni vplivi, visoka koncentracija želj in interesov se bodo torej neposredno odražali v prostoru. Različni interesi pa terjajo usklajevanje med seboj, z družbenimi vidiki in prostorom, da ta ni preglašen. Identiteta nekega prostora je izražena skozi urbane in krajinske strukture. Te strukture in pomen, ki ga nosijo, je torej vredno ohranjati in krepiti, s tem se krepi tudi vez (spoštljiv odnos, skrb) človeka z domačim okoljem. Način gradnje in vmeščanje dejavnosti v prostor, ki gre v korak s svojim okoljem in ki ga drastično ne spreminja, prav tako terja manjše začetne in sprotne (vzdrževanje) investicije.

Naloga za izhodišče torej vzame, da se s prilagajanjem prostoru in ohranjanjem njegovih karakterističnih gradnikov to kaže v dobrobit prostoru in družbi. Naselje Divača je torej mogoče urediti tako, da se z reorganizacijo prometne infrastrukture ter s preusmeritvijo prometa na rob naselja ob obstoječo infrastrukturo povrne urbane mestne površine pešcu. Obenem se te vpne v obdajajoče krajinske strukture ter se tako oblikuje povezano harmonično celoto.

1.2 CILJI NALOGE

– Zasnovati kraj kot samozadosten, obenem pa preko prometne infrastrukture vzpostaviti povezave navzven;
– z vsemi naštetimi ukrepi skušati regulirati gibanje kraja ter preprečiti njegov stihijski razvoj;
– prepoznati in razviti karakteristične urbanistične in krajinske strukture, ki opredeljujejo identiteto kraja;
– poiskati mestotvorne in mestoslužne funkcije ter jih smotrno razmestiti, načrtovati;
– načrtovati nove poselitve;
– poiskati degradirana območja ter predlagati sanacijo.

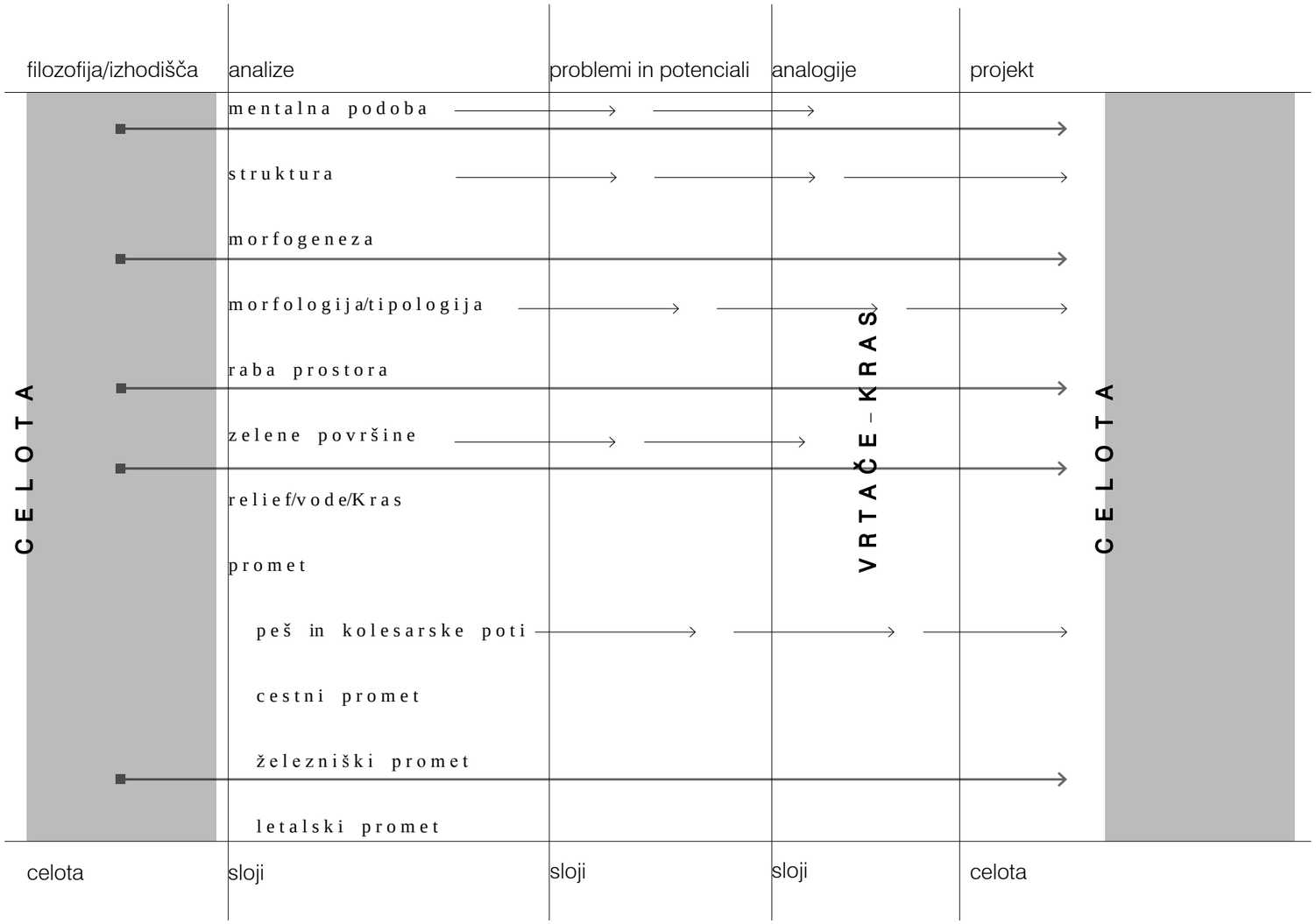
1.3 METODE DELA

Če hočemo razmeram ali problemom v danem prostoru poiskati odgovor, ki spada v ta konkreten prostor, se moramo z njim najprej temeljito spoznati preko analize in inventarizacije, ki izlušči krajinske in urbanistične značilnosti. Ker temeljno metodo dela predstavlja študija prostora in identitete, se delo začne s teoretičnimi izhodišči, ki izhajajo iz literature o prostorski identiteti in branju prostora. Torej tistim, ki priznavajo, da je vsak prostor specifičen znotraj sistema, da se je temu potrebno prilagajati ter hkrati pa ne priznavajo posplošenih globalnih vzorcev urejanja prostora z efemerno arhitekturo. Sledi inventarizacija in analiza prostora preko

obdelave abstrahiranih grafičnih, prostorskih podatkov v tematske karte, s terenskimi ogledi (fotografiranje in kartiranje) ter preko pogovora z domačini in divaškim arhitektom Stojanom Lipoltom univ. dipl. inž. arh. Ti so narisali spoznavne zemljevide na podlagi okoljskih prvin oz. grafičnih znakov, ki jih je opredelil Lynch (1960). S prirejeno metodo po Lynchu (1960) sem tako pridobila informacije o stališčih do okolja, to je o mentalni podobi Divače, ki so si jo ustvarili njeni prebivalci. Koraki analiz so sledili zaporedju osnovne urbanistične sheme. (Koraki analiz so predstavljeni znotraj sheme poteka magistrskega dela na naslednji strani.)

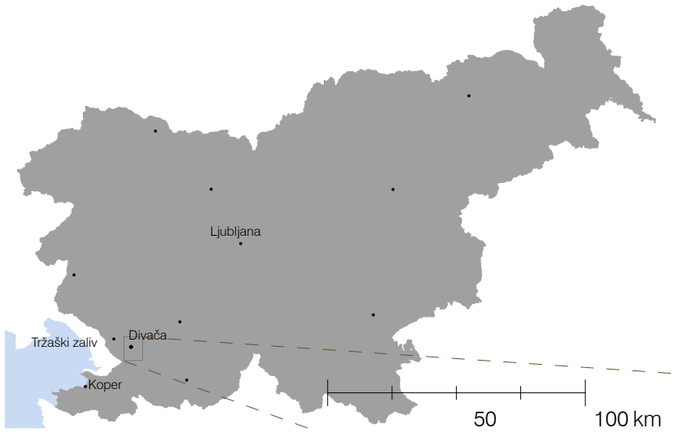
Na podlagi ugotovitev analiz so izpostavljeni ključni prostorski problemi, in sicer z grafično karto, fotografijami ter spremljajočim besedilom. Problemska karta je nato s pomočjo SWOT analize interpretirana v prednostih, slabostih, potencialih in nevarnostih. Vse to omogoča razumevanje nastanka in delovanja obravnavanega prostora ter opredeljuje kriterije za zasnovo koncepta in njegovega razvoja. Tu so predstavljena oblikovalska izhodišča, ki sledijo vodilni misli magistrskega dela ter tako izhajajo iz analogije s kraškim prostorom.

Pri oblikovanju zasnove je vzporedno potekal pregled zakonskih aktov za območje Divače in širše okolice v kontekstu. To je pregled usmeritev in izhodišč za prostorski razvoj v državnih strateških dokumentih, v dopolnjenem osnutku Občinskega prostorskega načrta občine Divača ter v ostalih razvojnih programih za območje Krasa in Brkinov. Do željenega cilja, končnega predloga projekta, sem torej prišla tako, da sem dejstva o prostoru spoznana preko analiz prepojila s filozofijo, oblikovano na podlagi teoretičnih izhodišč. Ta so izluščena in ponekod reinterpretirana s pomočjo omenjene strokovne literature.



Slika 2: shema poteka/zasnove magistrskega dela.

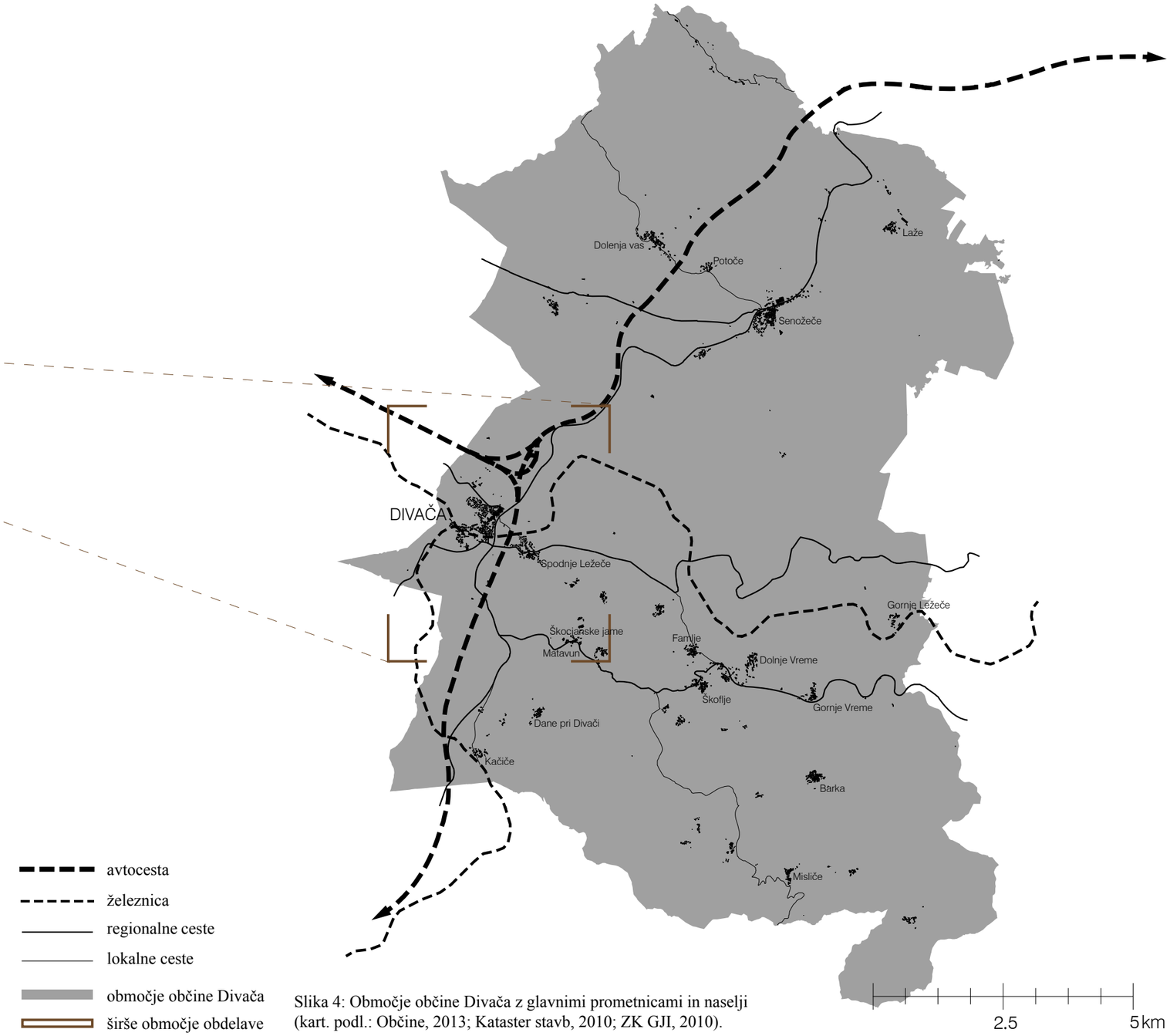
2 PREDSTAVITEV OBMOČJA OBDELAVE



Slika 3: Lega Divače znotraj Slovenije in v odnosu s slovensko-italijansko mejo oz. Tržaškim zalivom (kart. podl.: Državna meja ..., 2013; TTN5, 1998).

Naselje Divača je največji kraj in sedež občine Divača. Naravno geografsko je Divača s širšo okolico povezana predvsem s Škocjanskimi jamami in okoliškimi vasmi, in sicer s tokom podzemne Reke ter preko niza dveh udornic ki potekajo od Škocjanskih jam do Divače. V načrtovalskem smislu so te naravne prostorske strukture pomembne iz več razlogov. To območje namreč predstavlja sistem s svojimi zakonitostmi in procesi, ki ga moramo kot takega spoštovati in ohranjati. Kraško površje in podzemlje kot vodonosnik sta zaradi svojih fizičnih lastnosti občutljiva sistema, zato morajo biti pri načrtovanju dejavnosti v prostoru ta območja ustrezno obravnavana.

Širši kontekst za analizo je bil izbran na podlagi naravno geografskih okvirjev oz. povezav. Širši prostor naselja Divača je obravnavan skozi analizo v merilu 1 : 10 000, medtem ko je naselje z neposredno okolico še podrobneje analizirano v manjšem merilu 1 : 2000. Idejna urbanistična zasnova je na koncu podana za naselje Divača v merilu 1 : 2000.



Slika 4: Območje občine Divača z glavnimi prometnicami in naselji (kart. podl.: Občine, 2013; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010).

Slika 5: Pogled na Divačo z Vremščice (avgust, 2014).

3 IZHODIŠČA IN VODILA PRI DELU

Študij na Oddelku za krajinsko arhitekturo se je pri vsakem iskanju rešitve za določen problem v določenem prostoru začel z analizo. Spoznavanje prostora, preučevanje njegovega delovanja ter vedno znova v ospredje priklicana misel o zavedanju, da je obravnavan prostor del širšega in večjega sistema, s katerim si deli povezave in procese, mi je privzgojil neomajen opomnik, da morajo vse nove ideje, ki jih vnesemo v prostor, komunicirati z obdajajočo strukturo in do nje vzpostaviti odnos. Z besedami doc. dr. Tatjane Capuder Vidmar gre za razumevanje prostora oz. kot povzame v naslovu članka Zbornika ob 40. letnici krajinske arhitekture »Prisluhniti prostoru« (Capuder Vidmar, 2012: 42). Arhitekt Vojteh Ravnikar je to podobno zaokrožil z mislijo o kontekstualnem odnosu do prostora, kar pomeni, da je kontekst izvor ideje in koncepta. Takšen pristop k načrtovanju pa neposredno zagotovi spojitev novega z obstoječim (Mljač, 2012).

Opisan pristop v tem delu predstavlja osnovo krajinsko-urbanističnega oblikovanja. Na ta način smo korak bližje temu, da na novo načrtovani prostori pri človeku vzbudijo čut pripadnosti in spoštovanja do svojega okolja. Ko je namreč prostor uporabniku domačen in mu ponudi kraj za njegove vsakdanje rituale, ga ta ponotranji ter zanj skrbi.

Krajinsko in urbano tkivo obravnavanega kraja ponuja posebno situacijo, ki jo je mogoče prepoznati samo na tistem določenem prostoru in je kot taka enkratna ter neponovljiva. To pa ponuja možnost za edinstveno nadgradnjo oz. poudarjanje geografsko ter zgodovinsko opredeljenih prednosti in potencialov. Obenem na ta način obudimo zavedanje o določenem kraju in času, v katerem živimo, ter prepoznavanje, da ta opredeljuje in zaznamuje našo identiteto.

Vse našteto od oblikovalca in ne nazadnje tudi od uporabnika prostora terja določeno občutljivost in spoštovanje do prostora. V današnji družbi in odnosu sta pogrešani, miselno stanje duha se vedno odraža v fizičnem svetu in ravnanju z njim (Teržan, 2011).

Vsako mesto/naselje je torej likovni pojav zase, na posebni lokaciji, izhajajoč iz svojega *geniusa loci* in z lastnimi prepoznavnimi karakteristikami. Vidne vrednote je potrebno obravnavati za vsako mesto posebej. Geomorfološko krajinski položaj je tista naravna determinanta, ki bi morala najbolj pojasnjevati mestno podobo.

To predstavlja miselni koncept oz. način razmišljanja, s katerim se lahko ob zaključku študija najbolj poistovetim in ga kot takega prepoznavam za pravega ali ustreznega, hkrati predstavlja ogrodje in hrbtenico mojega dela ter vodilo pri njegovem razvoju, nastajanju.

Ustvarjalno varstvo (Crowe, 1969), tj. uravnoteženo razmerje med varstvom in razvojem kraja oz. njegovih segmentov, ko se novo ustvarja s sozvočjem starega, ko se značilna lega mesta v krajini (krajinski okvir mesta, relief, vodovje, podnebje) in splet kulturnozgodovinskega izročila (kulturno okolje, regionalne arhitekturne značilnosti) upošteva ter se na ta način strne v harmonično celoto. »V načelu moramo varovati malo humano merilo in arhitektonske značilnosti slovenskih mest v njihovem krajinskem okviru« (Pogačnik, 1996). Vsak prostor je sposoben vzdrževati le določen obseg dejavnosti in ljudi, da so povezave med njimi še smiselne in racionalne. Megalomanske urbane tvorbe po mojem mnenju ne predstavljajo bivališča prihodnosti sodobnega človeka. Vsakemu prostoru moramo dati možnost, da živi z ljudmi, da se obnavlja, da diha. Če to omogočimo prostoru, bo to omogočeno tudi nam.

Na Slovenskem sicer med urbaniziranimi naselji še ne najdemo struktur velikanskega merila, ker so večinoma omejena s pestrostjo in razgibanostjo reliefa. Kljub temu je potrebno zavedanje o tem, v kaj se lahko naša mesta razvijejo. Brezoblične, nepregledne strukture ne le odstopajo od temeljnih načel ekologije, temveč ljudem v ekstremnih situacijah ne nudijo ne zatočišča ne varnosti ne prijetnega bivanja. V času študija me je med branjem knjige Design with Nature (McHarg, 1969) presunil sestavek nekaj besed: »Faceless suburb, no-place, somewhere, U.S.A.« Ljudje po temeljni piramidi potreb stremimo po samouresničevanju (Maslow, 1943), procesu, ki opredeljuje našo identiteto in daje smisel našemu bivanju. Ravno na takšen način bi morali dojemati načrtovanje naših bivališč in našega skupnega prostora. V preteklosti so naši predniki znali, tudi zaradi povsem praktičnega razloga, kot je manj razvita tehnologija, znali bolje prisluhniti prostoru. Predvsem pa so to znali in morali storiti, ker je bilo njihovo preživetje neposredno odvisno od vsakega koščka dragocene zemlje. Danes, ko je osnovna zdravstvena in prehranska varnost zagotovljena drugače, npr. preko supermarketov, med nami in prvinsko skrbjo za preživetje, hrano ali prostor zeva velik prepad. Zavest o tem, od kod pride hrana na naš krožnik in kako se prideluje, je v današnji družbi pozabljena. Vse te korelacije so pomembne, saj v celoti tvorijo naš odnos do prostora.

Stavbarstvo je bilo prav tako pogojeno z manj razvitim transportom, ki bi omogočal globalno trgovino z materiali. Izbira je bila tako vezana na avtohtoni material in lokalne gradbene spretnosti. Krajinsko podobo in pestrost sta vzdrževala samooskrbno kmetijstvo in gozdarstvo brez velike strojne mehanizacije. Rastlinske vrste so bile

avtohtone. Nikjer v krajini niso izstopali panoji z reklamnimi napisi. Posebni prostori in stavbe so bili logično in racionalno označeni, predvsem pa čitljivi. Kako danes na takšen način brati in snovati prostor, ko so se potrebe in življenjske navade ljudi spremenile? Na to vprašanje bom poskušala odgovoriti z analizo in zasnovo idejne prostorske zasnove za konkreten obravnavan prostor, Divačo.

Za čitljivost mestne podobe, ki se odraža v tem, ali je neko mesto uporabniku prijazno, domače ali ne, so pomembne tudi praznine oz. zelene površine znotraj naselja (Pogačnik, 1996; Mljač, 2012). Prav tako so za lažjo berljivosti in s tem boljšo orientacijo pomembni pečati časa, skozi katerega so se mesta razvijala (Lynch, 1960). Naselja in mesta, ki so se razvijala daljše časovno obdobje, namreč sestavljajo območja iz različnih zgodovinskih obdobij, ki jasno razlagajo razvoj skozi čas. Vsaka naslednja generacija pa bi morala te strukture spoštljivo nadgrajevati v povezano in smiselno celoto.

Če za povedano podam primerjavo s palimpsestom. Palimpsest je definiran kot »rokopisna stran knjižnega zvitka ali rokopisa, s katere je bil prvotni tekst izbrisan« (Menaše, 2011). Vendar prvotni tekst ni bil samo ali povsem izbrisan. Kljub temu da je bil prekrit z novejšim, ni povsem izginil. Ostale so sledi prejšnjega zapisa in še prejšnjega in še prejšnjega … »Ključen pa je prav učinek palimpsesta. Ta da opazovalcu vedeti, da se pod zgornjo plastjo skriva še druga, precej slabše vidna plast, pod njo tretja plast, ki je že skoraj ne more več razbrati, in tako naprej« (Menaše, 2011).

Prav tako bi moralo mesto pri prenovi, dograjevanju ali širitvi, nositi delček ali sled nekega drugega časa. Človeku bi moralo vzbuditi podoben občutek, kot ga vzbuja palimpsest. Občutek, da je tu zaradi njegovih prednikov, da ta prostor ne pripada samo njemu, temveč tudi zanamcem, da je ta vir življenja in da bi moral zato in zaradi številnih drugih vzrokov z njim spoštljivo ravnati.

Pri načrtovanju bom skušala odgovoriti na vprašanja, kje bi bile možne nove, obsežnejše gradnje in do katere višine, katere vidne poudarke (zvonike, gradove, …) bomo varovali, in kje/ali lahko gradimo nove, kje je potrebna odstranitev objektov, kje zasaditev zelenja. Analiza krajinskih vzorcev in vegetacije bo ključna podlaga za nadaljnje predloge oblikovanja zelenih površin, krajinskega okvirja mesta ter opredmeteno navezavo, stika z odprto krajino. Skozi razvoj dela bom upoštevala načelo, naj mestne ulice vključujejo v svojem vidnem prostoru kakovostno arhitekturo, oblikovane naj bodo kot doživljajska sekvenca z novo načrtovanimi pokritimi ali odkritimi mestnimi javnimi prostori, kot so tržnica, trgi, sprehajališča, drevoredi in parki, mikroambienti ipd.

Urbanistična prenova terja tudi razmislek o dejavnostih, saj se te neposredno navezujejo na prostor oz. brez dejavnosti prostor ne more obstati. Če v prostorih, ki jih snujemo, ljudje ne prepoznajo smisla, se tam tudi ne bodo zadrževali.

Eno izmed problematik v prostoru danes predstavlja trend, da se središče mestnega življenja preseli k novim nakupovalnim, bančnim in upravnim središčem ob robu ali celo zunaj naselij. To ne samo da naselju in mestnemu središču odvzame življenje, ampak mesta postanejo dolgočasna spalna naselja, oblikovanje nakupovalnih centrov trgovskih verig pa se redko kje prilagaja lokalnim značilnostim. V nasprotju s tem zagovarjam oblikovanje pestrih mest z mešano rabo, (Jacobs, 2009) bogato ponudbo in več funkcionalno v smislu dejavnosti.

Glede na zatečeno stanje se moramo ljudje, še posebej stroka, ki ji je družba predala nalogo in s tem zaupanje za upravljanje s prostorom in ki jo posebej zavezuje lasten etični kodeks, vprašati in odločiti, katero pot bomo izbrali: globalno poenotenje mest in naselij ali poudarjanje mestne identitete določenega kraja ter njihovega mestnega telesa v krajinskem okolju in času.

Prijatelji, kako je pri vas?

Tako pač ni, kot je pri nas!

Pri nas je–Kras.

Žive skale, vmes vrtovi

in pa kamniti zidovi:

tako je pri nas.

In v nas?

Krepka volja, neomajna.

Kakor skale naša stalna,

močno vino črnožarno,

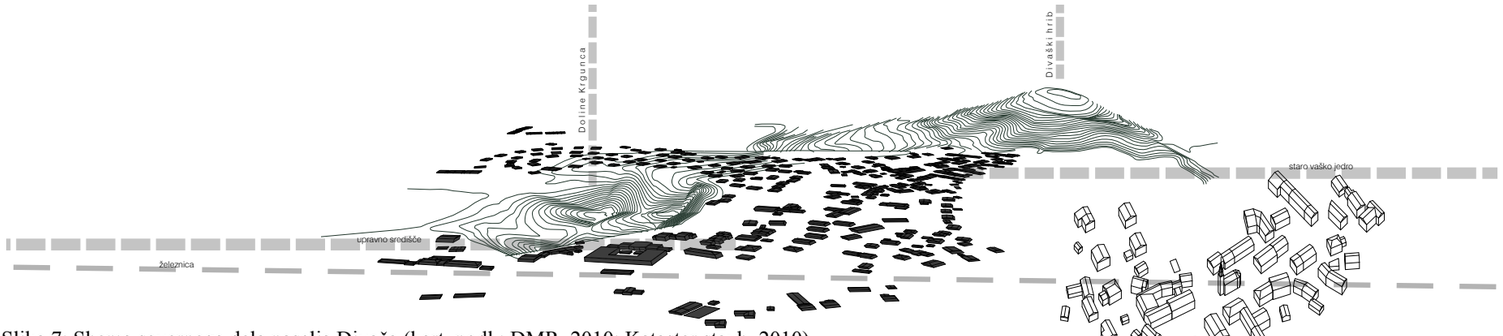
gostoljubnost v njem kristalna:

tako je pri nas!

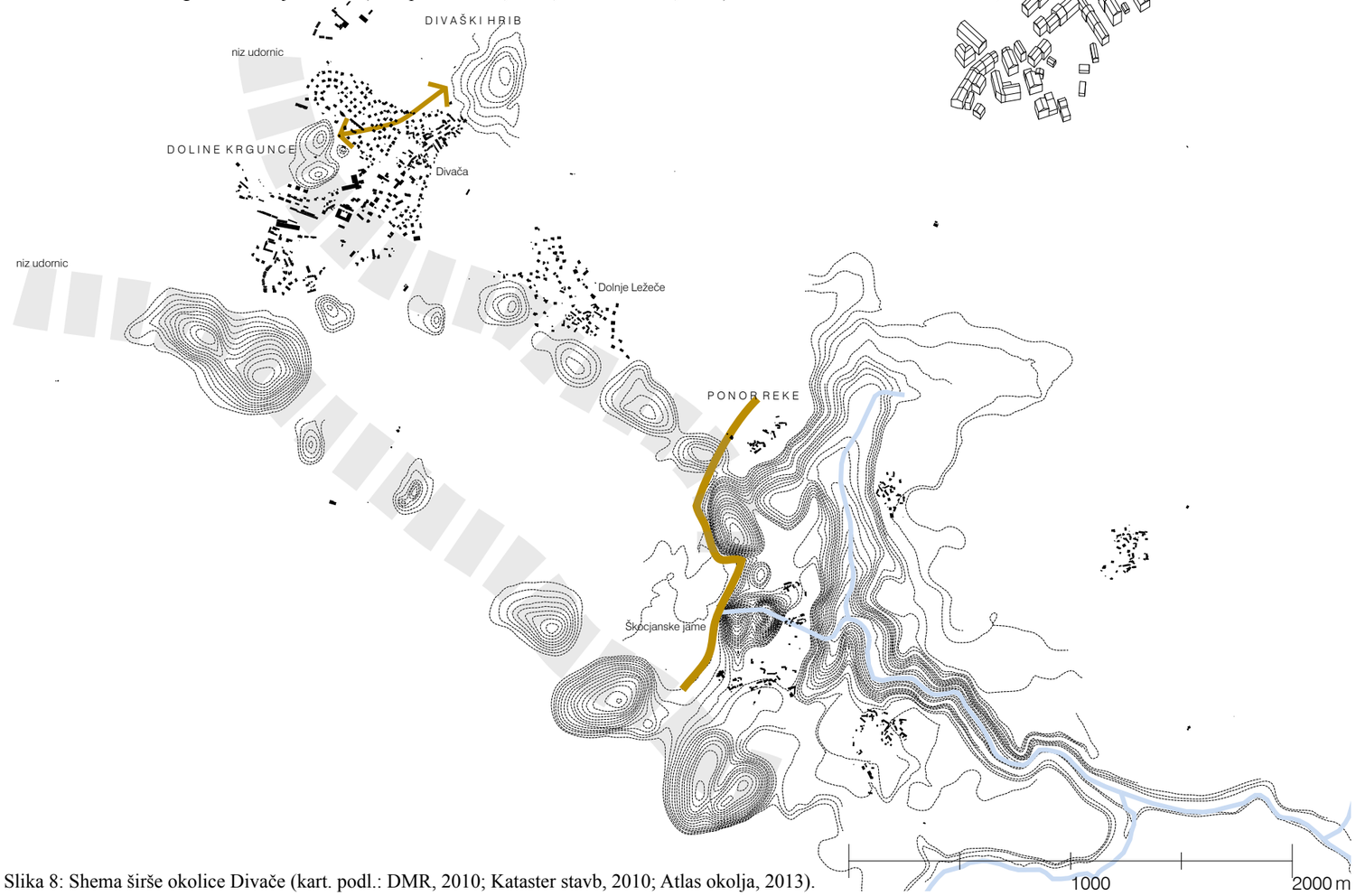
(ljudska)

Slika 6: Kraški travnik v septembru. Ležeški Gabrk. Analiza barv kraške krajine (september, 2013).

4 PROSTORSKE ANALIZE IN INVENTARIZACIJA PROSTORA, MERILO 1 : 10 000/1 : 2000



Slika 7: Shema severnega dela naselja Divača (kart. podl.: DMR, 2010; Kataster stavb, 2010).



Slika 8: Shema širše okolice Divače (kart. podl.: DMR, 2010; Kataster stavb, 2010; Atlas okolja, 2013).

4.1 MENTALNA PODOBA

Svetovni oceani, puščave ali džungle, ki jih dojemamo kot nepregledna, enolična območja z merilom izven našega nadzora, pravzaprav niso samo to. Imajo sonce, zvezde, vetrove, morske tokove, ptice in morske barve–znake, brez katerih orientacija v prostoru ne bi bila mogoča (Lynch, 1960). Če to prenesemo na naše bivalno okolje, mesta, ki smo jih, in ki jih ustvarjamo, prav tako potrebujejo svoje reinterpretirano sonce, veter, barve, ptice. Če to konkretiziramo, so to karakteristični znaki orientacije – znamenja (Lynch, 1960) v prostoru. V prazgodovini se je lahko človek zanesel le na svoje čute, instinkt in naravne znake (pozicija zvezd, smer vetrov, določen sestoj vegetacije, položaj sonca), kasneje pa je v prostor lahko vnašal le manjše spremembe (npr. svetilnike). Skozi stoletja in z razvojem tehnologije je uporaba naših čutov okrnjena, nadomestili so jih prostorske karte, GIS orodja, navigacijske naprave. Vendar kljub temu ne smemo pozabiti, da je primarno doživljanje prostora zakoreninjeno nekje v naši podzavesti. Prav ta občutek nam še vedno govori, ali je določen kraj prijeten in varen ali tuj in neobvladljiv. V času ko se je človek moral zanesti le na svoj občutek, instinkt, intuicijo in znake, ki jih je bral v naravi, mu je bila stiska urbanega človeka, izgubljenega v kaosu, nepoznana. Ob tem me misel napelje dalje na probleme sodobnega urbanizma, ki pravzaprav izhajajo že iz časa industrijske revolucije. Po mojem mnenju ni vprašanje, kako oblikovati megalomanska mesta, da bodo uporabniku čim bolj prijetna, domača in varna, temveč sploh ne snovati in oblikovati bivanjskih prostorov v tako velikem, nepreglednem in za človeka tujem merilu. Dejavnosti, ki jih vnašamo v prostor, bi morale ravno nasprotno, kot je danes, slediti naravnim okvirjem, in sicer bi moralo biti koriščenje prostora socialni omejevalni dejavnik za rast (ne pa tudi razvoj) družbe. Že pred štirimi desetletji je Hardin (Garett, 1968) v svojem članku »The tragedy of the commons« opozoril na nosilno sposobnosto zemlje in na to, da viri na njej niso neomejeni.

Včasih je populacija ljudi sorazmerno naraščala z naravno pridelovalno kapaciteto zemlje (z besedo naravno je mišljeno, da ni bilo dodatnega vnosa hranil, pesticidov, gojenja odpornejših vrst, temveč je bilo kmetovanje neposredno vezano na naravne danosti), kar pa se je z razvojem industrije, znanosti in medicine spremenilo.

V magistrskem delu je predstavljen le eden izmed načinov razmišljanja o mestu oz. bivanjskih strukturah in njihovem snovanju. Poudarjam identiteto in pomen le-te za zdrav psihofizičen razvoj in življenje človeka. Veliko težav sodobnega človeka izvira prav v načinu bivanja, to pa je neposredno odvisno od fizične strukture oz. zasnove mesta. V procesu razvoja smo se oddaljili od prvinskih občutkov, pretrgali smo vez s prostorom, intuicija in instinkt nista več ključnega pomena za preživetje, kar pa še ne pomeni, da nista bistvena za srečo, zadovoljstvo in osebno rast človeka.

Lynch (1960) razlaga razmerja in odnose, ki nastanejo med fizičnimi lastnostmi prostora, to so barva, oblika, materiali itd. ter mentalno podobo prostora, ki si jo ustvari uporabnik. To opiše z besedami »imageability« oziroma še drugače »legibility«, »visibility«. Prevedeno v slovenščino je to ‘‘berljivost mesta’’ ali ‘‘stopnja berljivosti mesta’’.

Lynch (1960) prav tako opozori, da je pri snovanju urbanih struktur ključen vnos prave mere presenečenja med doživljanjem mesta oz. nujnost prisotnosti nekaterih izstopajočih, dominantnih objektov, ki prekinejo vzorec/monotonost.

Mesta z dolgo zgodovino so recimo strukture nepretrgane kontinuitete z različnimi deli, ki pa so vendar medsebojno povezani in spojeni (Lynch, 1960). To pomeni, da so naselja, ki so se razvijala skozi tisočletja in ki jim je vsako obdobje pustilo svoj pečat, skozi ta proces vzpostavila logiko, ki pripomore, da so bolj berljiva. Celoto tvorijo s prostorom in časom zaznamovane strukture, odločilno vlogo pri tem pa odigra še notranja povezanost. Poleg tega obstoječe naravne komponente prostora vsestransko pripomorejo k prijetnemu bivanju, če jih znamo pravilno vključiti v zasnovo. Sem spada mikrorelief in z njim povezani pogledi, voda, sestoji vegetacije ipd.

Divača je izrazit primer takšne lege in reliefa, ki bi, če bi bil pravilno vkomponiran v urbanistično zasnovo, dodal veliko oblikovno vrednost. Razgiban teren, posut z vrtačami, pa je bil na žalost razumljen kot ovira in napaka, ki jo je bilo potrebno ‘popraviti’ oz. v tem konkretnem primeru zasuti in zravnati. Na mestu, kjer danes stoji občina in nov večstanovanjski kompleks Gaberk, ter v središču novega naselja enodružinskih hiš SI9 sta bili včasih vrtači, pomembni pričevalki kraške krajine in kraške identitete. Urbanistična in arhitekturna ureditev, ki bi to znali vzeti kot prednost in vključiti v svojo zasnovo, bi na ta način dosegli znatno drugačno podobo mesta kot je danes, seveda v pozitivnem smislu. Na prostoru za osnovno šolo in vrtcem je še dokaj ohranjena skupina treh vrtač, ki jo bom skozi predlog urbanistične zasnove vključila v bivanjski vsakdan prebivalcev, z namenom obuditi zavedanje o lokalnih karakteristikah ter pripadnosti kraški zemlji.

Lynch (1960) opredeli 5 ključnih elementov mesta: poti, robovi, območja, vozlišča/jedra in razpoznavni znaki oz. znamenja.

POTI so iztočnica oz. podlaga, okrog katere si ustvarimo podobo mesta. Ljudje namreč opazujejo mesto med gibanjem po ulicah in cestah. Ob njih so urejeni in se nanje nanašajo ostali gradniki prostora.

ROBOVI so linearni elementi (niso poti), povezovalni šivi med dvema različnima območjema (obala, železniška proga, zidovi).

OBMOČJA so enote mesta z izrazitim značajem dvodimenzionalnosti, v katere uporabnik zavestno vstopa in izstopa. Tem enotam uporabniki pripišemo skupen, prepoznaven značaj glede na določene skupne lastnosti.

VOZLIŠČA so strateške točke v mestu. So ciljna točka in fokus, kamor in od koder uporabnik potuje. Veliko vozlišč ima značaj križišč ali koncentracije dejavnosti.

ZNAMENJA so točkovne reference. Običajno so to določeni fizični objekti kot so stavbe, znamenja, gore …

Znamenja ločimo v dve skupini. Prva so orientacijski znaki v širšem območju, običajno na višjih, strateških točkah, vidni z večje razdalje in različnih kotov. To so na primer samotni stolpi, kupole, hribi … V drugo skupino pa spadajo lokalni znaki, z manjšim vidnim in zaznavnim vplivom. To so nešteti znaki, portali stavb, trgovin, drevesa in drugi urbani detajli. Obenem so tudi nosilci identitete določenega kraja.

Z naštetimi petimi elementi prostora je Lynch (1960) zasnoval metodo prostorske likovne analize, ki poda mentalno podobo uporabnika o določenem prostoru. V risanje spoznavnih zemljevidov je v svojih analizah vključil veliko število ljudi, s čimer je zagotovil reprezentativnost končnih podatkov. V magistrskem delu sem za ugotavljanje podobe prostorskih odnosov metodo priredila. V analizi so sodelovali štirje intervjuvanci, ki so narisali vsak po dve karti-za širše območje Divače in za mesto Divača z neposredno okolico. Grafični znaki petih elementov in sintezni karti osmih spoznavnih zemljevidov območja so predstavljeni z legendo in karto, v merilu 1 : 10000 in 1 : 2000.

4.1.1 Povzetek rezultatov

Namen opisane grafične analize in intervjuja, opravljenega z domačinko in predstavljenega v nadaljevanju, je pridobiti subjektivno znanje-pozitivne ter negativne plati obravnavanega okolja. Tako spoznane želje in zahteve prebivalcev lahko v nadaljevanju preoblikujemo v konkretne prostorske strukture in oblikovanje nove urbanistične ureditve.

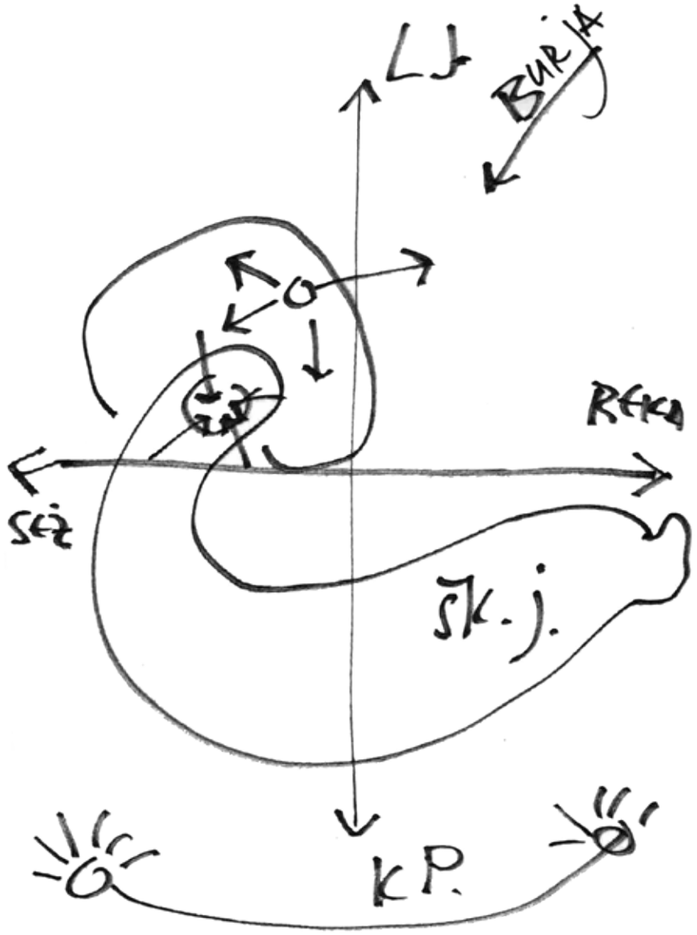
— Širše območje

Divaški Kras leži na robu in obenem spada v večje območje pokrajine Kras, ki jo v prostoru zaznavamo vizualno kot tudi mentalno. Divača je od italijanske meje oddaljena 10 km, zato je mentalna zaznava meje med Italijo in Slovenijo močno prisotna. Območje leži v zaledju Tržaškega zaliva in je nanj tudi storitveno in komunikacijsko vezano. Divača je z italijanskim območjem povezana preko Bazovice oziroma preko Fernetičev in Opčin.

Divaški Kras meji na Regijski park Škocjanske jame s ponikalnico Reko ter na območje Kobilarne Lipica, ki predstavljata pomembni vrednoti v prostoru, zato sta opredeljeni kot pomenski znamenji. Divača leži na stičišču avtocestnega križa Divača–Ljubljana, Divača –Sežana–Trst ter Divača–Kozina–Koper. Pomensko je zaznana kot veliko prometno križišče.

— Ožje območje

Mlakar (1994) je v diplomski nalogi »Vidne tipološke značilnosti prostora kot oblikovalsko izhodišče«, zapisal »poleg tega, da robovi določajo obliko prostora, so izredno pomembni v organizaciji in vodenju opazovalca v prostoru.«



Slika 9: Skica značilnih struktur Divače v širšem kontekstu (Lipold, 2013).

Vizualno in strukturno so v slovenskem prostoru najmočnejši naravni robovi reliefni in tudi vegetacijski. Ti v okolici Divače niso tako izraziti oz. niso bili ustrezno vpeti, oblikovani pri kasnejšem razvoju naselja. Antropogeno ustvarjeni označeni robovi na območju Divače pa prebivalcem ne predstavljajo jasne strukture, ki bi pripomogla k berljivosti prostora, temveč so ti robovi zaznani kot dejanske fizične in posledično mentalne bariere. Poti skozi prostor ne potekajo kontinuirano, določena območja ne prehajajo tekoče eden v drugega. Veliko prepreko med gibanjem po prostoru pomenijo grajeni komunikacijski robovi, ki obdajajo naselje – avtocesta Divača–Sežana, regionalna cesta Divača-Senožeče, železnica, RTP postaja. Izrazit naravni rob predstavlja reliefni in vegetacijski rob ob Dolinah Krgunca na zahodni strani naselja. To je pravzaprav rob skupine treh vrtač, območja z nižjo nadmorsko višino, mentalno zaznan kot ovira, saj dostop do tega območja ni mogoč z vseh delov naselja, kar je predvsem posledica načina, kako je bil mikrorelief v zadnjem času obravnavan v prostorskem načrtovanju. Območje na severnem in severovzhodnem robu od naselja ločuje večmetrski strm rob. Kljub temu da ne more biti zaznavano kot (višinsko) reliefno znamenje, lahko s pravim oblikovanjem postane krajinsko območje, ki bo preko čitljivega roba povezano z naseljem.

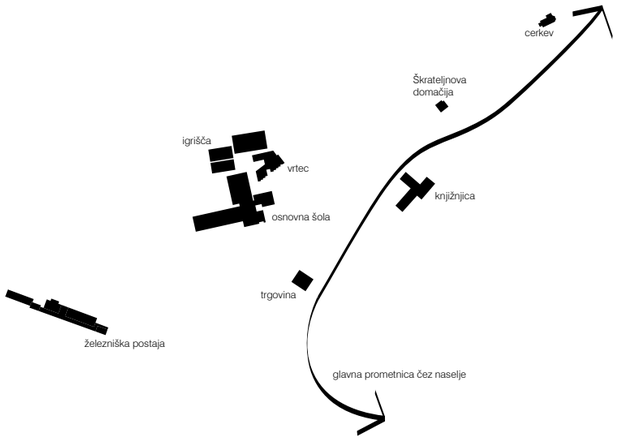
V nadaljevanju je predstavljen intervju z domačinko, opravljen na podlagi povzetih in prirejenih vprašanj po Lynch - u (1960).

1. Na kaj se najprej spomnite ob besedi Divača?

Odgovor:

Škrateljnova domačija, železnica, prometno križišče, neprivlačna v bivanjskem smislu, RTP kot negativen element v prostoru.

2. Narišite grobo tlorisno skico Divače, glavne poteze in elemente, po katerih bi Divačo na kratko predstavili tujcu.

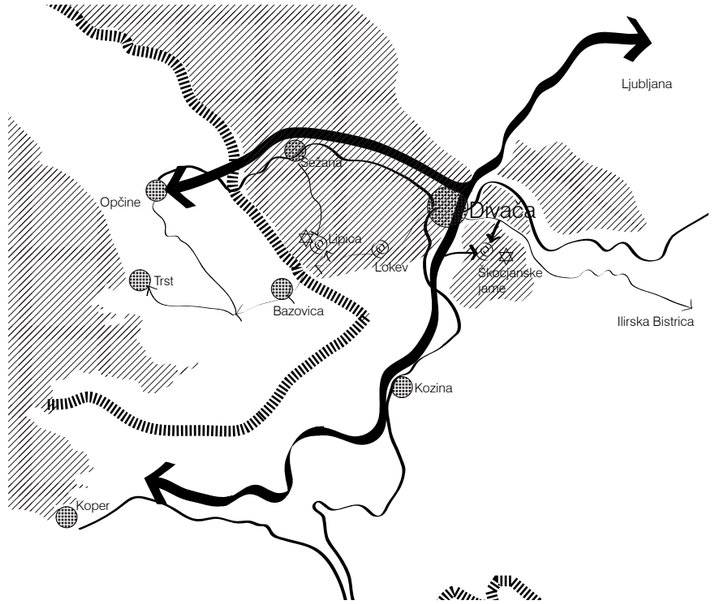


Slika 10: Glavne poteze Divače glede na skico domačinke (avgust, 2013).

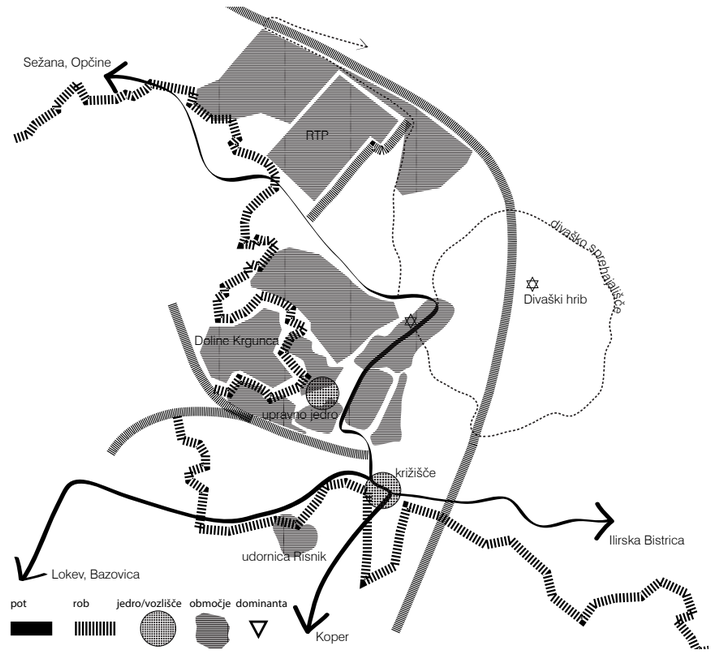
3. Podajte opis poti od vašega doma do Divače, opišite sekvenco stvari, ki jih vidite, slišite ob poti, izpostavite znake, ki so pomembni za vas.

Odgovor:

Vožnja mimo udornice Globočak, značilnega kraškegea reliefa, ki govori o značaju prostora ter Kasu. Kamniti mejniki ob cesti spomnijo na življenje tega območja v preteklosti. Nato sledi izrazit preskok v drugačno okolje. Vožnja čez Regijski park Škocjanske jame, ob prihodu na regionalno cesto Divača–Kozina vožnja mimo nastajajoče poslovno obrtne cone Risnik na desni, ki od ostale okolice izstopa v precejšnji meri zaradi oblikovnih lastnosti in njenega obsega. Objekt na križišču Lokavske in Kraške ceste ob vstopu v Divačo je zaznan kot moteč, most čez železnico, ki sledi, predstavlja ozko grlo v prostoru. Preglednost je slaba. Prva stavba na desni je policijska postaja v vili iz 19. stol. Sledi sprememba ambienta med vožnjo čez naselje. V prvem delu naselja je arhitektura modernistična s spremljajočimi centralnimi dejavnostmi, od tod preidemo v staro vaško jedro s cerkvijo, cestni profil je v tem delu ožji. V severnem delu naselja prometnica pelje po robu novega dela naselja – na levi so enodružinske hiše, na desni pa se razprostirajo travniki, v ozadju je RTP.



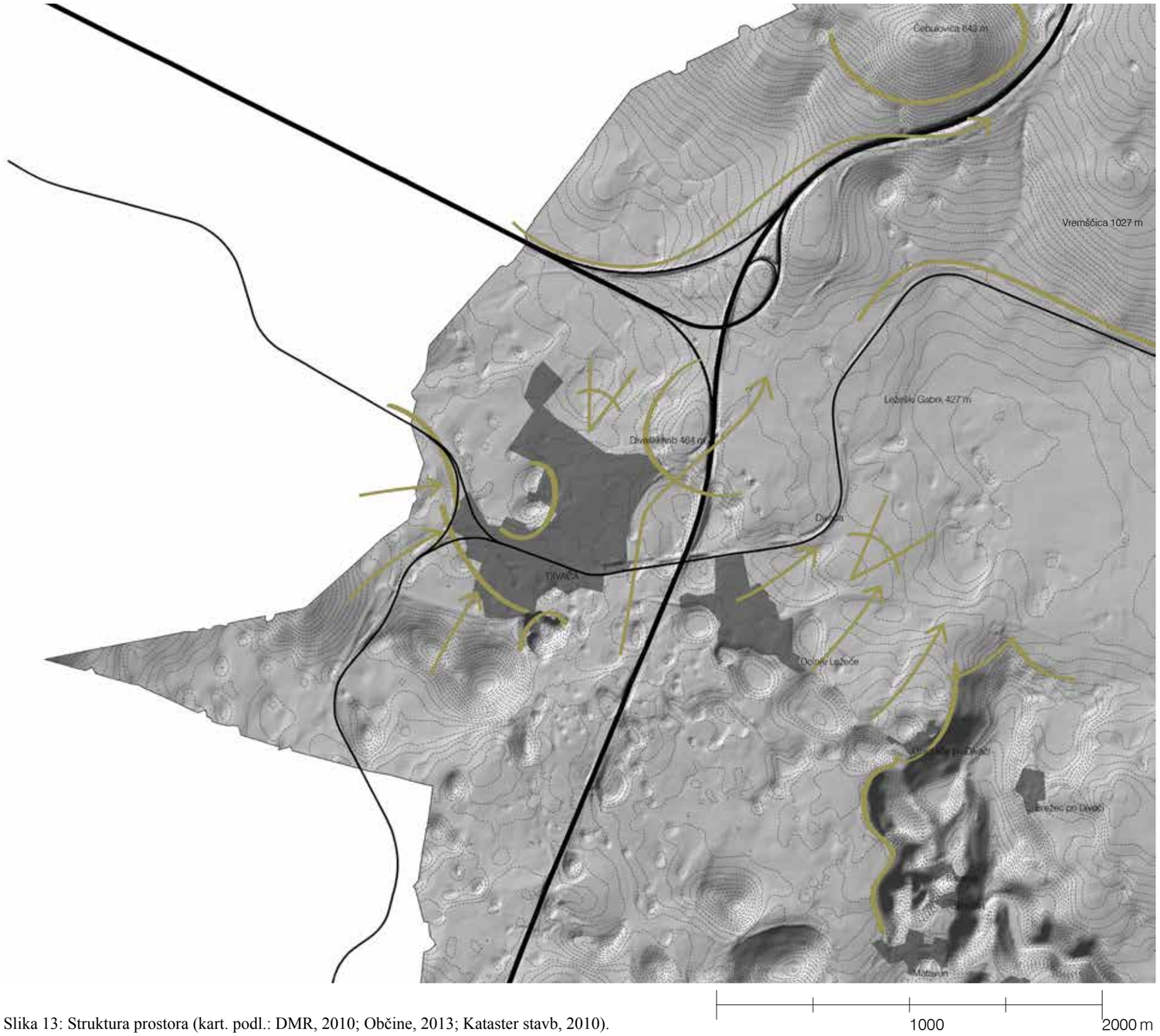
Slika 11: Mentalna podoba: širše območje Divače (kart. podl.: PISO, 2013).



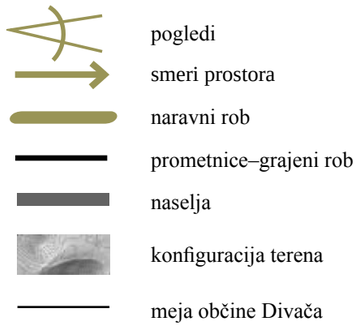
Slika 12: Mentalna podoba: ožje območje Divače (kart. podl.: PISO, 2013).

4.2 STRUKTURA PROSTORA

Strukturo prostora širše okolice Divače določajo naravni reliefni robovi in vegetacija v njihovi soodvisnosti. Koridorji prometnic predstavljajo antropogeno ustvarjen rob oz. nove smeri v prostoru. V osi teh se odpirajo predvsem usmerjeni pogledi. Dolgi in široki pogledi se nam odprejo le na ravniku Ležeški Gabrk, ki ga v ozadju zamejuje Vremščica, ter na travnikih, ki so prav tako del ravnika Gabrk na severnem robu Divače proti Senožeškim brdom. Naselja so stisnjena na uravnanem delu reliefa med udornicami in vrtačami.



Slika 13: Struktura prostora (kart. podl.: DMR, 2010; Občine, 2013; Kataster stavb, 2010).



Na območju naselja je struktura s pomočjo šestih opredeljenih znakov analizirana v smislu življenja in dogajanja na ravni povezav stavbe–odprt okoliški prostor–uporabniki.

vozlišča/podprta jedra dejavnosti, ki generirajo mestno življenje/razvoj na območjih okrog njih

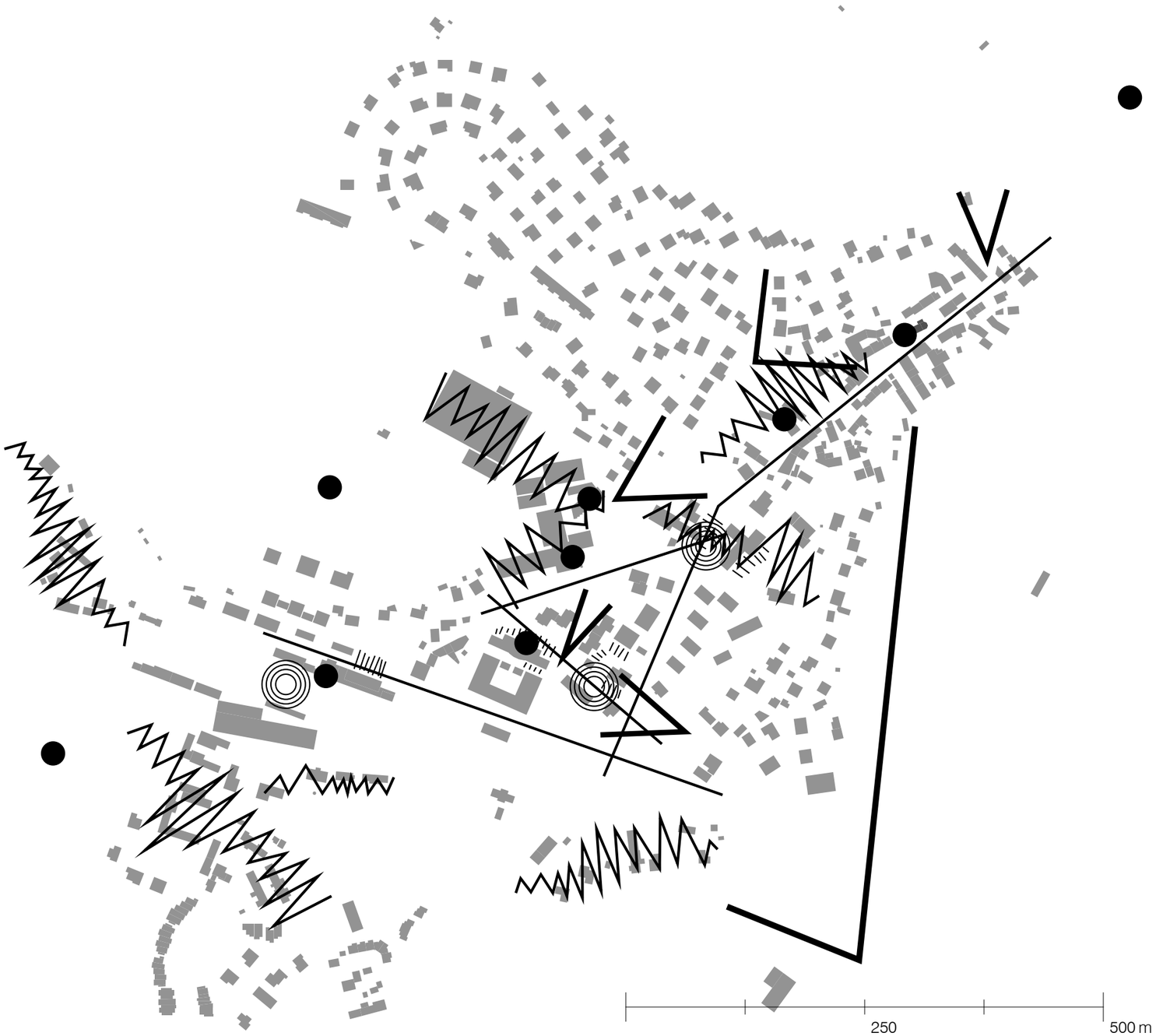
virtualna območja, ki nastanejo preko mentalne podobe uporabnika prostora

osi/fizične in pomenske povezave

ključni vsebinski/arhitekturni/krajinski gradniki prostora

tendence/smeri povezane s praznimi prostori; vizure, ki jih zaznavamo v prostoru/podaljški osi

komunikacija; interakcija struktur v prostoru



Slika 14: Struktura naselja Divača, podana preko šestih opredeljenih tvornikov (kart. podl.: Kataster stavb, 2010).

4.3 MORFOGENEZA

Prazgodovina. Arheološke najdbe kažejo na prvo poselitev Krasa že v prazgodovini, ko so ljudje živeli v jamskih bivališčih. Najdbe iz kamene dobe (paleolitika) so v kamnolomu pri Črnem Kalu, v Roški špilji v sistemu Škocjanskih jam, v spodmolu Mala Triglavica pri Divači, v Jazbini pri Kačičah, Korincovi jami v Dolnjih Ležečah, v Tominčevi jami in v jami v udornici Sokolak pri Matavunu (Potokar, 2011).

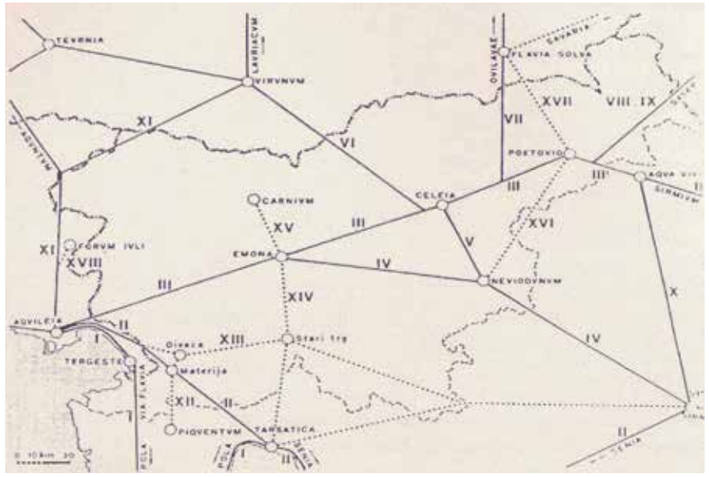
Jamska bivališča v bakreni in železni dobi so večinoma zasedala lokacije, poseljene že v kameni dobi (Potokar, 2011).

Kot posebnost naj omenim najdišča v Mušji jami, ki kažejo na to, da je bilo v tistem času tu pomembno svetišče tudi za širši prostor (Panonska nižina, osrednja Italija in Grčija) (Kranjc in sod., 1999).

Naslednja stopnja bivanja se je razvila v obliki višinskih naselbin, imenovanih gradišča ali kaštelirje. Ostankov gradišč je v okolici Divače veliko: Škoflje, Škocjan, Famlje, Dane pri Divači, Kačiče, Povir, Rodik, Gradišče pri Divači (Potokar, 2005).

Rimsko obdobje. Leta 178 so Rimljani napadli ozemlje Krasa ter kolonizirali nižine. Od tu pravzaprav izvira ime ‘‘Kras’’. Rimljani so ga poimenovali »Carusadus, Mons Carusad, Karusad, Carsus« (Kranjc in sod., 1999). Beseda je predindoevropskega izvora in pomeni kamen (Kranjc in sod., 1999).

V Škocjanu so Rimljani ustanovili vojaško postojanko, ki je nadzorovala poti iz Kvarnerskega zaliva proti Tržaškemu zalivu. To kaže, da je bilo območje Krasa prepoznano kot strateško tako v prometnem kot trgovskem smislu, zato je bilo tudi razvito že na začetku civilizacije (Potokar, 2011). Promet na naših tleh so vzpostavili že Iliri in Kelti, kar je predstavljalo hrbtenico za nadaljnji prometni razvoj v rimskem času.



Slika 15: Ceste čez slovensko ozemlje v času rimske okupacije. Divača je predstavljala pomembno vozlišče poti (Potokar, 2011).

Na območju divaškega vozlišča se je torej izoblikovalo pomembno križišče cest:

1. cesta Razdrto–Senožeče–Divača–Lokev–Trst kot del prometne poti proti Ljubljani–Postojni–Jadranskemu morju (‘‘jantarska pot’’)
2. Sežana–Povir–Divača
3. Divača–Škocjan–Rodik–Materija
4. Divača–Dolnje Ležeče–Košana–Pivka
5. Divača–Kozina–Črni Kal (Potokar, 2011).

Pozna antika in srednji vek (od leta 500 do 1500). Ta čas je na ozemlju Slovenije zaznamovan s postopnim razpadom rimske države in uvedbo novega fevdalnega družbenega reda (Potokar, 2011). Vzpostavijo se temelji za prostorsko organizacijo z zemljiškimi posestvi, kar pomeni spremembo in prelomnico v organizaciji in urejanju bivalnega ter kmetijsko-gospodarskega prostora.

Vsaka prostorsko-družbena ureditev je odraz trenutne miselnosti in kulture ter naravnih danosti oz. tehnološko-tehničnih zmogljivosti civilizacije. Bivanjski vzorec človeka v prazgodovini se je podrejal predvsem praktičnim razlogom, kot so varnost in zavetje ter versko obredno oz. duhovno življenje, saj je človek presojal, da je njegovo preživetje odvisno predvsem od nadnaravnih sil. »Ljudje so do takrat živeli v plemenski družbeni ureditvi in si pridobivali sredstva za življenje z naturalnim gospodarstvom, živinorejo, poljedelstvom in domačo obrtjo« (Potokar, 2011).

S prihodom Rimljanov in kasneje z uvedbo fevdalnega reda postanejo bivališča oz. naselja neposreden odraz družbene ureditve. Rimljani so koncept ureditve družbe prenašali v prostor s *centuriacijo*, tj. prometnicami *cardo* in *decumanus*, konceptno zasnovanimi v obliki križa in orientiranimi v smeri sever–jug in vzhod–zahod ter s postavljenimi *castrumi* na strateških točkah. Vse te prostorske strukture so nosile simbol veličastne rimske moči in reda (Capuder Vidmar, 2011).

Stopnja razmerja družbena ureditev – organizacija prostora se je tako z razvojem človeške civilizacije stopnjevala.

V pozni antiki so ljudje na Krasu začeli poseljevati robove redkih območij rodovitne in obdelovalne zemlje, pričeli so torej s kmetijstvom. Največ naselij je nastalo tam, kjer so naravne razmere dopuščale čimboljši izkoristek v gospodarstvu oz. kmetijstvu. Oskrba z vodo je bila organizirana s pomočjo vodnih zbiralnikov. Kraško

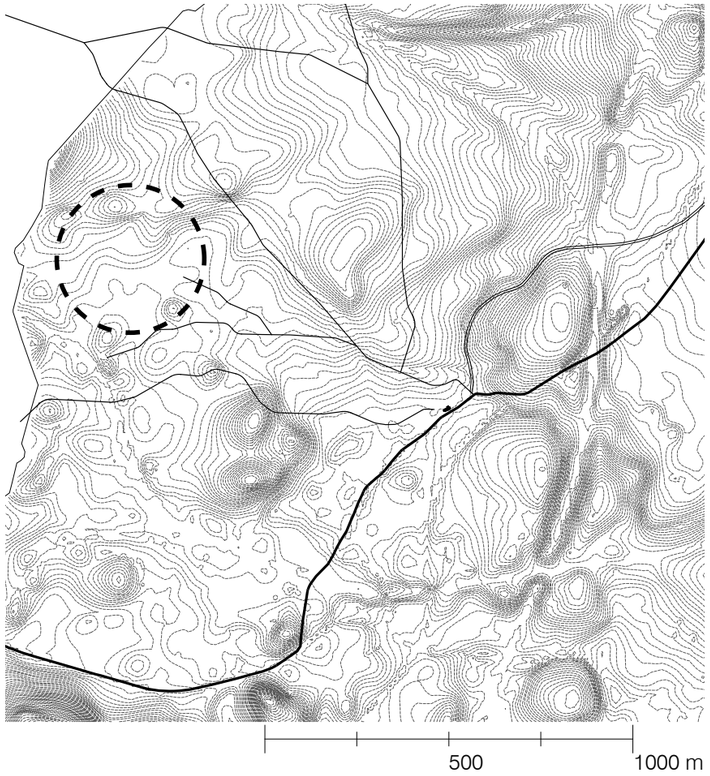
ozemlje je v tistem času tako pridobilo izrazito kmetijsko podobo. Ljudje so se preživljali predvsem s poljedelstvom in ovčerejo (Potokar, 2011). V 15. stol. so zaradi krize fevdalnega agrarnega gospodarstva, kmetje zapuščali zemljo in se preseljevali v mesto. Večinoma so se ljudje s kraškega ozemlja selili v Trst, saj je bil v tistem času edino večje mesto v okolici (Potokar, 2011). Prostorska posledica je bila veliko opuščenih kmetij.

Organizacija bivališč, ki je sledila, je bila posledica turških vpadov. Turki so Furlanijo napadali čez kraško ozemlje, zato so tamkajšnji prebivalci rešitev našli v postavitvi bivališč oziroma taborov na odmaknjenih in težko dostopnih vrhovih vzpetin. Med drugim so se lahko s signalizacijo opozarjali med seboj na nevarnosti oz. prihod Turkov. V okolici Divače so bili tabori v Vremskem Britofu, na hribu Tabor nad Škofljami, v Škocjanu, Sežani, Povirju in Dolenji vasi pri Senožečah (Potokar, 2011).

Od 14. in 15. stol. dalje lahko zaradi ohranjenih virov natančneje sledimo razvoju naselja Divača. Tega bom, podprtega z grafično analizo, predstavila v sledečih šestih karakterističnih fazah.

Od leta 1308 do 1687. Prva znana omemba kraja Divače izvira iz leta 1308. V knjigah dohodkov tržaškega kapitlja je zapisano: »2 groša za vino Martina iz Divače.« Najstarejšo omembo Divače je odkril tržaški raziskovalec krajevnih imen Pavle Merku (Potokar, 2011). Naslednji zapis, ki omenja Divačo – Diwatsch, je urbar vipavske gosposke iz leta 1499. Zapisano je, da sta bili v vasi 2 kmetiji, od tega ena zapuščena (Potokar, 2011). V spisih župnije Povir, pod katero je spadala divaška cerkev, lahko najdemo izvleček urbarja iz leta 1634 s podatki o dajatvah žita iz Divače – Diuaza (Potokar, 2011).

Valvasorjeva Slava vojvodine Kranjske vsebuje zapis o velikem požaru v Divači, februarja leta 1687, ki je nastal po tem, ko se je furmanom vžgal smodnik. Zabeleženo je, da je bilo takrat v naselju 24 hiš z gospodarskimi poslopji. Požar je uničil vse, razen šestih hiš in cerkve, ki je stala nekoliko izven takratnega jedra (Potokar, 2011). Okrog te se kasneje vzpostavi novo vaško jedro.



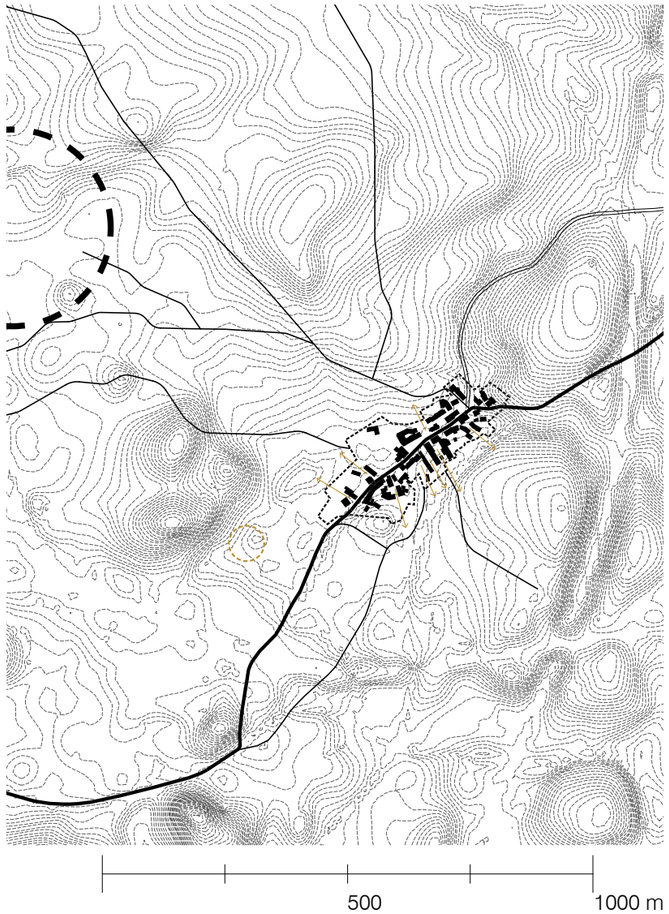
Slika 16: Divača po požaru, leta 1687. S črtkanim krogom je označeno območje stare Divače pred požarom, glavna cesta vodi proti Lokvi (zahodno) in Senožečam (vzhodno). Dvojna črta označuje Staro rimsko cesto (kart. podl.: DMR, 2010; TTN, 1995; Kataster stavb, 2010).

Na vojaškem zemljevidu habsburške monarhije, iz 1763–1787, ki je obenem prva karta slovenskega ozemlja (v merilu 1 : 28 800 s preglednimi topografskimi znaki), je prav tako vrisana vas Divača (Potokar, 2011). Poleg karte je bil izdelan vojaški opis Sežane, Lipice in tudi Divače–Divach. Za Divačo je zapisano: »Trdni zgradbi sta cerkev in gospoščinska hiša. Cesta speljana tu skozi, je opuščena poštna cesta, ki pa je še dobro prevozna, ima trdo podlago in je široka 4 sežnje. Ostale poti so kamnite, ozke in v sili prevozne za podeželske vozove. Hribi so le griči in kotanje« (Rajšp, 1997) .

Slika 17: Divača na vojaškem zemljevidu habsburške monarhije, 1763–1787 (Potokar, 2011: 109).

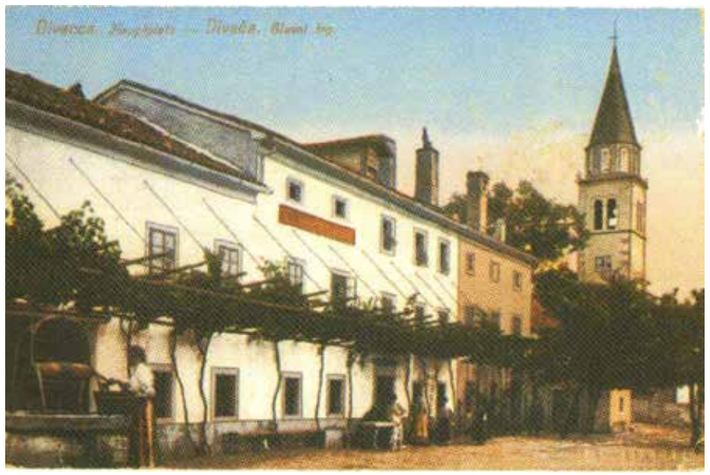
Prva polovica 19. stoletja. Na začetku je vas Divača torej štela le eno kmetijo, vendar je sčasoma postala nov dom za nekatere popotnike, ki so prej le potovali mimo. Tako se je slabih šest desetletij pozneje eni kmetiji pridružilo več novih. Nastala je mala, gručasta, obcestna kraška vas, ki je glede na franciscejski kataster iz leta 1819 štela okrog 23 hiš z gospodarskimi poslopji ter okrog 138 prebivalcev (Potokar, 2011). Divača se je oblikovala ob glavni poti Senožeče–Lokev–Trst. Trasa ceste proti Lokvi ter naprej do Bazovice in Trsta je ostala enako do danes, glavna cesta do Senožeč pa je bila nato s časom prestavljena. Del prvotne poti do Senožeč je ohranjen in vodi v divaške borovce, priljubljeno divaško sprehajališče. »Vas je bila v dolžini okrog 330 m nanizana ob poti, ki se razširi in tvori ozek, dolg trg s cerkvico v sredini in tremi ‘‘otočki’’ tesno skupaj stisnjenih stavb« (Potokar, 2011). Iz tega obdobja prav tako izvi-

rajo trdne, kamnite, kraške hiše. Med njimi so najbolj reprezentativne: Škrateljnova hiša, Pikčeva hiša, hiša ‘‘ta bogatih Suševih’’, kjer je bil do leta 1800 sedež sodišča, ter Obrsnelova hiša (Potokar, 2011).

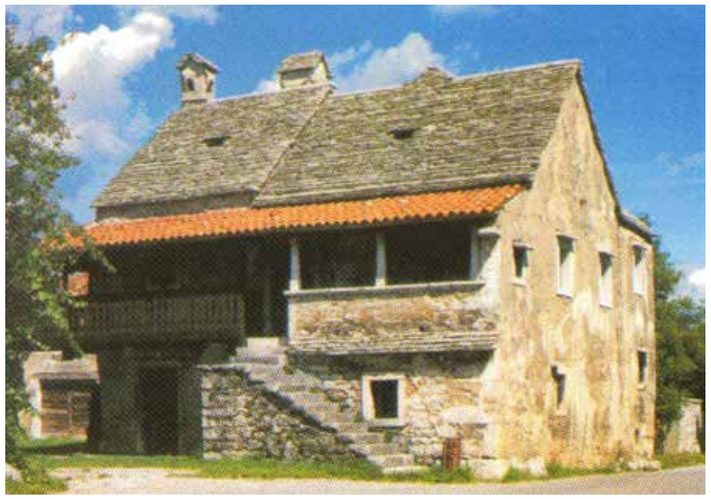


Slika 18: Divača v prvi polovici 19. stoletja z izrazito vaškim/kmetijskim značajem. Stavbe so bile ob glavni poti strnjeno razporejene, tako da so bile zaščitene pred burjo, dvorišča pa so se odpirala (rumene puščice) na vrtove in njive ter dalje travnike in pašnike vzhodno ter zahodno od naselja. Rumen krog označuje prostor, kjer so potekali živinski sejmi (kart. podl.: DMR, 2010; TTN, 1995; Kataster stavb, 2010; Potokar, 2011).

Slika 19: Franciscejski katater, 1819. Njive označuje rumeno-rjava barva, vrtove temno zelena, zidane objekte rdeča, temno rdeča javne stavbe, gozd temno siva barva, kamnite ceste so rdeče, poljske poti rjave barve. Parcelne številke so črne ali rdeče (Franciscejski kataster ..., 2013; Petek in Urbanc, 2004).



Slika 20: Hiša Obrsnel na trgu v Divači, v ozadju cerkev sv. Antona Puščavnika (Potokar, 2011: 120).



Slika 21: Škrateljnova domačija (Potokar, 2011).

Druga polovica 19. stoletja. Z razvojem prometa in pristanišča v Trstu se je tudi Divača začela spreminjati glede na velik obseg prometa, ki je potekal čez (Potokar, 2011).

Najpomembnejši mejnik v tem razvoju in spremembah, ki so doletele do tedaj predvsem kmetijsko naravnano Divačo, je leto 1857. Takrat je bila zaključena gradnja južne železnice Dunaj–Trst ter kasneje leta 1876 izgradnja istrske železnice Divača–Pula. Divača je s tem krepila vlogo pomembnega železniškega in cestnega križišča ter obenem dobila osnovo za razvoj gospodarstva, političnega in kulturnega življenja. Ko je Divača začela izgubljati kmečki značaj, se je naselje delilo na dva dela, in sicer na Vas in Postajo. Eno jedro se je razvilo ob stari cesti okrog baročne cerkve sv. Antona, novo središče pa se je vzpostavilo okrog železniškega kolodvora in Kolodvorske ulice (Potokar, 2011).

Železnica je zahtevala izgradnjo spremljajoče infrastrukture–postajno poslopje in železničarsko hišo, kjer so živele železničarske družine. Ta je takrat dobila vzdevek ‘‘Palac’’ ali palača, kar kaže na

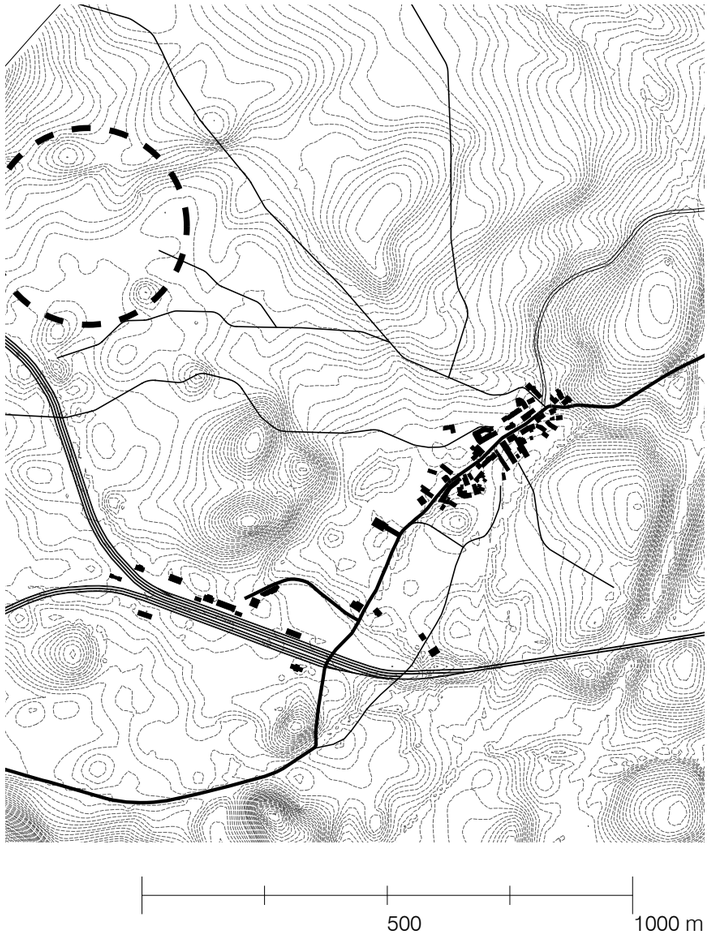
to, da je železnica Kraševcem predstavljala pomembno vrednoto. Zaradi popotnikov, ki so se tu ustavljali in prenočevali, pa je naselje obenem dobilo večjo stavbo z restavracijo, trgovino in prenočišči Jakoba Obrsnela ter hotel Central oz. današnji Risnik. V tem času so bile prav tako zgrajene tri vile tržaških meščanov. Danes sta v njih pošta in policijska postaja (Potokar, 2011).

Na hiter razvoj Divače po prihodu železnice kaže tudi rast prebivalstva. Leta 1869 je imela 215 prebivalcev, leta 1900 pa 644, kar je trikrat več. Divača se je vedno bolj spreminjala v delavsko naselje (Potokar, 2011).

Divača v 60-ih letih 20. stoletja. Obdobje obeh vojn, ki je sledilo, je prineslo stagnacijo v razvoju in s tem povezane selitve. Predvsem razmere med 2. sv. vojno, številni porušeni domovi, slabe ekonomske razmere in s tem velika revščina, so prisilili prebivalce Divaškega krasa, Brkinov in Vremske doline k velikemu izseljevanju (Potokar, 2011).

S postopno obnovo in vzpostavitvijo stabilnih ekonomskih in bivanjskih razmer so v Divači v 60-ih letih 20. stol zgradili več modernističnih večstanovanjskih blokov, naselje je dobilo zdravstveni dom in osnovno šolo.

Konec 20. stoletja. Naslednja velika sprememba Divače v urbanističnem smislu se zgodi z izgradnjo avtoceste Ljubljana–Koper–Trst ter z zasnovo in izgradnjo naselja enodružinskih hiš SI9 na SZ naselja. Ta s krožno zasnovo v oblikovnem smislu odstopa od gradnje v osrednjem in JV delu naselja, kjer je gradnja enodružinskih hiš predvsem zapolnila vrzeli obstoječega okvirja naselja, ga zaokrožila in zgostila. Izgradnja enote enodružinskih hiš SI9 pa obenem pomeni prvo večjo širitev naselja.



Slika 22: Divača v drugi polovici 19. stoletja, ko se v naselje pripelje železnica (kart. podl.: DMR, 2010; TTN, 1995; Kataster stavb, 2010; Potokar, 2011).

Slika 23: Divača v 60-ih letih 20. stoletja. Tranzitni promet čez naselje proti Senožečam in naprej do Ljubljane se premakne na njegov vzhodni rob, na novo zgrajeno obvoznico (rumene puščice) (kart. podl.: DMR, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; Potokar, 2011; PISO, 2013).

Slika 24: Divača konec 20. stoletja (kart. podl.: DMR, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; Potokar, 2011; PISO, 2013).

Danes. Obdobje je predvsem zaznamovano z izredno tipološko raznolikimi stavbami. To so enodružinske stanovanjske stavbe, vrtec ob osnovni šoli, večstanovanjska stavba P+5 zgrajena za občinsko stavbo, večstanovanjski bloki v Gabrovem naselju ob Lokavski cesti. Večja prostorska sprememba v smislu obsega se danes odvija na JV delu Divače pri izhodu avtoceste Divača–Kozina. Tu se med avtocesto in regionalno cesto Divača–Koper razvija nova poslovno obrtna cona Risnik.

Slika 25: Divača danes (kart. podl.: DMR, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; Potokar, 2011; PISO, 2013).

4.4 MORFOLOGIJA/TIPOLOGIJA

V Občini Divača je 31 naselij, po številu prebivalcev je največja Divača, sledita ji Senožeče in Dolnje Ležeče (Splošni podatki, 2012). Poleg Divače ima urbani značaj tudi naselje Senožeče, ki ga opredeljujejo predvsem industrija, nastanjena na obrobju naselja, večstanovanjski bloki, nekatere centralne dejavnosti in avtocestni priključek avtoceste Ljubljana–Kope–Trst. Na Sliki 26 so prikazana velikostna razmerja med nekaterimi posameznimi naselji občine, ki so v bližini naselja Divača.

Že bežen obisk naselja nam omogoča vizualno členitev stavb v posamezne tipološke skupine. Kakorkoli so to skupine oz. deli naselja, ki pripadajo celoti in so med seboj bolj ali manj povezani. Znotraj celote tako lahko opredelimo določene karakteristične, skupne poteze nekaterih območij.

Tipološko gledano naselje gradi poenoteno staro vaško jedro (strnjena srednjeveška aglomeracija) z vernakularno kraško arhitekturo (Slika 27/1). Zahodno se na ta del pripenja obsežno območje novejših prostostoječih enodružinski hiš (Slika 27/2). To se konča s sosesko enodružinskih hiš SI9, katerih krožna urbanistična zasnova odstopa od vzorca poselitve preostalega naselja (Slika 27/3).

V južnem delu naselja nad železnico prepoznamo, dve meščanski vili v zelenju iz 19. stol. V eni izmed njih je danes pošta, v drugi pa policijska postaja.

Severno od železnice naselje sestavljajo modernistični (funkcionalistični) prosto stoječi stanovanjski bloki višje gostote, (Slika 27/4) ob regionalni cesti Senožeče–Divača pa grajeni rob enodružinskih hiš (Slika 27/5).

Pomemben sooblikovalec naselja so železniška postaja iz časa Avstro-Ogrske in stavbe vsebinsko vezane na železnico.

Južno od železnice je locirana skupina obrtno-industrijskih objektov oz. delavnic železnice. Skupna vsebina tako narekuje nekatere skupne, arhitekturno-tehnične poteze (Slika 27/6). Od tu se naselje razteza južno do Lokavske ceste. Stanovanjski objekti so novogradnje in so tipološko raznoliki (Slika 27/7).

V geometrijskem središču naselja, kjer se stikata severna in južna skupina objektov, je skoncentrirano območje centralnih dejavnosti. Stavbe, ki tvorijo to območje so v arhitekturno tipološkem smislu nepovezane, saj ima vsaka svoj značaj (Slika 27/8).

Tipično kamnito kraško arhitekturo tako lahko v Divači najdemo le znotraj starega vaškega jedra. Po pogovoru misel in zavest o njej med prebivalci ostaja, vendar se skozi razvoj naselja ta ni praktično udejanjila. Smernice za gradnjo na Krasu so napisane v več različicah, dostopne so tudi v obliki brošur (Kolenc in Trobica, 2012), ki ozaveščajo ljudi na tem področju, pa vendar so bile v praksi do sedaj redko upoštevane oz. realizirane. Zato bom v sklopu te naloge na kratko omenila bistvo in glavne gradnike kraške arhitekture, ki je širše prepoznana kot vrednota v prostoru (Strategija ..., 2004).

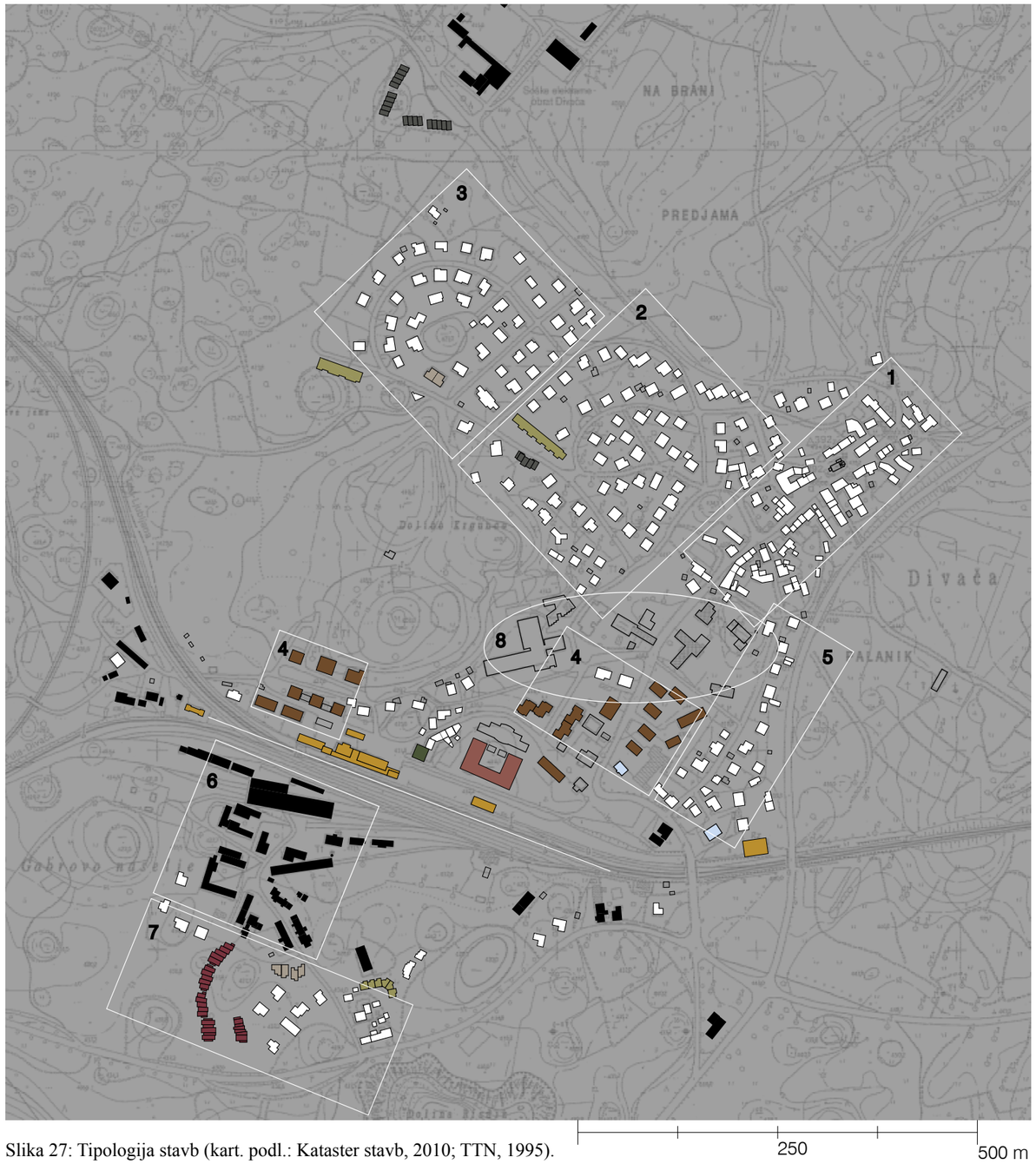
Kraška arhitektura je odraz specifičnih naravnih danosti in gradiva, ki ga prostor ponuja. Predvsem je to kamen in nato les. Težnja po

Slika 26: Velikostna razmerja med nekaterimi naselji v občini Divača (kart. podl.: Kataster stavb, 2010).

ohranjanju pridelovalne zemlje, ki je bila omejevalni dejavnik za ekonomski razvoj, je narekovala tesno zgoščeno in strnjeno pozidavo. Rodovitna zemlja in pitna voda sta bili namreč največji dragocenosti Kraševcev. Kras je dežela kamna, obdelovanje zemlje in gradnja bivališč sta potekala vzajemno. Kamenje so prestavili od tam, kjer je bilo v napoto, na mesto, kjer so ga potrebovali in si z njim oblikovali bivališče. »Čiščenje polja veča njegovo plodnost, stranski produkt je obilica kamna. Možnost, ki se pokaže je konstrukcija« (Juvanec, 2013).

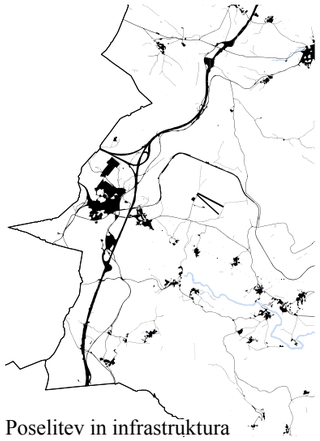
Kraška arhitektura torej neposredno izvira iz svojega prostora, iz svoje zemlje. In ker je to tako, se z njim tudi sklada in je zato tudi prijetna očem. Je specifična in nosi zgodbo.

Spremembe življenjskega sloga seveda narekujejo tudi spremembe v oblikovanju bivalnih in drugih objektov ter površin. Tudi ni smiselno dobesedno posnemati obstoječe vernakularne stavbe. Bistvo se skriva v tem, da prostoru prisluhnemo, tako kot so to storili naši predniki. Nato pa se nanj odzovemo s sodobnim arhitekturnim jezikom, tistim, ki izvira iz sedanjega časa in sedanjih problemov. Čas je vendar spremenljivka, prostor pa konstanta. »Upoštevati moramo identiteto kraja in izzive časa, ki ga živimo« (Kalc Furlanič, 2013). Iz stare kraške arhitekture moramo potegniti vzporednice sodobni gradnji, naj bo to v materialih, proporcijah, organizaciji dvorišča in stavbe, legi itd.

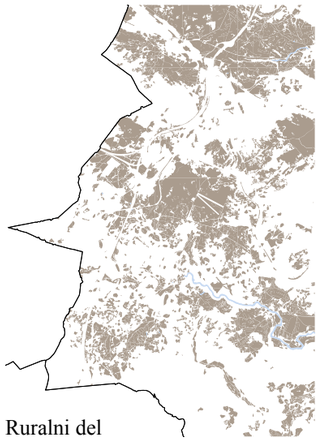


Slika 27: Tipologija stavb (kart. podl.: Kataster stavb, 2010; TTN, 1995).

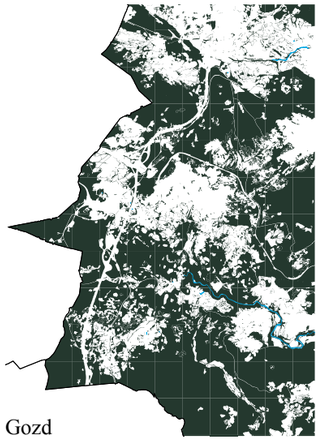
4.5 RABA PROSTORA



Poselitev in infrastruktura



Ruralni del



Gozd

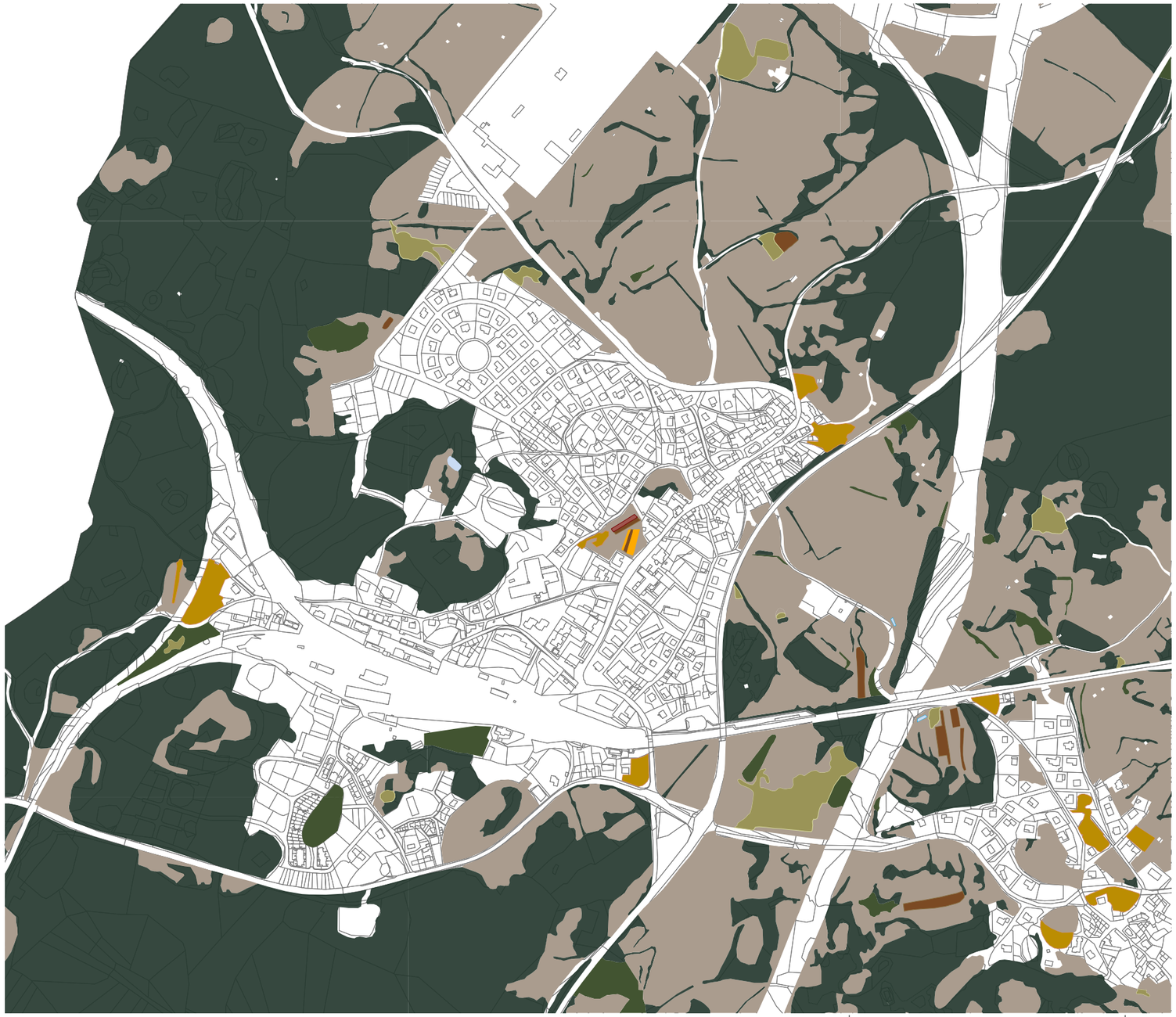
Slika 28: raba prostora (kart. podl.: RABA, 2010; Zemljiški kataster, 2010).

Pozidano in sorodno zemljišče.

Raba ruralnega prostora: njiva/vrt, vinograd, sadovnjak, trajni travnik, kmetijsko zemljišče v zaraščanju, neobdelano kmetijsko zemljišče.

Gozd: gozd, drevesa in grmičevje, kmetijsko zemljišče poraslo z gozdnim drevjem.

4.5.1 Raba ruralnega prostora



njiva/vrt
vinograd
sadovnjak
neobdelano kmetijsko zemljišče
trajni travnik
kmetijsko zemljišče v zaraščanju
gozd
voda

Slika 29: Raba ruralnega prostora v neposredni okolici naselja Divača (kart. podl.: RABA, 2010; Zemljiški kataster, 2010).

4.5.2 Raba pozidanega prostora–vsebina grajenega tkiva

Centralne dejavnosti so zbrane predvsem okrog nastavka modernističnega trga na JV delu naselja ter severno od navedenega dela, v geometrijskem središču naselja.

Območje obrtnoproizvodnih dejavnosti je vezano na železnico, in sicer južno proti Lokavski cesti ter ob avtocesti v nastajajoči obrtno poslovni coni Risnik.

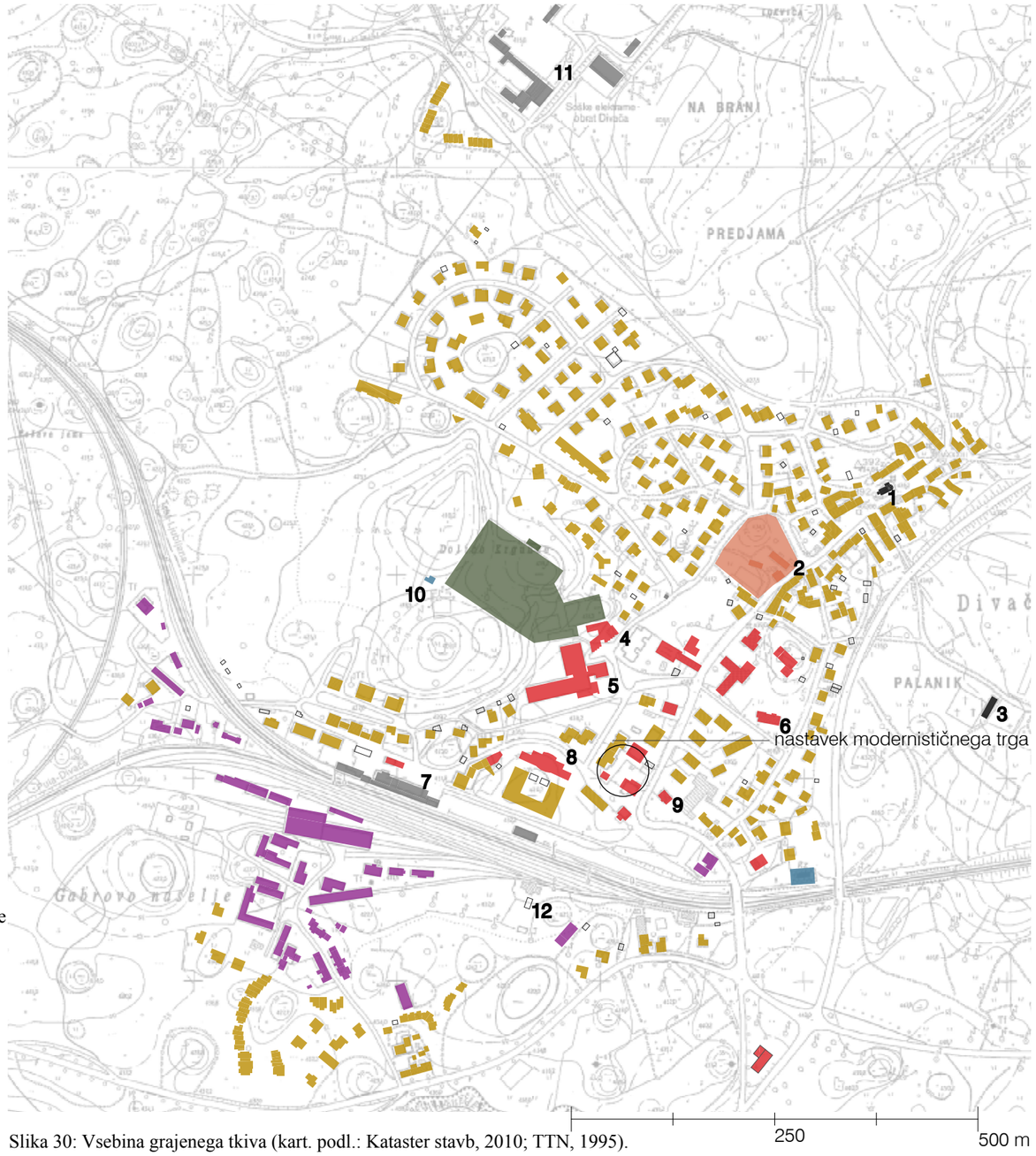
Površine za turizem so danes vezane predvsem na obnovljeno Škrateljnovo domačijo in tam stanujoči Muzej slovenskih filmskih igralcev. »Gručo treh objektov povezuje kraški suhozid in zamejuje dva zunanja prostora. Danes je v hiši informacijski center, v nekdanjem hramu je dvorana, namenjena organizaciji dogodkov in ogledu projekcij, v objektu, kjer je bil nekdaj hlev, pa bo zbirka filmskega muzeja« (Grohar in Kambič, 2011).

Površine za športne dejavnosti so vezane na igrišče ob osnovni šoli in vrtcu na robu Doline Krgunca. Glede na bližino Lipice je v kraju v precejšnji meri razvito konjeništvo kot prostočasna aktivnost, ki se organizirano odvija na travnikih severno od naselja.

Znotraj naselja sem prepoznala 3 degradirana območja. Prvo je čistilna naprava v Dolinah Krgunca, sistemu treh vrtač. Vse-

1 cerkev sv. Antona Puščavnika
2 Škrateljnova domačija/Muzej slovenskih filmskih igralcev
3 pokopališki objekt
4 vrtec
5 osnovna šola
6 zdravstveni dom
7 železniška postaja
8 občina
9 pošta
10 čistilna naprava
11 RTP
12 avtomobilski odpad

stanovanjski objekti
objekti centralnih dejavnosti
objekti proizvodnih in industrijskih dejavnosti
območja prometne in energetske infrastrukture
površine za turizem
sakralni objekti
območja športnih dejavnosti
območja vodne infrastrukture



Slika 30: Vsebina grajenega tkiva (kart. podl.: Kataster stavb, 2010; TTN, 1995).

binsko je čistilna naprava za naselje seveda prednost in pozitivna lasnost, sporna pa je tako izvedba kot tudi lokacija. Postavljena je namreč v sredino občutljivega kraškega sistema. Postavitev ne sledi naravnim robovom, naslonjena ni bila na obstoječo prometno infrastrukturo temveč je bila ta zgrajena naknadno (slepa ulica, ki vodi do te točke).

Drugo degradirano območje predstavlja kompleks energetskih objektov–RTP postaja na severu naselja ob Kraški cesti Sežana– Divača. Razdelilna transformatorska postaja je umeščena preblizu naselja, vendar je bil ta poseg v prostoru izveden z upoštevanjem nekaterih omilitvenih ukrepov. Nivo območja RTP je nižji od nivoja preostalega naselja, upoštevani so bili obstoječi omejki vegetacije, kar skupaj zmanjšavizualno onesnaženje.

Tretje degradirano območje se nahaja tik ob južnem robu železnice, kjer se nahaja avtomobilski odpad. Ker zavzema veliko površino, približno 5000 m², predstavlja vizualno onesnaženje. Rabe so tu v konfliktu, neposredno ob njem so namreč novogradnje enodružinskih hiš, na drugi strani železnice pa so centralne vsebine. Pomemben argument, da bi morala ta dejavnost potekati bolj organizirano, je tudi občutljivost kraškega sistema, saj strupene snovi neposredno prehajajo v kraški vodonosnik (divja odlagališča). Preureditev te dejavnosti v sodobno predelovalnico materialov bi pomenila nova delovna mesta, preprečili bi onasnaževanje kraškega podzemlja ter odstranili vizualno onesnaženje. V sklopu rešitve bom tako obravnavala tudi ta prostorski problem, ki hkrati predstavlja potencial.

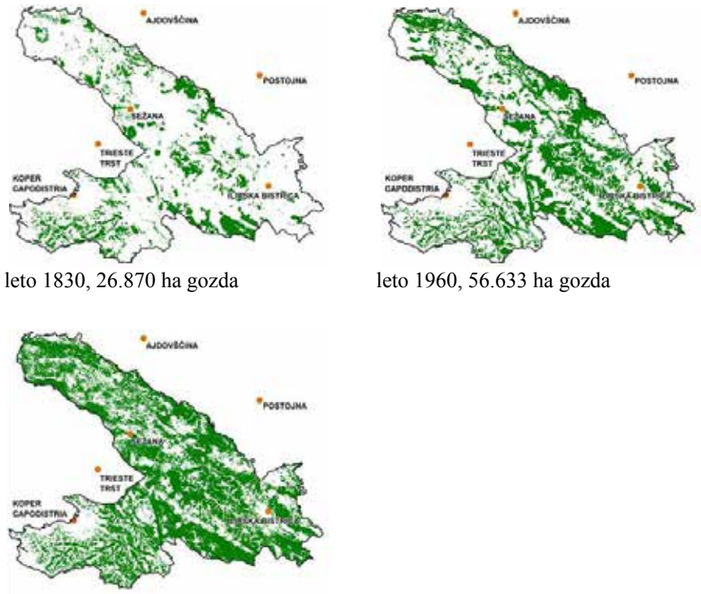
Slika 31: Pogled na Divačo z Lokavske ceste proti severu. Na desni strani je avtomobilski odpad (april, 2013).

4.6 ZELENI SISTEM: PREGLED ZGODOVINSKEGA STANJA KRAŠKE KRAJINE, SPREMEMBE IN STANJE DANES

Preden je človek naselil območje Krasa, je to površje zasedal predvsem gozd. Gozd v tem klimatskem pasu namreč predstavlja zaključno fazo sukcesije, s to stopnjo rastlinska združba doseže stabilno klimaksno obliko oz. ravnovesje. »Do približno 14. stol. so tržaški Kras še prekrivali razmeroma obsežni gozdovi. Stoletje in pol zatem pa so bili ti gozdovi že tako močno izkrčeni … Šlo je za bukove in predvsem hrastove gozdove« (Panjek, 2006).

Na vojaškem zemljevidu Slovenije, 1763–1787, je to področje opisano kot golo, posejano s kamenjem, ki tvori kotanje, kot so vrisane na karti. Celotno področje se imenuje Na Krasu (Auf dem Karst) (Potokar, 2011).

Človekova dejavnost je bila sprva povsem neposredno vezana na prostor s poljedelstvom in pašništvom. S kmetijsko dejavnostjo, sečnjo gozdov, košnjo in intenzivnim pašništvom ob sočasnih dodatnih učinkih erozije »je gozd proti koncu prejšnjega stoletja prekrival le še slabo šestino prvotne površine« (Razvojni program …, 2008). Tudi na spletni strani Zavoda za gozdove Sovenije je zapisano, da »starejši opisi Krasa govorijo o skalnati goličavi, pravi kamniti puščavi med zelenimi dolinami in gozdnatimi višavami« (Kras – sprememba ..., 2014).



leto 1830, 26.870 ha gozda

leto 1960, 56.633 ha gozda

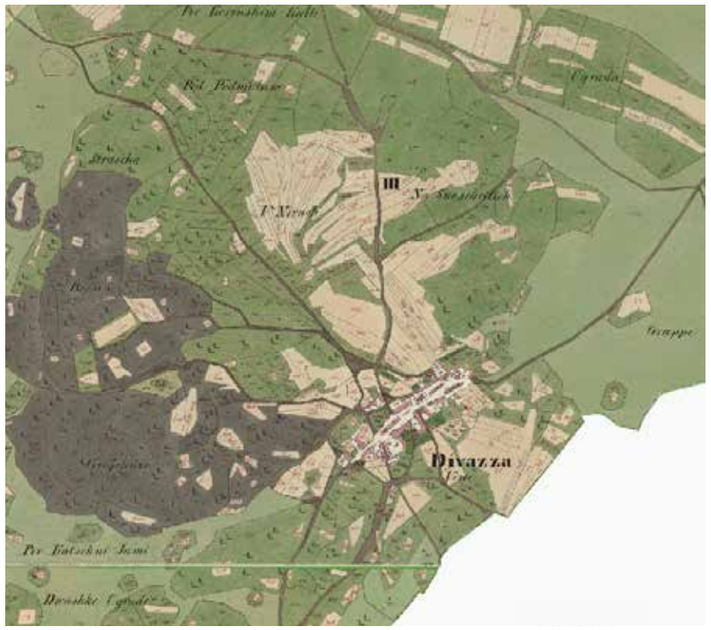
leto 2000, 80.588 ha gozda

Slika 32: Sprememba gozdnatosti na Krasu (Kras – sprememba ..., 2014).

»V drugi polovici 18. stol. in v začetku 19. stol območje od Divače do vrha Čebulovice ni bil gozd, temveč gmajna oziroma goličava, polna kamenja z grmovjem in redkim drevjem« (Potokar, 2011).

Prva bolje opisna karta za naše območje je franciscejski kataster, ki je nastajal v obdobju 1811–1869 in je tako ključni dokument za razumevanje kulturne krajine slovenskega območja v 19. stoletju.

Interpretacija grafičnih znakov franciscejskega katastra: s svetlo rjavo so označene njive, s temno rjavo so označene poljske poti, z rdečo grajeni objekti, gozdovi so temno sive barve z vrisanimi posameznimi drevesi, svetlo zelena barva predstavlja pašnike, temno zelena brez vrisanih dreves travnike, temno zelena z drevesi travnike s sadnim ali drugim drevjem, najtemnejša zelena pa predstavlja vrtove ob objektih (Petek in Urbanc, 2004).



Slika 33: Franciscejski kataster Divače in neposredne okolice kot ključ za razumevanje krajine 19. stoletja. S temno sivo barvo je označen gozd na območju Dolin Krgunca (Franciscejsi kataster ..., 2013).

Franciscejski kataster torej kaže na to, da so bile v zgodnji razvojni fazi Divače v 19. stol. stavbe tesno strnjene skupaj ob glavni poti, na zunanjih straneh tik ob objektih pa so bili stisnjeni vrtovi. Na SZ in JV strani so se na boljših legah kakšen slab kilometer izven vasi proti vznožju Čebulovice razprostirale njive. Te so bile obdane s travniki in pašniki z vmesnimi gmajnami. Zahodno od vasi je tla prekrival gozd, tj. območje Doline Krgunc. V vrtačah, s katerimi so posuta tamkajšnja kraška tla, pa so zaradi obilo zemlje na dnu prav tako obdelovali majhne njive (Potokar, 2011).

Danes se razmere zopet spreminjajo, saj človekovo preživetje ni več primarno vezano na rodovitno zemljo. Obseg prej obstoječih travnikov in pašnikov se je zmanjšal, ohranjene so le še redke zaplate predvsem na Vremščici, Divaškem in Ležeškem Gabrku. Na splošno je povečanje gozdnatosti v zadnjem obdobju značilno

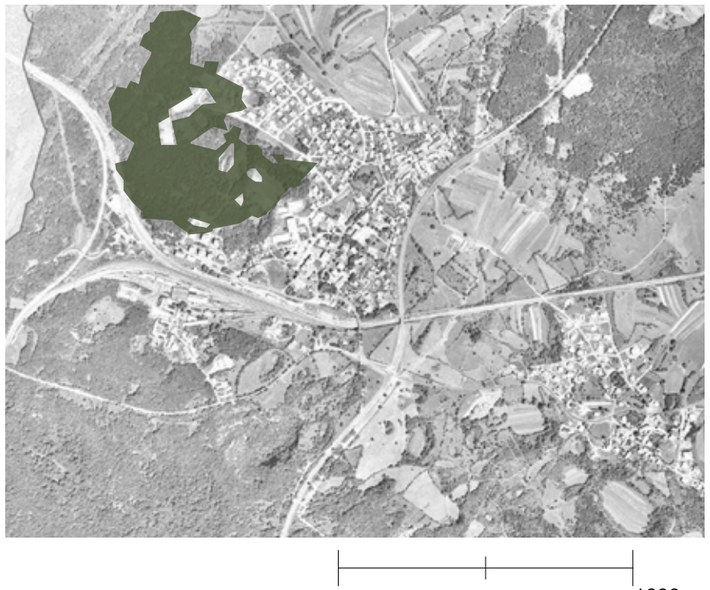
za celotno ozemlje Slovenije. Ohranjena suha kraška travišča pa predstavljajo območja velike živalske in rastlinske pestrosti (Razvojni program …, 2008).

Primerjava franciscejskega katastra z letalskim posnetkom iz obdobja 1994–2005 (Priloga B) potrdi zapise o spremembah v zaraščenosti kraške krajine. Pokaže, da je bil delež travniških in pašniških površin v 19. stol. neprimerno večji. Predvsem je to opazno na območju Divaškega hriba, celotno območje na SV naselja je bilo namreč takrat pašnik, danes pa ga preraščajo borovci. Od poselitve dalje je imela namreč na Krasu ovčereja velik pomen. Reja ovac je ob manj rodovitni zemlji predstavljala dodaten zaslužek zaradi prodaje mesnih in mlečnih izdelkov ter volne v Trst, Benetke in na Goriško (Smrdel, 1989).

Gozd na območju Doline Krgunca, ki je na franciscejskem katastru označena s sivo barvo, sovpada s površino gozda, prikazanega na DOF posnetku iz obdobja 1994–2005 (temno zelena barva na Sliki 34). To kaže na kontinuiteto gozda na tem območju. Eden izmed razlogov je tudi ta, da je tu vegetacija v korelaciji s strmejšim reliefom, pokriva torej Doline Krgunca oz. skupino treh kraških vrtač.

V smislu urbaniziranosti je prvo večjo spremembo v podobi kulturne kmetijske krajine pomenil prihod južne železnice. Na travnike in pašnike ob jedru iz 19. stol. pa se kasneje prav tako razširijo novi deli naselja.

Posebno zanimiv je opis kraške krajine v času Marije Terezije in Jožefa II., ki se nanaša na murvove nasade. Gojenje murv je na to območje prišlo že konec 15. stol. iz Benečije oz. iz Furlanske nižine. Vladarja pa sta še intenzivneje spodbujala razvoj čebelarstva in svilarstva, zato sta ukazala v okolici Trsta in na Krasu nasaditi veliko murvinih dreves (Potokar, 2011).



Slika 34: Letalski posnetek iz obdobja od 1994 do 2005. Z zeleno zaplato je označena edina sklenjena zaplata gozda na tem območju v prvi polovici 19. stol. Leta 2005 in danes nasprotno prevladuje gozd (kart. podl.: PISO 2013; Franciscejski kataster ..., 2013).

S tem je namreč povezano gojenje sviloprejk, saj je murvino listje služilo za krmo gosenicam sviloprejkam. Tako je ta panoga poleg vinogradništva postala pomembna dejavnost v kmetijstvu. Iz začetnih okrog 50.000 posajenih murv je ta številka sredi 19. stol na Goriškem in Divaškem Krasu narasla na okrog 2 milijona murv (Žontar, 1957).

»Na Primorskem in na Krasu so sadili murve na pustotah, občinskih zemljiščih in ob javnih cestah« (Potokar, 2005).

Sredi 19. stol. je na žalost prišlo do bolezni sviloprejk. Med vzroki za pojav bolezni lahko zagotovo najdemo prevelik delež murvinih dreves v primerjavi z drugimi drevesnimi in grmovnimi vrstami. V obsežnih intenzivnih nasadih je to skoraj neizbežno, saj je pogoj za normalno delovanje ekosistema pestrost oz. naravno ravnovesje.

Po prvi svetovni vojni se so se Italijani zavzemali za ponovno vzpostavitev murvovih nasadov in oživitev sviloprejstva. Vendar se panoga ni mogla obdržati zaradi ugodnejše cene svile iz vzhodnoazijskih držav (Potokar, 2005).

Menim, da bi danes v smiselnem merilu pretehtan vnos murvinih dreves pomenil pozitiven doprinos k poživitvi in oživitvi ter nadaljnjem vzdrževanju kulturne kraške krajine. Oblikovalec kulturne krajine, kot jo poznamo in nam je tudi všeč je predvsem kmetijstvo in z opuščanjem tradicionalne rabe krajine se izgublja tudi njen značaj in videz. Možnosti je nešteto; vnos murv v obliki manjših nasadov za butično pridelavo svile in razvojem manjše lokalne obrti, vnos poudarkov s posameznimi drevesi ali obnovljen drevored v naselju, ki bi pričal o življenju na Krasu nekoč.

V Divači je bil ob vaški poti ob izviru Lokvice blizu današnjega RTP lep murvin drevored, ki žal ni več ohranjen. Edini ohranjen murvin drevored, čeprav v zelo slabem stanju, je pri gradu Školj pri Famljah, slabih 10 km stran od Divače.

Slika 35: Rumena linija označuje murvin drevored, svetlo modra Reko, z bordo barvo so označene ruševine gradu Školj (Atlas okolja, 2013).

Slika 36: Fotografije murvinega drevoreda, grad Školj, Goriče pri Famljah (avgust, 2013).

Zaradi postopnega krčenja gozda se je torej na Krasu širila neporasla in pusta krajina. Dodatno razgaljenje kraške krajine in odnašanje prsti je povzročila intenzivna paša ovac in koz, ki je preprečevala obnovitev vegetacijskega pokrova, izpostavljeno površje pa je bilo dovzetnejše za erozijo kraške burje. Kras se je spreminjal v pusto kamnito krajino, zato so v prvi polovici 19. stol., začeli razmišljati o pogozdovanju (Panjek, 2006).

Po sprejetju zakona o pogozdovanju kraških površin (Trst 1881) so začeli Kras pogozdovati s črnim borom. Bor za pogozdovanje so gojili v drevesnici v Divači in pod Čebulovico (Potokar, 2011).

Pogozdovanje je povečalo delež gozda na Krasu s 7,3 % površine iz sredine 19. stol. na 30 % v začetku 20. stol (Panjek, 2006).

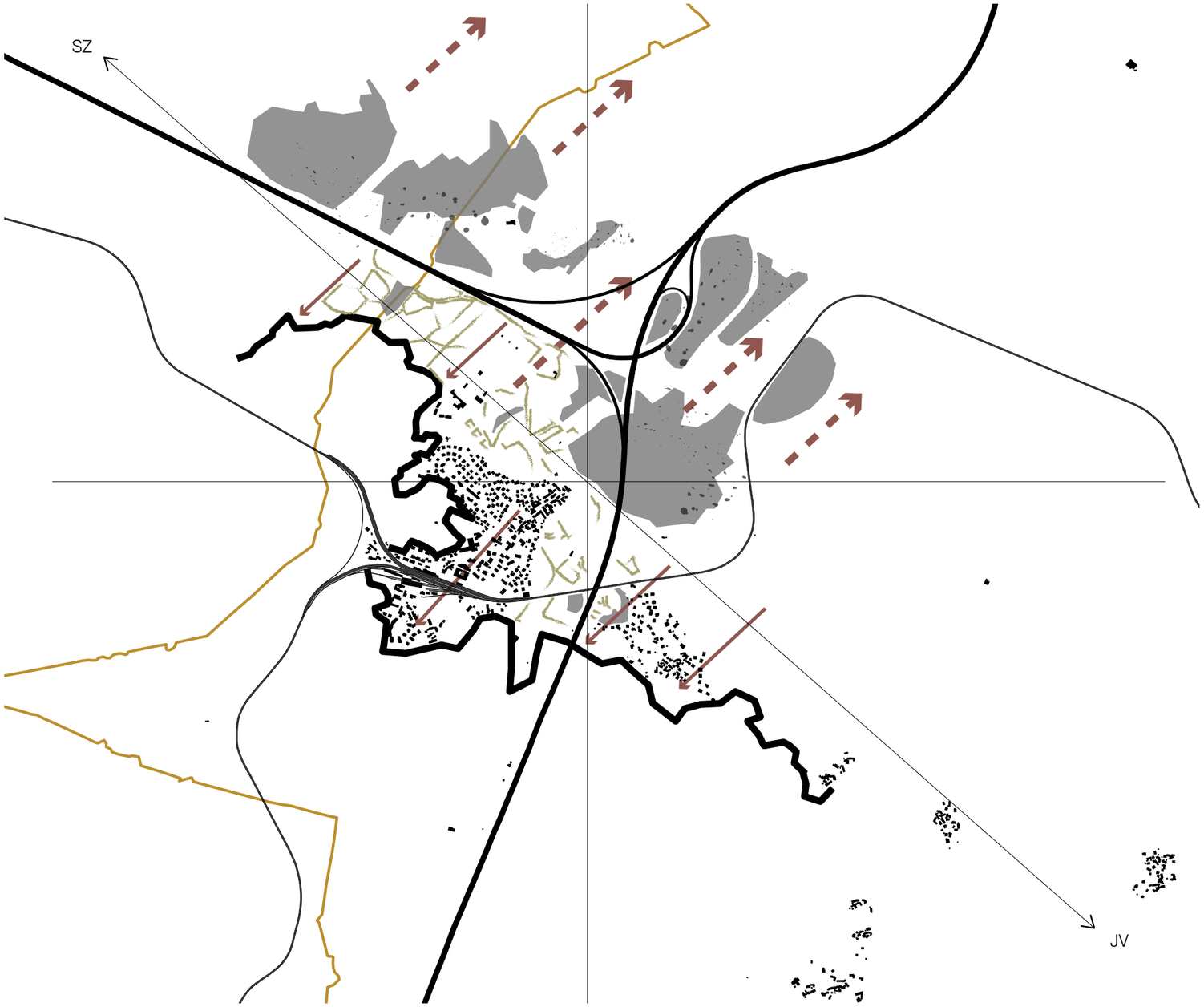
Po 2. sv. vojni nastopi opustitev prej obsežne kmetijske dejavnosti v Divači in sicer ovčereje. Skoraj do konca 19. stol., je bila namreč Divača prava ovčarska vas. Danes se je v bližini intenzivno obdržala le v Senožečah in na Vremščici (Klemenčič, 1959).

Od leta 1991 se delež kmečkega prebivalstva na Krasu zmanjšuje, kar se odraža tudi v podobi kraške krajine.

Naselje danes od SZ do JV zamejuje oz. obdaja izrazit, sklenjen gozdni rob, na nasprotni strani pa krajino gradijo izmenjujoče se zaplate travnikov oz. pašnikov ter gozda.

Travniške in pašniške površine z vmesnimi njivami na SV delu, ki so neposredno vezane na naselje, razmejujejo izraziti omejki vegetacije in suhih zidov. Severno od tega območja, Divaški Gabrk, in vzhodno, Ležeški Gabrk, vidno zaznavamo kot večjo sklenjeno celoto; travniki so večjih površin, vegetacijskih omejkov je manj in so manj izraziti (Slika 37).

Vegetacijske volumne v krajini v večjem merilu predstavlja sklenjen gozd, ki se razprostira od SZ do JV strani naselja, na SV strani pa so to manjši ali večji sestoji predvsem črnega bora – Divaški hrib (to območje je bilo v zgodovini pogozdovano). V manjšem merilu tvorijo volumne posamezna drevesa, to so predvsem velikolistne lipe ob cerkvi, pokopališču, po ena ali dve pa sta prisotni skoraj na vsakem travniku oz. pašniku. In prav pod njimi lahko poleti najdemo Lipicance, ki se skrivajo pred žgočim poletnim soncem.



Slika 37: Shema kompozicije krajinskih struktur danes. Od SZ do JV naselje zamejuje sklenjen gozdni rob, na nasprotni strani se prostor odpira s travniki in pašniki med zaplatami vegetacije. Z zeleno barvo je prikazana struktura parcel, ta je drobnejša neposredno ob naselju in se proti ravniku Divaški in Ležeški Gabrk veča. Shema označuje tudi kontrast med polnim in praznim prostorom (kart. podl.: DOF, 2006).

Divaški Kras je zaradi svoje lege prostor velike pestrosti. Da prostor doživljamo tako, ima vlogo tudi vrstno bogata vegetacija. Fitogeografsko Divaški Kras pripada prehodnemu območju, kjer se srečajo vrste sredozemskega in srednjeevropskega območja z močnim sibirsko-dinarskim vplivom (Kaligarič in Seliškar, 1999; Razvojni program …, 2008).

Glede na terenski ogled je visoka stopnja pestrosti drevninskih in grmovnih vrst zaznana predvsem v omejkih. Divaški hrib in Čebulovica, kjer se je izvajalo pogozdovanje, prekrivajo sestoji črnega bora. Samonikli gozd od SZ proti JV pa gradi predvsem združba puhastega hrasta in črnega gabra, ki je značilna za submediteransko območje in je tako na Krasu pogosta (Priloga C).

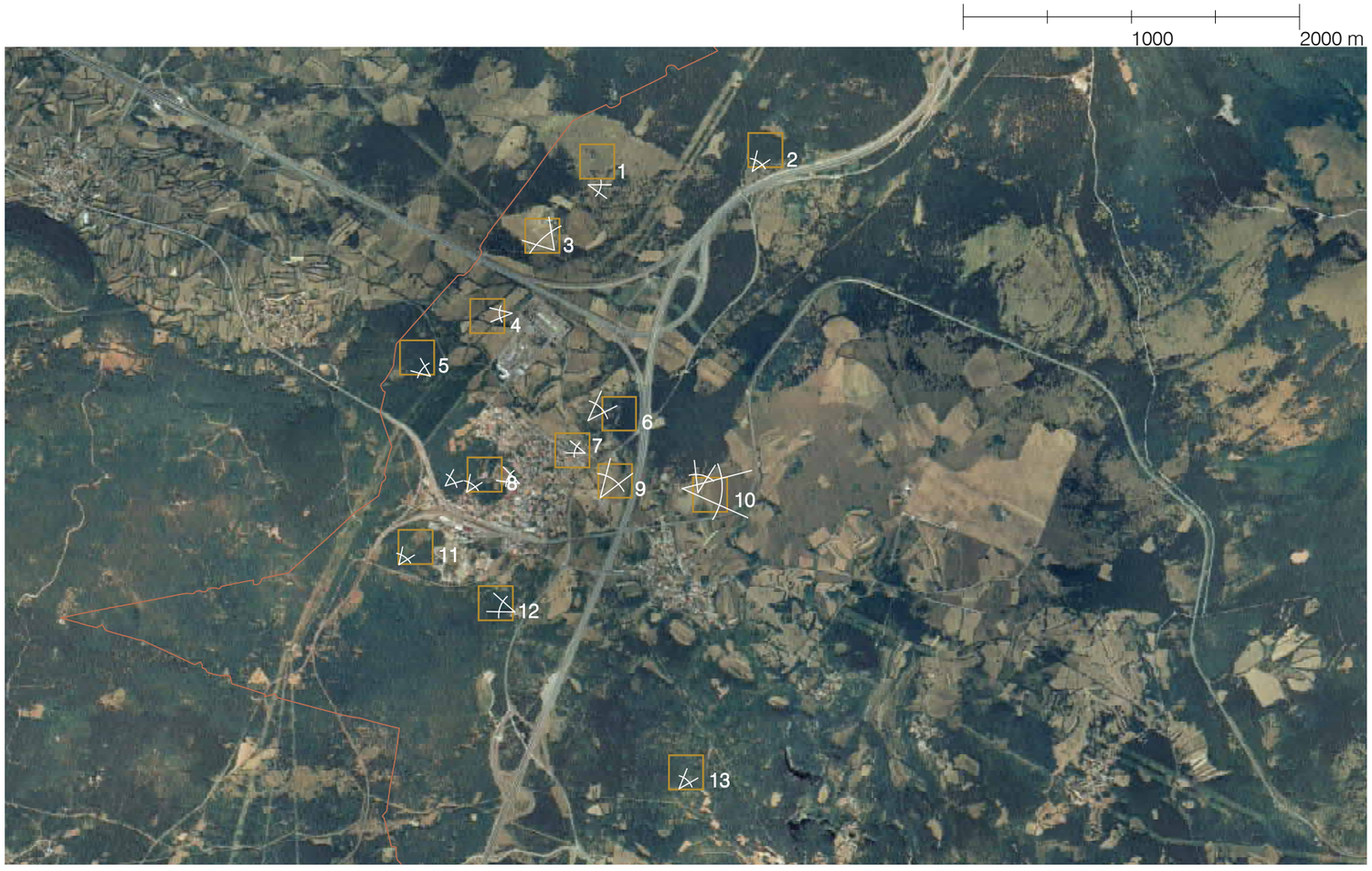
V sodelovanju z drugimi institucijami Oddelek za gozdarstvo in obnovljive vire Biotehniške fakultete v Ljubljani od novembra 2012 izvaja ‘‘Poskus sajenja avtohtonih drevesnih vrst na krasu.’’ Poteka na šestih ploskvah v bližini Divače, na katerih preučujejo različne načine postopne zamenjave starih, nevitalnih in požarno ogroženih nasadov črnega bora. Po poseku črnega bora nato spremljajo potek naravne obnove in preizkušajo primernost različnih drevesnih vrst za saditev v pomladitvenih jedrih. Od rezultatov tega poskusa bo pravzaprav odvisen videz in značaj kulturne kraške krajine v prihodnosti. Vse testirane vrste so avtohtone, čas pa bo pokazal, katere bodo najbolje izpolnjevale okoljske in socialne funkcije ter hkrati proizvajale kakovostno lesno maso. Na ploskvi bodo spremljali preživitveno sposobnost, rast, kakovost in potencial za naravno širjenje v okoliške gozdove šestih posajenih avtohtonih drevesnih vrst: hrast graden (*Quercus petraea*), navadna bukev (*Fagus sylvatica*), divja češnja (*Prunus avium*), gorski javor (*Acer pseudoplatanus*), navadnei oreh (*Juglans regia*) in navadni koprivovec (*Celtis australis*). (Informacijska tabla na mestu poskusa – Divaški hrib, september 2013)

Slika 38: Razvoj sheme iz Slike 37 (kart. podl.: DOF, 2006; Zemljiški kataster, 2010; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010).

Sledeči opisani krajinski vzorci in strukture, ki gradijo te vzorce, so nosilci krajevne identitete kraške krajine Divaškega Krasa in imajo kot taki določeno simbolno vrednost. Ne samo v botaničnem, temveč gre tudi v likovnem smislu za izredno pestro krajino; tvorijo jo kontrasti med svetlimi travniškimi ploskvami in temnimi volumni dreves, stopnjevanje zaznamo ob neizraziti, členjeni gozdni meji, ko posamezna drevesa s stopnjevanjem postopoma preidejo v območje gozda. Red v krajino vnašajo čiste linije dreves, omejkov in suhih zidov, ki usmerjajo poglede in pomagajo pri orientaciji v krajini. O znamenjih lahko govorimo pri mogočnih posameznih drevesih, ki stojijo sredi travnikov. Naštete likovne kompozicije pa so pravzaprav nastajale skozi stoletja sodelovanja med človekom in tamkajšnjo naravo predvsem iz praktičnih razlogov. Pri nadaljnjem prostorskem načrtovanju bi morali biti našteti krajinski vzorci izhodišče in smernice za nadaljnje delo. Aleš Mlakar v naslovu svoje diplomske naloge zajame bistvo prej povedanega: »Vidne tipološke značilnosti prostora kot oblikovalsko izhodišče.«

Fotografije so posnete v avgustu in septembru 2013.

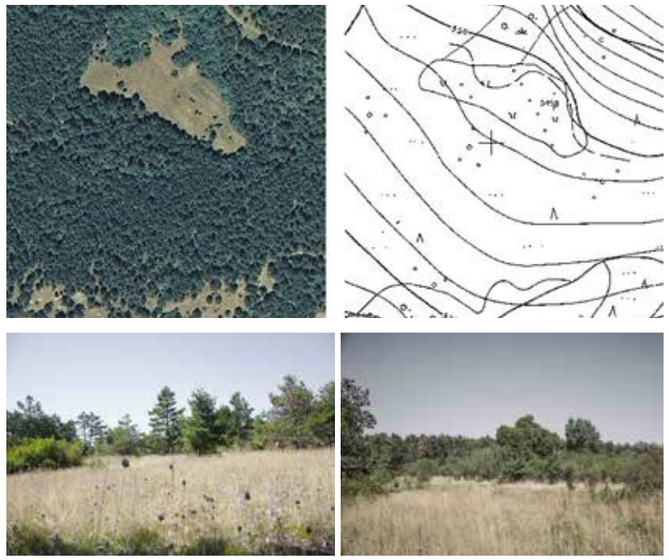
Slika 39 – 1: Pašniška krajina s posamičnimi ali manjšimi skupinami dreves (črni bor).



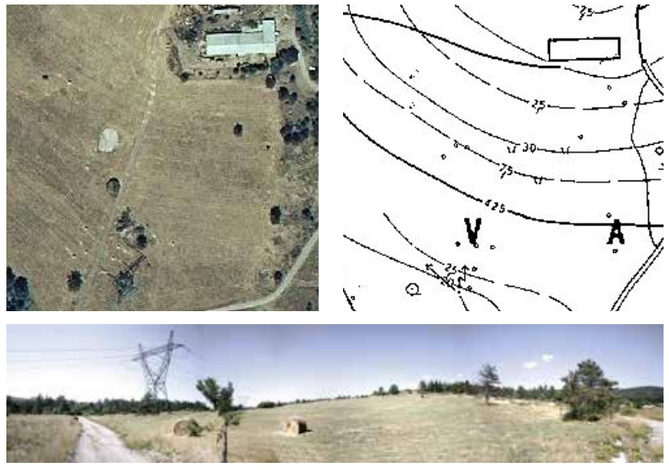
Slika 39: Krajinski vzorci na območju Divače in v njeni okolici, opredeljeni na podlagi digitalnega ortofoto posnetka in terenskega ogleda, posamezni izseki so predstavljeni v Slikah 39 – 1 do 39 – 13 (kart. podl.: DOF, 2006).

Slika se nadaljuje.

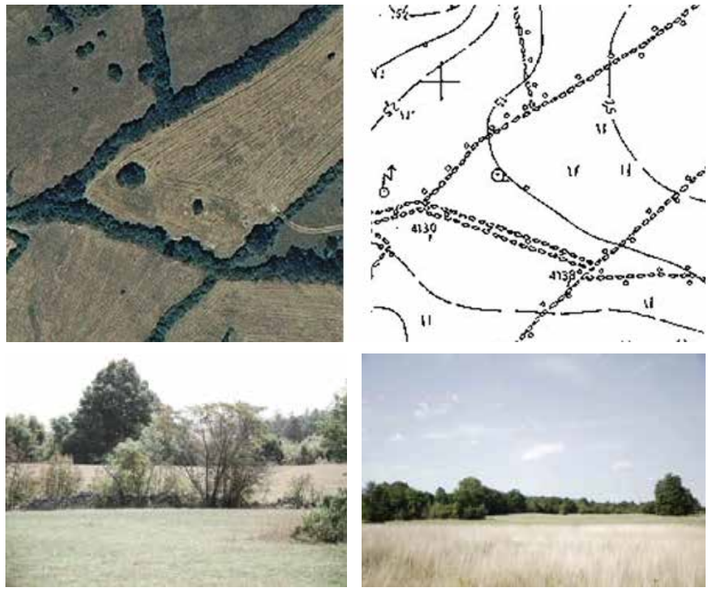
Nadaljevanje slike 39.



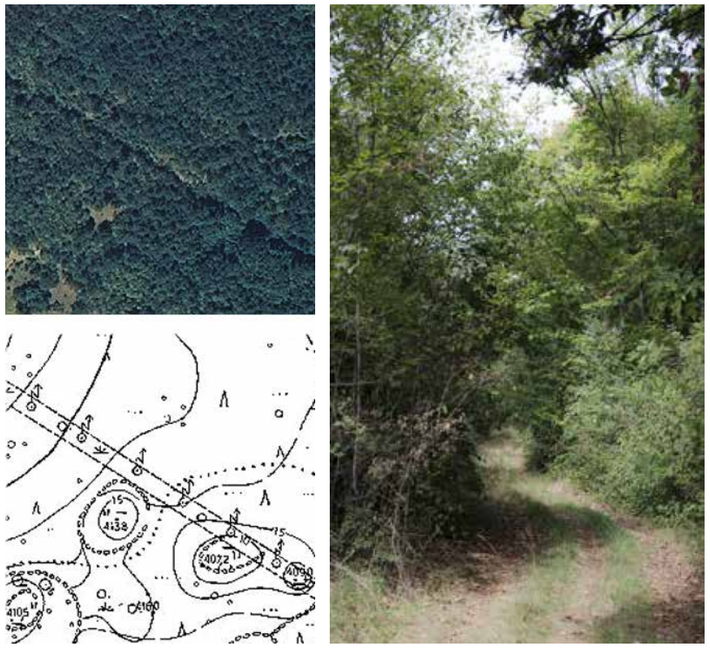
Slika 39 – 2: Gozd črnega bora na Čebulovici iz obdobja pogozdovanja na začetku 20. stol., obdajajoče travniške pasove prerašča oblasti luk.



Slika 39 – 3: Divaški Gabrk – travniška krajina, obdana z manjšimi zaplatami gozda.



Slika 39 – 4: Travniška krajina z omejki, kamnitimi suhozidi in posameznimi drevesi – večjimi volumni vegetacije. Na obeh travnikih je to velikolistna lipa.



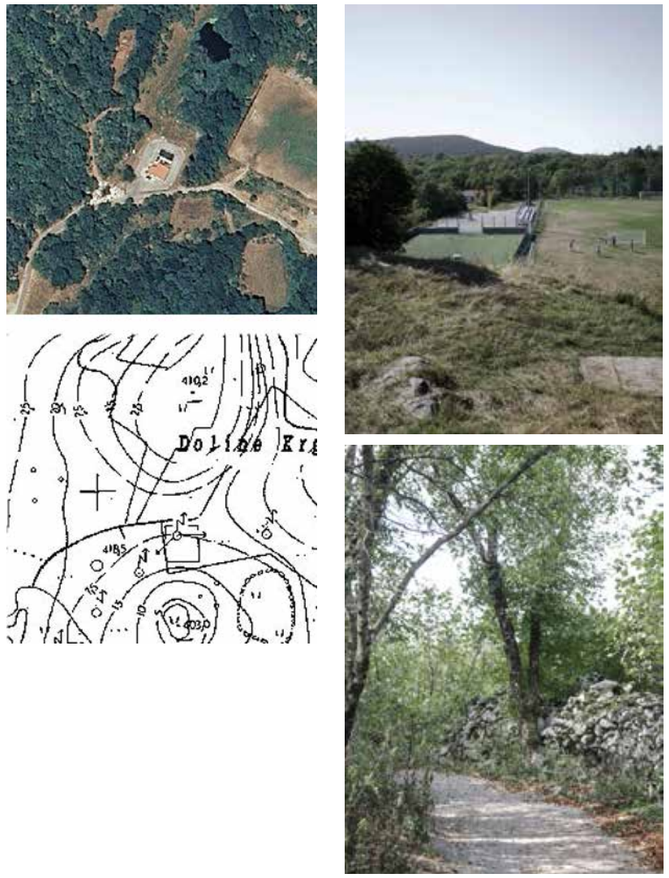
Slika 39 – 5: Gozd črnega gabra, puhastega hrasta in malega jesena.

Slika 39 – 6: Gozd črnega bora na Divaškem hribu s primesmi drugih drevesnih in grmovnih vrst na gozdnem robu.

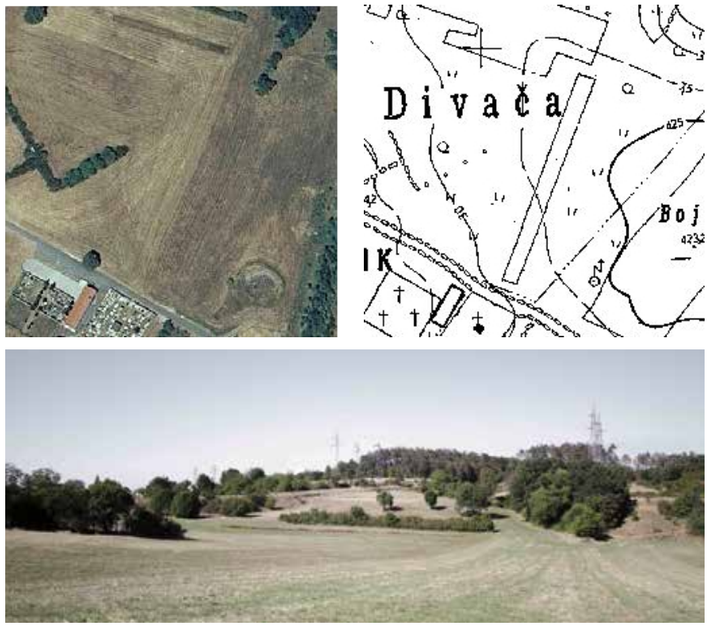
Slika 39 – 7: Ostanki kulturne krajine znotraj naselja. V ospredju kamniti suhozid, v ozadju navadni oreh, se nadaljuje.

Slika se nadaljuje.

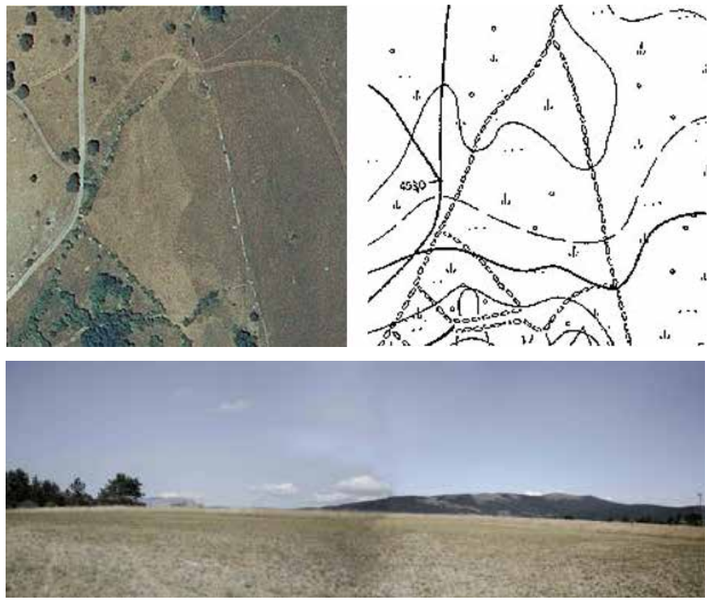
Nadaljevanje slike 39.



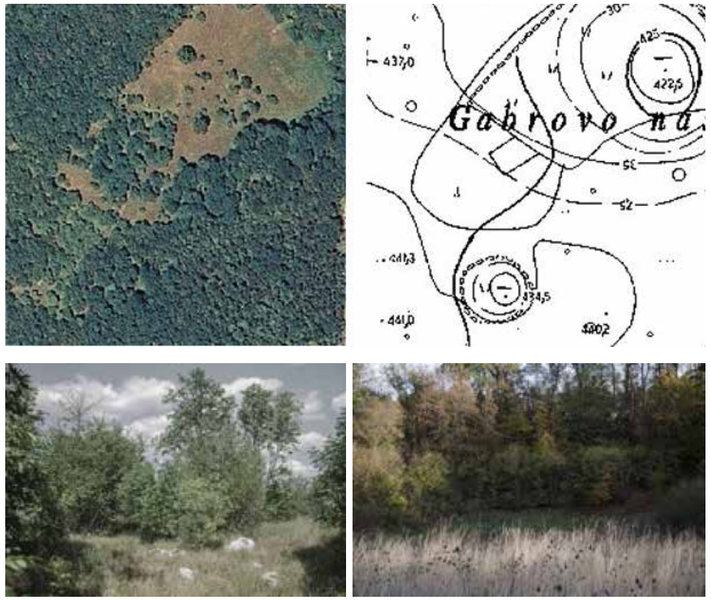
Slika 39 – 8: Sistem treh vrtač – Doline Krgunca, sklenjeno območje gozda prekinja nogometno igrišče in čistilna naprava. Čez območje vodi nekaj lepih peš poti, obdanih s suhimi zidovi.



Slika 39 – 9: Krajina njiv in travnikov, drevesa nastopajo kot posamezna, v linijah ali majhnih gručah. Na sliki je v ozadju lepo viden Divaški hrib, poraščen s črnim borom.



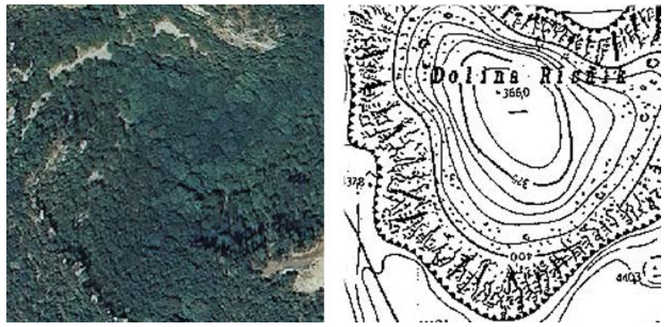
Slika 39 – 10: Ležeški Gabrk – travniška krajina, z manjšimi suhozidi in omejki. Na zgornji slikah je v ozadju Vremščica in z zidom obdana železniška proga. Na spodnji sliki je v ozadju levo Nanos, desno Vremščica.



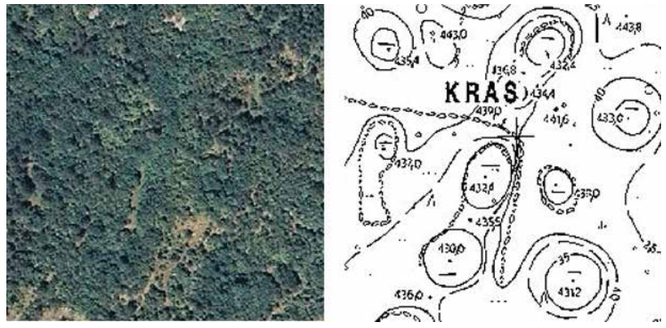
Slika 39 – 11: Sklenjen gozd obdaja neporaščeno vrtačo. Kaže se trend zaraščanja vrtače. Gozd gradijo puhasti hrast, črni gaber, mali jesen, ruj z drugimi značilnimi drevesnimi in grmovnimi vrstami. Vmesne majhne travnišle zaplate so vrstno izredno pestre, tu najdemo kraški šetraj, ciklamo, divji in oblasti luk, materino dušico itd. Tla so posejana z večjimi skalami, se nadaljuje.

Slika se nadaljuje.

Nadaljevanje slike 39.



Slika 39 – 12: Udornica Risnik (Udornica Risnik, 2013).



Slika 39 – 13: Manjša vrtača, obdana s suhozidom. Dno vrtače je neporaščeno, v pretekosti je bila tu najverjetneje njiva.
Slika 39 (str. 31) krajinski vzorci na območju Divače in v njeni okolici, opredeljeni na podlagi digitalnega ortofoto posnetka in terenskega ogleda, posamezni izseki so predstavljeni v Slikah 39 – 1 do 39 – 13 (kart. podl.: DOF, 2006).

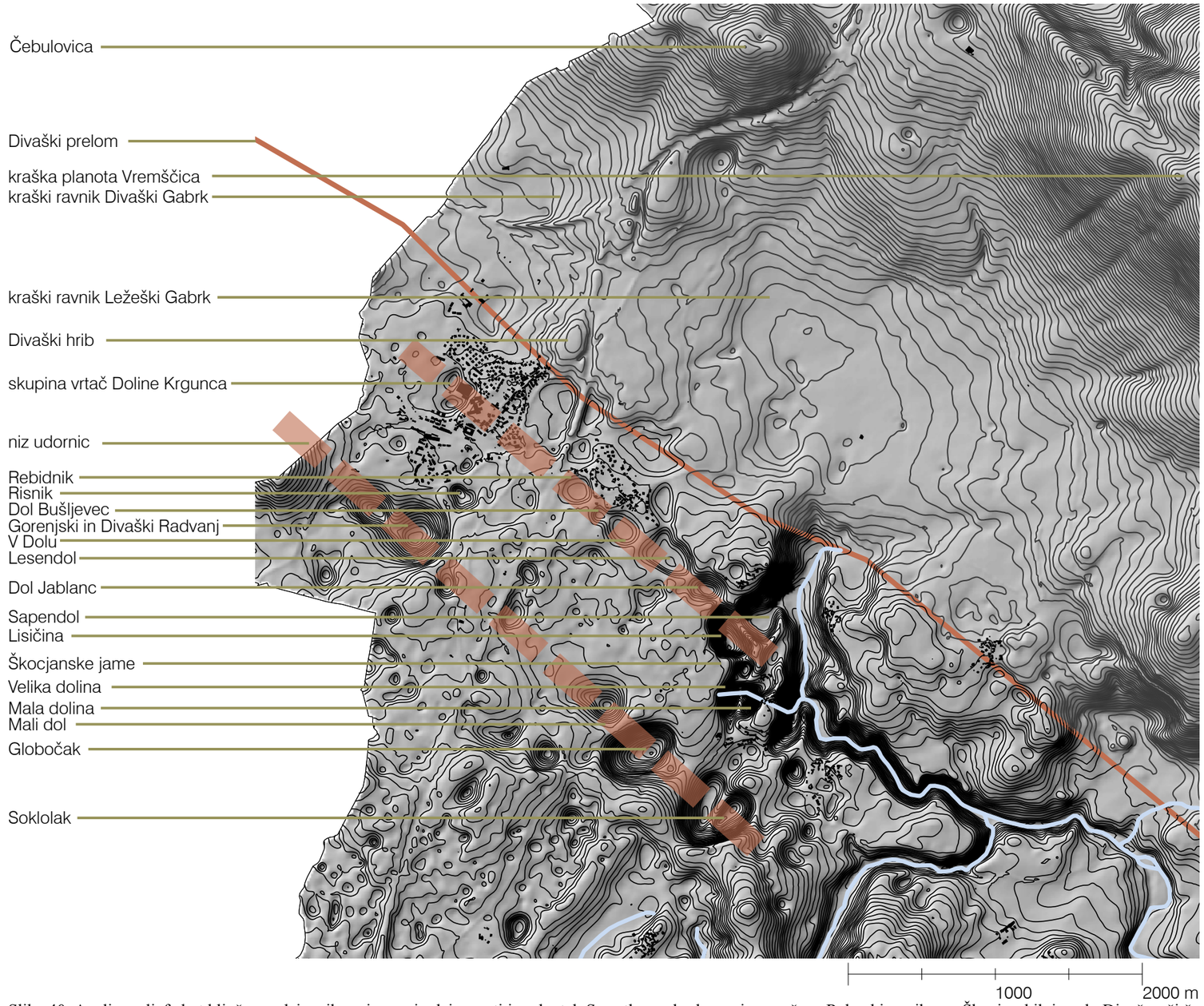
4.7 RELIEF IN HIDROLOGIJA: POVRŠINSKE IN PODZEMNE KRAŠKE OBLIKE, HIDROLOGIJA IN SISTEMI JAM, ANTROPOGENE KAMNITE STRUKTURE/SUHI ZIDOVI

Divača leži na uravnanem nižjem svetu med Gabrkom, Vremščico, Vremsko dolino, Brkini in Krasom, gozdnatimi hribi Senožeških Brd ter Nanosom. »Divaški kras je del matičnega Krasa in tvori s ponornim območjem Reke morfogenetsko celoto« (Kovačič, 2004).

»Območje je močno zakraselo in prevotljeno, kar je nedvomno povezano z izdatnimi erozijskimi procesi ob ponikanju Reke« (Habič, 1972). Sorazmerno z intenzivnostjo zakraselosti določenega območje narašča gostota jam, udornic, globokih vrtač, škrapelj in drugih kraških oblik (Štok, 2009).

Glede na geološko zgradbo oz. starost kamnine se Divaški Kras deli na dva dela, kar se odraža tudi v stopnji zakraselosti posameznih območij.

Slabe (2005) glede na omenjeno razliko v geološki zgradbi Divaški Kras deli na vzhodni in zahodni del, medtem ko Jurkovšek (1996) razlikuje severni in južni Divaški Kras. Mejo kakorkoli predstavlja Divaški prelom, ki poteka v dinarski smeri SZ–JV. »Gre za geološko bariero med bolj zakraselim območjem, južno od preloma, ter manj zakraselim, severno od preloma« (Jurkovšek, 1996). Sever Divaškega Krasa gradi paleocenski apnenec (Jurkovšek, 1996), za katerega je značilno, da je zelo gost



Slika 40: Analiza reliefa kot ključnega dejavnika pri razvoju dejavnosti in rabe tal. S svetlo modro barvo je označena Reka, ki ponikne v Škocjanskih jamah. Divača s širšo okolico (kart. podl.: DMR, 2010; Kataster stavb, 2010; Atlas okolja, 2013; Cerkvenik, 2006).

in manj propusten ter zato manj kraški (Radinja, 1967). Južno od preloma prevladujejo zgornje kredni apnenci (Jurkovšek, 1996). Na teh apnencih je površje najbolj zakraselo: tu je kanjon Reke, Škocjanske jame in velike udornice (Radinja, 1967).

Geološka zgradba je torej primaren dejavnik, ki je narekoval razvoj kraškega površja oz. rabe prostora na določenem območju. Na bolj zakraselem južnem delu Divaškega Krasa členijo kraško površje velike udornice in vrtače (Mihevc, 2001). Ravna dna manjših vrtač so bila namenjena za njive, večje vrtače pa so bile del uravnanih travniških in pašniških površin. Večjih udornic je 27, vse se nahajajo južno od Divaškega preloma; na vzhodnem delu Divaškega Krasa udornic ni. Največja gostota udornic je v okolici jamskega sistema Škocjanske jame–Kačna jama (Stepišnik, 2010).

Večina udornic je razporejenih v dva vzporedna niza v dinarski smeri. Prvi niz se začne pri Sapendolu in Dolu Lisičina, sledi Dol Jablanc, Lesen Dol, V Dolu, Dol Bušljevec, Rebidnik in dvojni dol Krgunce. JZ od tega niza leži drugi niz udornic. Od Sokolaka proti SZ sledijo Globočak, Mali dol, dva manjša dola in Divaški ter Gorenjski Radvanj. Izven teh dveh nizov ležita udornici Bukovnik in Risnik (Mihevc, 2001).

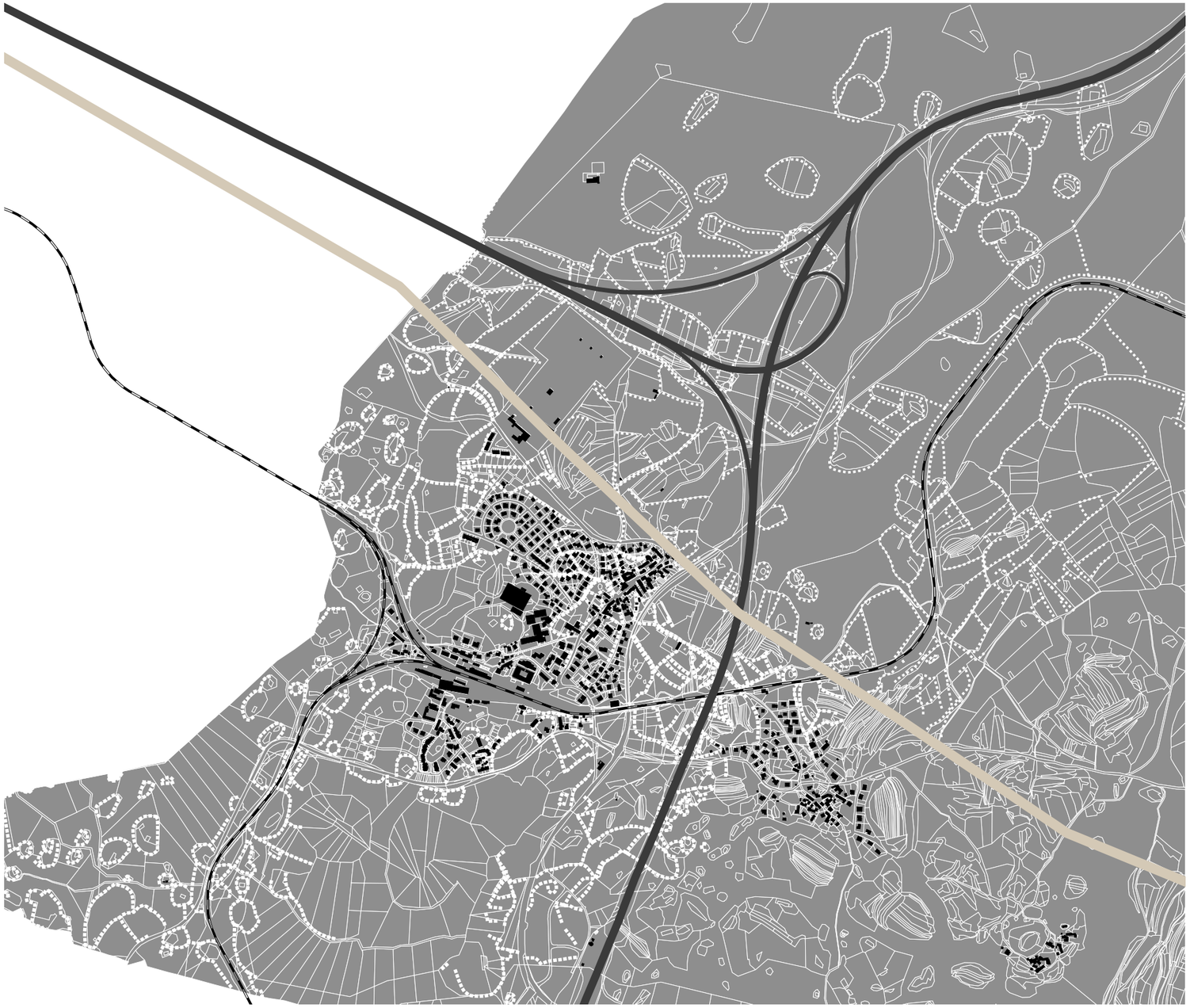
Severni del Divaškega Krasa, tj. Divaški in Ležeški Gabrk, Divaški hrib in Čebulovica na paleogenskem apnencu, pa ima drugačne značilnosti. Vznožje in pobočje Čebulovice ter Divaškega hriba sta razmeroma ravna in le blago zaobljena. Divaški in Ležeški Gabrk sta kraška ravnika z enakomernimi prehodi iz njihove najnižje v najvišjo točko brez nenadnih prekinitev. Izrazitih vrtač tukaj ni. Območje je posejano s posameznimi skalami, izrazitih škrapelj ni. Na teh površinah je zato nastalo več njiv, travnikov in pašnikov. Tu so bile obdelovalne površine tudi večje (Mihevc, 2005).

V morfološkem smislu je naselje Divača strnjeno na uravnan, nerazčlenjen del južnega Divaškega Krasa med udornicami in vrtačami. Nakloni so tu do 10°, večji se pojavljajo le v vrtačah in udornicah (Mihevc, 2005). Površje Divaškega Krasa leži na nadmorski višini med 420 m in 450 m, (Markočič, 2011) relief na tem območju tako pada oz. se dviga za približno 30 m, izrazitih reliefnih znamenj torej ni. Te lahko najdemo le v širši okolici Divaškega Krasa–Vremščica, Nanos itd. V reliefu, ki neposredno obdaja naselje je najnižja točka udornica Risnik – 366 m. Še bolj neposredno je na naselje kot avtentičen kazalnik kraške krajine vezana skupina vrtač, Doline Krgunca, za osnovno šolo z najnižjo točko 403 m. Najvišja točka v neposredni bližini pa je priljubljeno divaško sprehajališče Divaški hrib (Divaški borovci) s 464 m ter severneje Čebulovica s 643 m.

Divaški Kras je (bil) kot posledica morfogeneze kamninske podlage, kemičnega in mehanskega preperevanja posejan s kamenjem. Ko se je tu naselil človek, se je to odrazilo tudi v spremembi površinske morfologije oz. predvsem v spremenjeni kamnitosti površja. V zgodnjih začetkih naselitve je bilo preživetje vezano izključno na zemljo, zato je bila prva predpriprava za pridobitev rodovitne zemlje na kraških tleh pobiranje kamenja. Ljudje so tako očistili površje, kamenje pa zlagali v suhe zidove, škraplje in groblje. Suhi zidovi so ločevali posamezne parcele, z njimi so bile "obzidane" poti, ki so bile na ta način zavarovane pred snežnimi zameti, ki so nastajali v zimskih časih zaradi močne kraške burje, ščitili so obdelovalno zemljo pred erozijo, prav tako pa so kulturni krajni pustili svojevrsten pečat. Suhozidovi skupaj s parcelacijo obdelovalne zemlje sledijo konfiguraciji terena in tako z njim predstavljajo značilnost tega območja. Tudi območja suhozidov sledijo trendu zaraščanja. Danes to območje torej vse bolj poraščata grmičevje in gozd. Njihova struktura v prostoru ni več tako izrazita. Na območju k. o. Divača je 69,35 km suhih zidov ali 11,3 km na 1 km² (Mihevc, 2005).

Različna kamninska sestava se prav tako odraža v strukturi suhozidov. Na planjavah Gabrka te gradijo tanki in ploščati apnenci, na južni strani pa večje kamnite gmote. Zidovi so zato tukaj višji in debelejši (Mihevc, 2005).

Slika 41: Sliki prikazujeta primer suhega zidu južnega dela Divaškega krasa, spodnja pa primer suhega zidu iz severnega dela (avgust in oktober 2013).

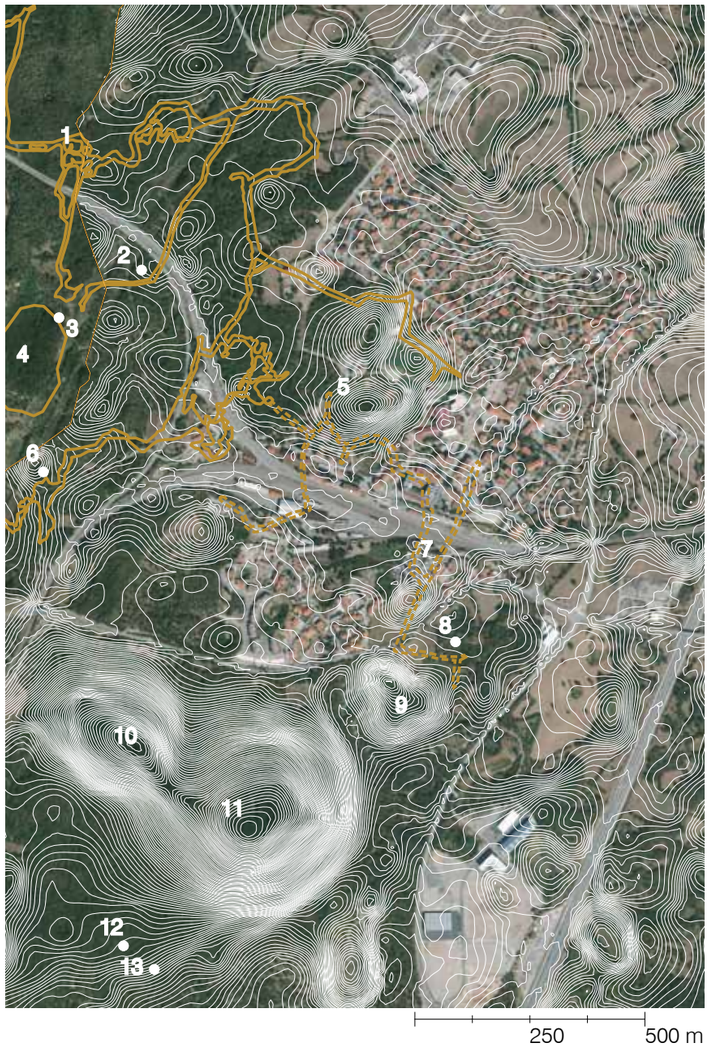


Slika 42: Shema suhozidov severnega in južnega dela Divaškega Krasa, ki ju ločuje Divaški prelom (kart. podl.: Zemljiški kataster, 2010; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010; TTN, 1995; Cerkvenik, 2006).

Neposredno na kraški relief in kraške jame je vezana tudi kraška ponikalnica Reka. Na prehodu t.i. Divaškem pragu, kjer flišni nanosi Vremske doline preidejo v kredne apnence, njen nadzemni tok začne ponikati. V Škocjanskih jamah, natančneje v Veliki in Mali dolini, tok Reke dokončno izgine v kraško podzemlje. Podzemni tok Reke ni dokončno raziskan, znano pa je, da se ob manj prepustnem dolomitnem pasu med Divačo in Sežano razdeli. En del vode teče severno od tega pasu, kjer je Reka dostopna v Breznu treh generacij, Kačni jami ter dalje v Jami 1 v Kanjaducah. Drugi del pa južno od tega pasu. Pred izviri Timave se toka spet združita (Kranjc in sod., 1999). Druge površinske oblike vode na Krasu so le občasno napolnjeni kali ter na nek način ‘‘štirna’’, ki je bila v preteklosti glavni vir vode za kraške domačije. Kakorkoli, voda je osnovni dejavnik ki oblikuje kraško naravo in kraško podzemlje.

Na Krasu je močno prisotna misel o prevotljenem podzemlju, kar je burilo duhove raziskovalcev že v preteklosti. Veliko odkritih jam je danes zaradi različnih karakteristik zaščitenih, veliko pa tudi urejenih za turistični ogled. Jame v bližini Divače so: Košava jama, Divaška jama in Kačna jama. Zadnja je najdaljša na Krasu in se razteza pod celotnim južnim delom Divače. Ob povprečnem stanju vode skoznjo teče reka Reka. Ker se nekateri rovi Kačne jame nahajajo pod železnico, je za načrtovanje podhoda pomembno preveriti višine nivoja površja in zgornjih rovov jame. Nivo železnice je na 431 m nadmorske višine, rovi Kačne jame pa potekajo na nadmorski višini med 220 in 240 m (Mihevc, 2001). Višinska razlika med nivojema torej znaša približno 150 m in ne predstavlja ovire za načrtovanje pod nivojem železnice.

Med gradnjo avtoceste Divača–Kozina so bili odkriti številni kraški pojavi. Med zemeljskimi deli so odkrili okrog 50 jam (Potokar, 2011).



1	načrt Kačne jame	8	Brezno treh generacij
2	Košava jama	9	udornica Risnik
3	jama v Bukovniku	10	udornica Gorenjski Radvanj
4	udornica Bukovnik	11	udornica Divaški Radvanj
5	Doline Krgunca	12	jama Mala Triglavca
6	vhod v Kačno jamo	13	jama Triglavca
7	načrt novo odkritih delov Kačne jame		

Slika 43: Konfiguracija terena in jame v neposredni okolici Divače (kart. podl.: DOF 2012 – 2014, 2013; Geopedia, 2014; DMR, 2010; Mihevc, 2001).

Kot povzetek zadnjih dveh podpoglavij podajam opis kraške krajine kot doživljajske celote, v katerem je začutiti avtentičnost in pristnost, ki jo najlažje ubesedi domač človek, ki je v prepletu družbenih in naravnih razmer s kulturno krajino odraščal in zorel.

»Po vseh teh letih, kljub gradnji novih stanovanjskih hiš po teh kraški vasicah še vedno diši po gmajnah, po travniških rožah in po pokošenem senu v poletnih mesecih. Poleti se sliši tudi petje škržatov in kjer so se še ohranili vaški kali ali so jih ljudje obnovili, se sliši tudi regljanje žab, tako kot je bilo to pred mnogimi, mnogimi leti« (Potokar, 2011).

Ljubezen in romantičnost krasa, orisano v sestavku, lahko poleg domačega kraškega človeka na ti zemlji prav tako začuti vsak mimoidoči obiskovalec s kančkom posluha za prostor. Beseda, ki je tu bistvenega pomena, je povezanost. Čeprav z razvojem razrahljana, je imela ključno vlogo na prostor prav povezanost človeka s krajino. Po mojem mnenju se ta v zahodnem delu Slovenije najbolje kaže v kraški krajini. Razlogi za to so bili najprej praktični in vezani na golo preživetje, daleč od romantičnega in idealiziranega, vendar se zdi nekdanja interakcija človeka s kraško zemljo demokratična. Zdi se, da je bilo razmerje daj – dam pravično. Človek je negoval in spoštoval omejeno bogastvo rodovitne zemlje, le-ta mu je v zameno nudila zatočišče in hrano. V tem razmerju in povezanosti ter prostorski zasnovi stare Divače, ki je posledica tega nekdanjega odnosa, se prav tako skrivajo odgovori na vprašanje, zakaj ravno ta tema, ta kraj, ta krajina kot predmet magistrske naloge.

4.8 PROMET IN INFRASTRUKTURA

»Divača na stičišču poti« (Potokar, 2011), Divača na križišču poti. V preteklosti je ta trditev poleg prometnih označevala tudi kraj na stičišču miselnih poti in idej, ki so jih popotniki prinesli in pustili, ko so prečkali to območje, kar je zaznamovalo kulturni razvoj te krajine. Z leti in s spremenjenim slogom življenja, s hitrim tempom pa se je ta trditev osredotočila predvsem na prometne poti in njihovo tehnično izvedbo v prostoru ter udobnost koriščenja le-teh.

4.8.1 Peš in kolesarske poti

Pestrosti kraške krajine v širši okolici Divače lahko sledimo kot pešec, kolesar ali jahač, zahvaljujoč številnim urejenim peš potem. Širša okolica Divače je namreč prepredena z zanimivimi, urejenimi in markiranimi potmi, ki povezujejo Divaški Kras z Vremščico, Brkini, Škocjanskimi jamami … Na južnem robu naselja je ob udornici Risnik in naprej speljana tematska pot Krasoslovna naravoslovna učna pot Divaški Kras. Železniška postaja v Divači je prav tako lahko odlično izhodišče za kolesarje. Od Divače do Dolnjih Ležeč, Matavuna, Škocjanskih jam, Pareda, Kačič, čez Brkine, skozi Škoflje in Famlje, pod Vremščico do Senožeč ter nazaj do Divače je namreč speljan markiran Divaški kolesarski krog (Turizem, 2013).

4.8.2 Cestni promet

Ob obstoječi visoko razviti prometni mreži na tem območju je v pripravi državni prostorski načrt za avtocesto Postojna/Razdrto/Divača–Jelšane. Načrtovanje in gradnja avtoceste sledita sklepu o izboljšanju povezav znotraj trase vseevropskega cestnega omrežja (TEN-T), V. in X. panevropskega prometnega koridorja ter navezavo na Jadransko – Jonsko omrežje (Strateški projekt Kras …, 2012). Primerjalna študija predlaganih tras avtoceste še poteka. Avtocesta do Jelšan se bo torej odcepila pri Postojni, Razdrtem ali Divači – v tem primeru natančneje pri Čebulovici (hrib nad Divačo). Predlagana trasa z odcepom v Divači je označena na karti analize prometne infrastrukture širše okolice Divače v merilu 1 : 10 000.

4.8.3 Železniški promet

Prav tako v tem trenutku potekajo dela na železniškem omrežju v Divači, in sicer širitev in rekonstrukcija železniške postaje v Divači ter projekt drugega železniškega tira Divača–Koper v navezavi s koprskim pristaniščem. Gre za vzpostavitev fizične poti, ki bo rešila problem ozkega grla prometnih in blagovnih tokov čez to ozemlje ter tako imela velik doprinos h gospodarski dejavnosti, rasti in splošni organizaciji. Drugi železniški tir se bo izvajal kot izpolnitev državnega strateškega načrta na razvoju in dopolnitvi V. (Lyon–Trst–Ljubljana–Ukrajina) in X. prometnega koridorja (Razvojni program …, 2009).

V okviru del na železnici so zrušili kamniti vodni stolp ob železnici, ki je bil zgrajen v sklopu infrastrukture južne železnice v 19. stol. in je skrbel za njeno vodooskrbo. Prav tako je zaradi širitve postaje proti jugu zrušen dvoločni kamniti most čez železnico na vstopu v Divačo z Lokavske na Kraško cesto. Glavni razlog za razvoj naselja v preteklosti je bil ravno prihod železnice. Divača je torej železniško naselje in to predstavlja pomemben del identitete mesta (Rojc, 2013). Iz tega razloga bi morala obnova temeljiti na nadgradnji in spoštovanju avstro-ogrske arhitekture, saj je prav material in značilen arhitekturni slog pričevalec določenega časa in prihoda južne železnice.

V prihodnosti je prav tako načrtovana ponovna vzpostavitev sedaj ukinjene proge do Trsta za hitri (250 km/h) železniški promet. Proga Trst – Divača – Ljubljana – Zagreb ima mednarodni pomen v okviru V. panevropskega prometnega koridorja Benetke – Kijev. Načrt za progo naj bi bil izdelan do leta 2015 (Strateški projekt Kras …, 2012). Izboljšanje omrežja obenem predstavlja možnost povečanja uporabe javnega potniškega prometa, h kateremu teži evropska prometna politika (Civitas elan, 2014).

4.8.4 Letalski promet

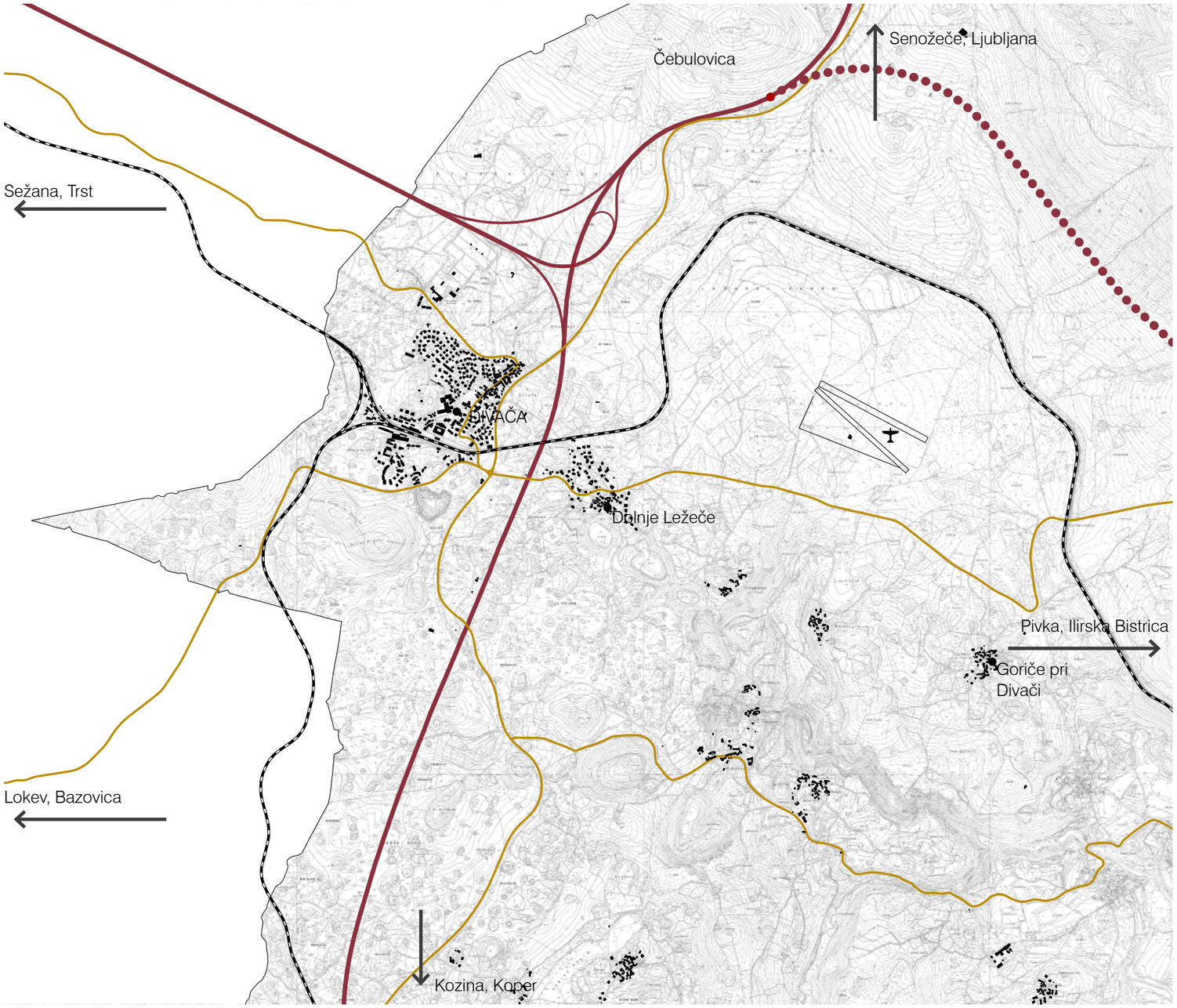
Slabe tri kilometre iz Divače proti vzhodu je na planoti Gabrk pod Vremščico locirano Športno letališče Divača, ki ga je zgradilo avstro-ogrsko vojno letalstvo med 1. sv. vojno za potrebe soške fronte. Razprostira se na okrog 52 hektarih (Mercina, 2013). Leta 2006 je postalo letališče Divača javno letališče, »eno od 15-ih v sistemu slovenskih javnih letališč, ki so namenjena za javni zračni promet ob zagotavljanju enakomernega regionalnega razvoja in so v povezavi z drugimi prometnimi sistemi« (Sklep o opredelitvi …, 2006).

Gradnja infrastrukturnih objektov – hangarjev, dostopnih poti ipd. – je v načrtu v prihodnjih letih. Danes ima to športno letališče predvsem turistični pomen, predstavlja pa osnovo za nadaljnjo vsebinsko nadgradnjo, reševanje in pomoč v primeru naravnih nesreč ter možnost nadgradnje v prometnem in gospodarskem smislu.

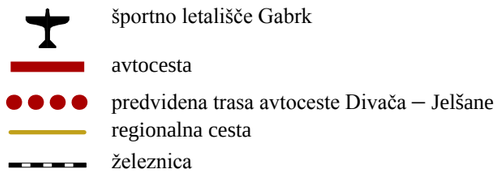
Na kartah morfogenetskega razvoja naselja lahko razberemo, da je bila v preteklosti vzpostavljena ena glavna pot v vsako smer. Razvoj in življenje v 21. stol. pa neprimerljivo bolj prepreda prostor z različno komunikacijsko infrastrukturo. Že bežen pogled na karto Divače z neposredno okolico nam pritrdi, da je res Divača na stičišču poti. Je najpomembnejše prometno središče na Krasu, vpeta je med Tržaški zaliv, Italijo in Jadran na eni strani ter prestolnico države na drugi strani. Vendar se komunikacije v prostoru danes pri gradnji manj prilagajajo konfiguraciji terena, kot se je to počelo nekdaj. Zahteve so drugačne, predvsem po udobnem, hitro prevoznem in širokem cestnem telesu. Prometno telo pa obenem postane tudi eden izmed gradnikov, ki sooblikujejo naš bivalni oz. vizualni prostor.

Vpetost komunikacijske in energetske infrastrukture v Divači s stališča pešca ali kolesarja oz. prebivalca ali obiskovalca je slaba, saj prekinja prostor, ruši njegovo zveznost in vizualno močno izstopa v krajini. Močna linearna poteza je predvsem avtocesta na vzhodnem in severnem delu naselja. Prav tako se severni del naselja grobo konča z energetskim objektom in koridorji energetskega voda.

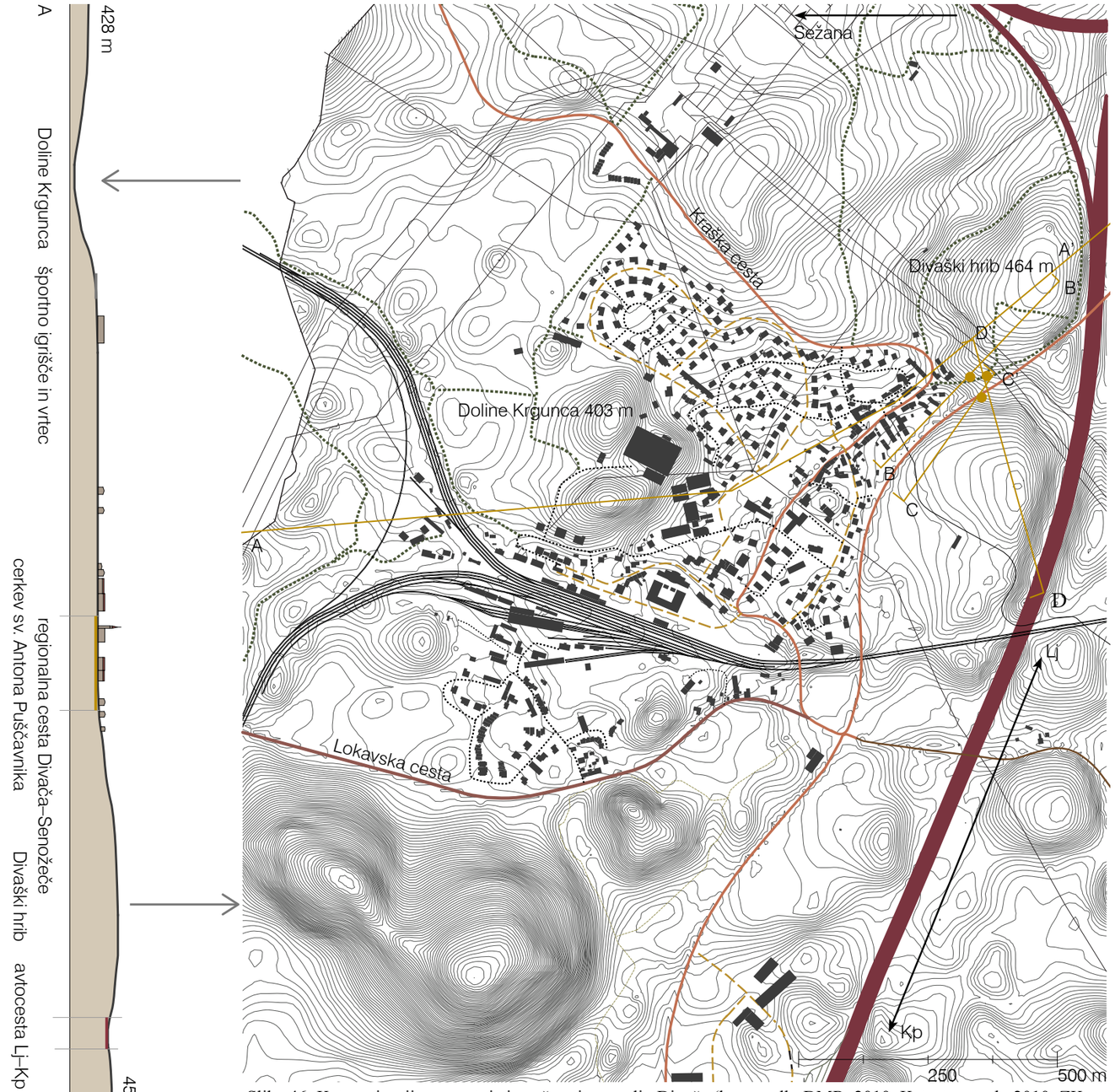
Smiselno je tudi razmisliti o povezavi med južnim in severnim delom naselja, ki ga sedaj ločuje železnica z železniško postajo. V prihodnosti se bo naselje širilo, strateški dokumenti za železniški promet v Sloveniji na tem območju načrtujejo povečanje železniškega prometa. Naselje bo v tem primeru funkcionalno in prijazno za pešce le, če bo kontinuirano povezano s premišljeno speljanimi, zveznimi potmi.



Slika 44: Prometna infrastruktura širše okolice Divače (kart. podl.: TTN, 1995; ZK GJI, 2010).



Slika 45: panorame naselja Divača s prometnicami BB', CC' in DD'. Barve se ujemajo z legendo Slike 44 (december, 2013).



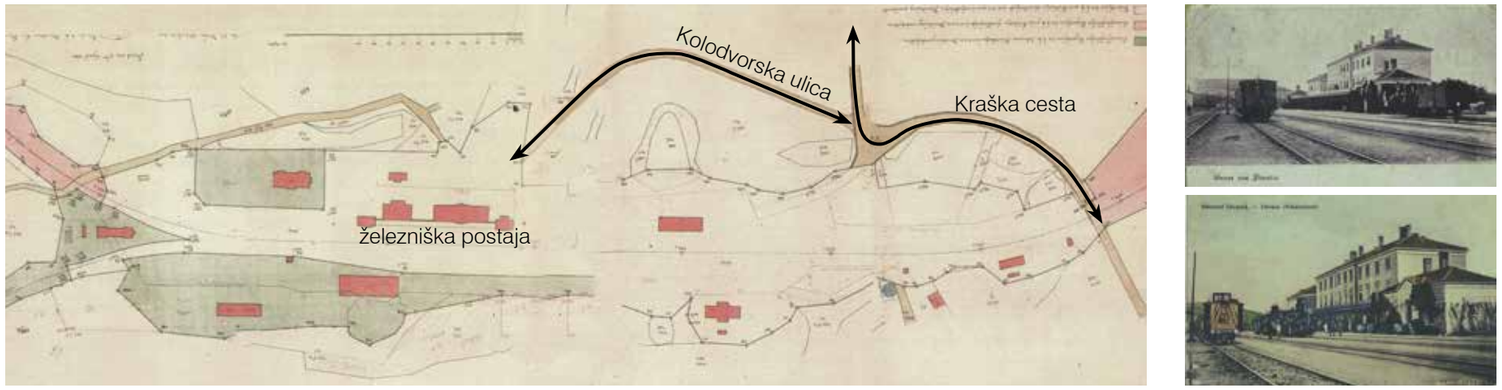
Slika 46: Kategorizacija prometnic in peš poti v naselju Divača (kart. podl.: DMR, 2010; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010) s prerezom AA'.

4.8.5 Južna železnica

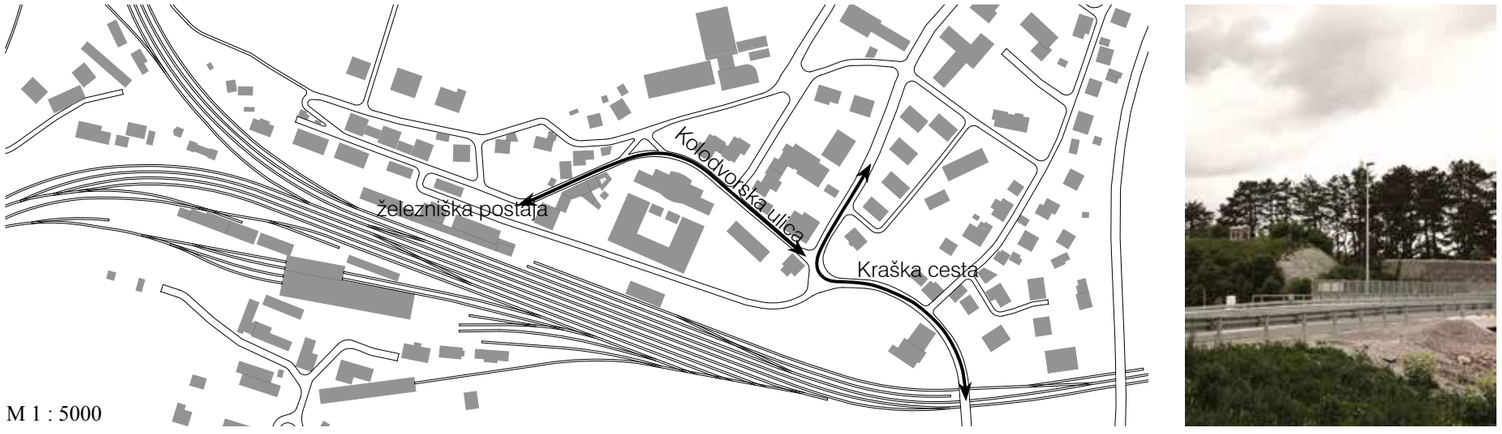
Prihod južne in istrske železnice je hkrati pomenil zagon gospodarskega, političnega in kulturnega življenja na Krasu (Potokar, 2011). Južna železnica je bila zgrajena leta 1857, z namenom povezati osrednjo Avstrijo z Jadranom. Med gradnjo sta dva oseka proge predstavljala največji izziv. In sicer gorski masiv Semmering ter v tistem času opustel kamniti kras. Po povezavi z drugim delom Jadrana (Divača–Rodik–Kozina–Pula), ko se je Avstro-Ogrska odločila, da bo Pula njena glavna vojaška luka, pa je Divača pridobila še večji pomen. Postala je namreč zvezna ali povezovalna postaja, saj sta jo uporabljali dve železniški družbi. Postaja Divača je v tovornem in potniškem prometu vsako leto pomembnejša, predstavlja pa ozko grlo v prometu na progi Divača – Koper (Potokar, 2011). Zaradi tega razloga in v povezavi z Luko Koper ter V. evropskim koridorjem poteka modernizacija in rekonstrukcija železnice v Divači ter izgradnja 2. tira do Kopra.

Posebnost divaške železnice je divaški lok, zgrajen leta 1987. S tem je omogočena direktna vožnja vlakov iz Kopra proti Sežani (Potokar, 2011). V prostoru s preostalima dvema krakoma železnice tvori težko prehoden trikotnik.

Postaja Divača je še danes ena večjih železniških postaj v Sloveniji, dolga je 1338 m. V sklopu rekonstrukcije bodo zgrajeni podhodi na perone in protihrupna zaščita, povečana bo kapaciteta postaje (Potokar, 2011). Na podlagi teh zastavljenih ciljev, ki jih predvidevajo dokumenti urejanja prostora, bom v sklopu idejne urbanistične zasnove Divače predlagala celovito prenovo organizacije objektov železnice. V poglavju morfogeneze je predstavljeno, da spremljajoči objekti železnice tedaj niso bili grajeni v kontekstu oz. komunikaciji z obstoječim grajenim vaškim tkivom. Na to kaže tudi zapis, da se je Divača po prihodu železnice delila na Vas in Postajo (Potokar, 2011). Nevzpostavljen odnos železnice do Divače leta 1857 pa se kaže še danes. Prometno je namreč glavna postaja železnice naknadno in stihijsko povezana s preostalim naseljem in glavnimi prometnicami. Iz tega razloga bom v skopu celovite rešitve podala možnost celostne zasnove železniškega in cestnega prometa v želji, da železnica postane komunikacijsko središče in eno izmed vozlišč naselja vpeto v življenje prebivalcev. Južna železnica je plod kraških kamnoseških spretnosti, saj so načrtovalci železniške proge pri gradnji železniških postaj, mostov in drugih objektov dali prednost domačemu materialu – kamnu. »Pred prvo svetovno vojno je postaja Divača veljala za najlepšo postajo med Dunajem in Trstom. Poslopje, zgrajeno sredi 19. stol., odraža arhitekturo in veličino tistega časa« (Potokar, 2011). Zaradi burje so ob železniški progi zgradili tudi visoke kamnite zidove, ki so varovali progo pred snežnimi zameti. Od tod izvira današnja značilna slika železniške proge v Divači, ki jo lahko vidimo s ceste proti Senožečam – visok kamnit zid, vodni zbiralnik in borovci ob njem (Slika 48, desno).



Slika 47: Načrt divaške postaje z opredelitvijo lastnine in rabe iz leta 1860, z razglednicami kolodvora desno (Potokar, 2011: 154–155, 414).



Slika 48: Načrt železniške postaje v Divači danes. Od leta 1860 do danes je bila dozidana glavna železniška stavba, zgrajene so bile stavbe za tehnična dela na južnem robu železnice. Trasi mostu in vstopnega dela Kraške ceste ter Kolodvorske ulice do postaje, sta iz 19. stol. Desno je slika zidu ob železnici (kart. podl.: Kataster stavb, 2010, ZK GJI, 2010).

4.9 KULTURNA DEDIŠČINA, NARAVNE VREDNOTE, EKOLOŠKO POMEMBNA OBMOČJA, NATURA 2000, ZAVAROVANA OBMOČJA

Pestrost kraške krajine, različnih kompozitov oblik kraškega reliefa in vegetacije v odvisnosti od lege, se sorazmerno odraža v veliki biotski pestrosti. Na Krasu je torej določeno znatno število zavarovanih območij, naravnih vrednot, skoraj celotno površino pa zavzemata območje Nature 2000 in ekološko pomembna območja.

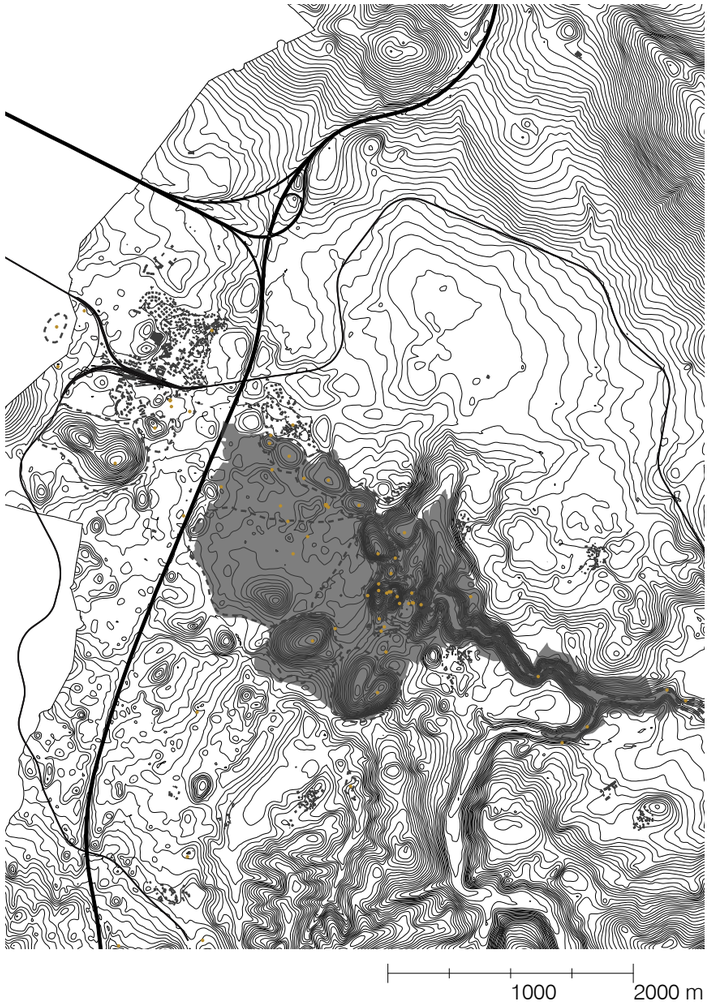
Kraška travišča, senožeti in pašniki sodijo med najbogatejša evropska travišča. Kras je bivališče velikega dela naših endemičnih podzemnih in talnih živalskih vrst ter je glede na število in raznolikost vrst najbogatejše območje v Sloveniji. Za Kras je prav tako značilna velika gostota območij oz. objektov kulturne dediščine. Ta se mora upoštevati kot pomembno izhodišče prostorskega razvoja (Strategija ..., 2004).

Na Sliki 49 je s sivo označeno območje Škocjanskih jam, ki sega skoraj do naselja Divača in je tako v prostorskem konfliktu z razvijajočo se poslovno obrtno cono Risnik. Črtkane črte označujejo udornice, točke so jame z izjemo ene v središču starega dela Divače, ki označuje lipo ob cerkvi sv. Antona Puščavnika (Naravovarstveni atlas, 2013).

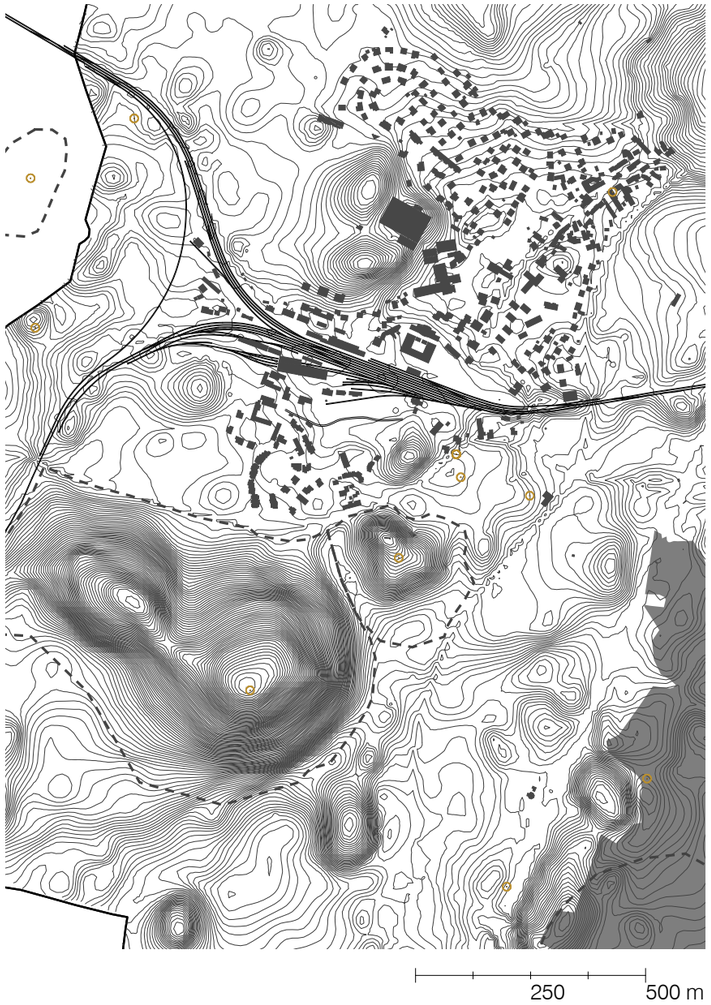
NV točke

NV območja

Škocjanske jame s ponikalnico Reko. Geomorfološka naravna vrednota. Pomemben ponorni jamski sistem Reke kot najdaljše ponikalnice v Sloveniji (Naravovarstveni atlas, 2013)



Slika 49: Območja in točke naravnih vrednot (kart. podl.: DMR, 2010; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010; Naravovarstveni atlas, 2013).

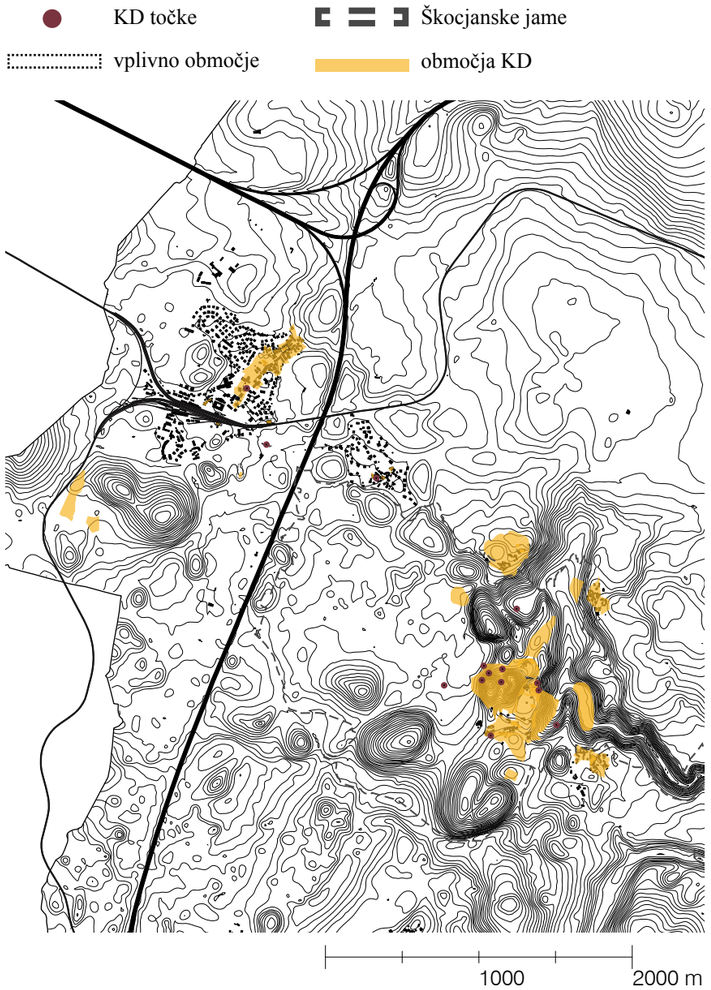


Slika 50: Območja in točke naravnih vrednot Divače z neposredno okolico (kart. podl.: DMR, 2010; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010; Naravovarstveni ..., 2013).

Zavarovana območja se navezujejo na območje Škocjanskih jam ter na udornice, točke pa na brezna in jame. Območje Nature 2000 ter ekološko pomembna območja so označena kot "Kras" in v večjem delu sovpadajo.

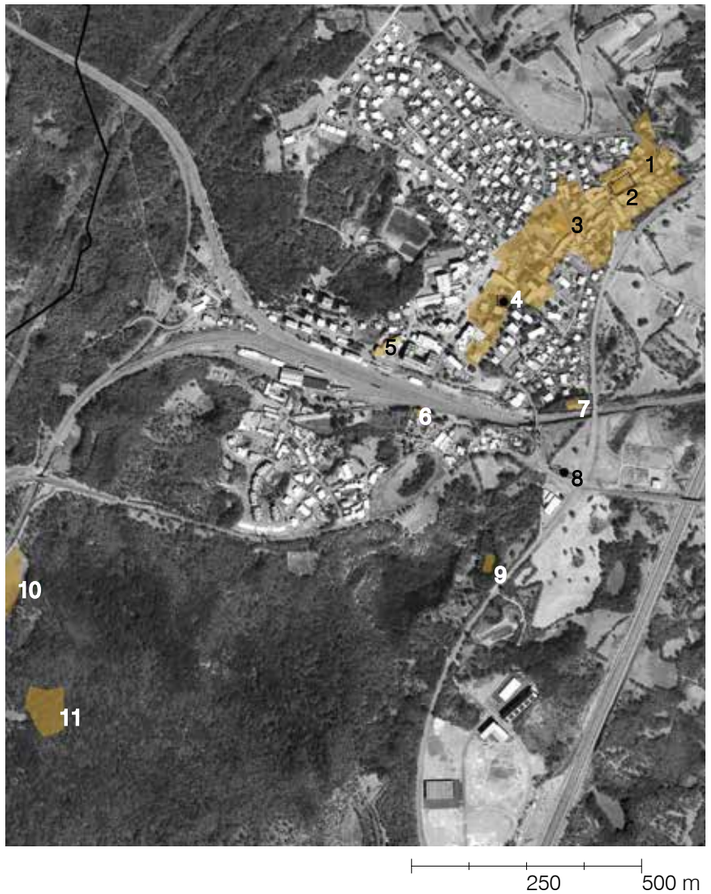
Slika 51: Zavarovana območja, ekološko pomembna območja in območje Nature 2000 (kart. podl.: DMR, 2010; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010; ZO, 2010; Naravovarstveni atlas, 2013).

V neposredni bližini je območje Škocjanskih jam še posebej bogato po arheoloških najdiščih, saj so bile nekoč jame prvo prebivališče človeka ter versko-obredni prostor. Bogato je s sakralno stavbno dediščino, gradišči ter naselbinsko in stavbno dediščino, ki temelji na značilni kraški arhitekturi. Kulturna dediščina skupaj z naravno dediščino predstavlja pomemben element identitete prostora (Strateški projekt Kras …, 2012).



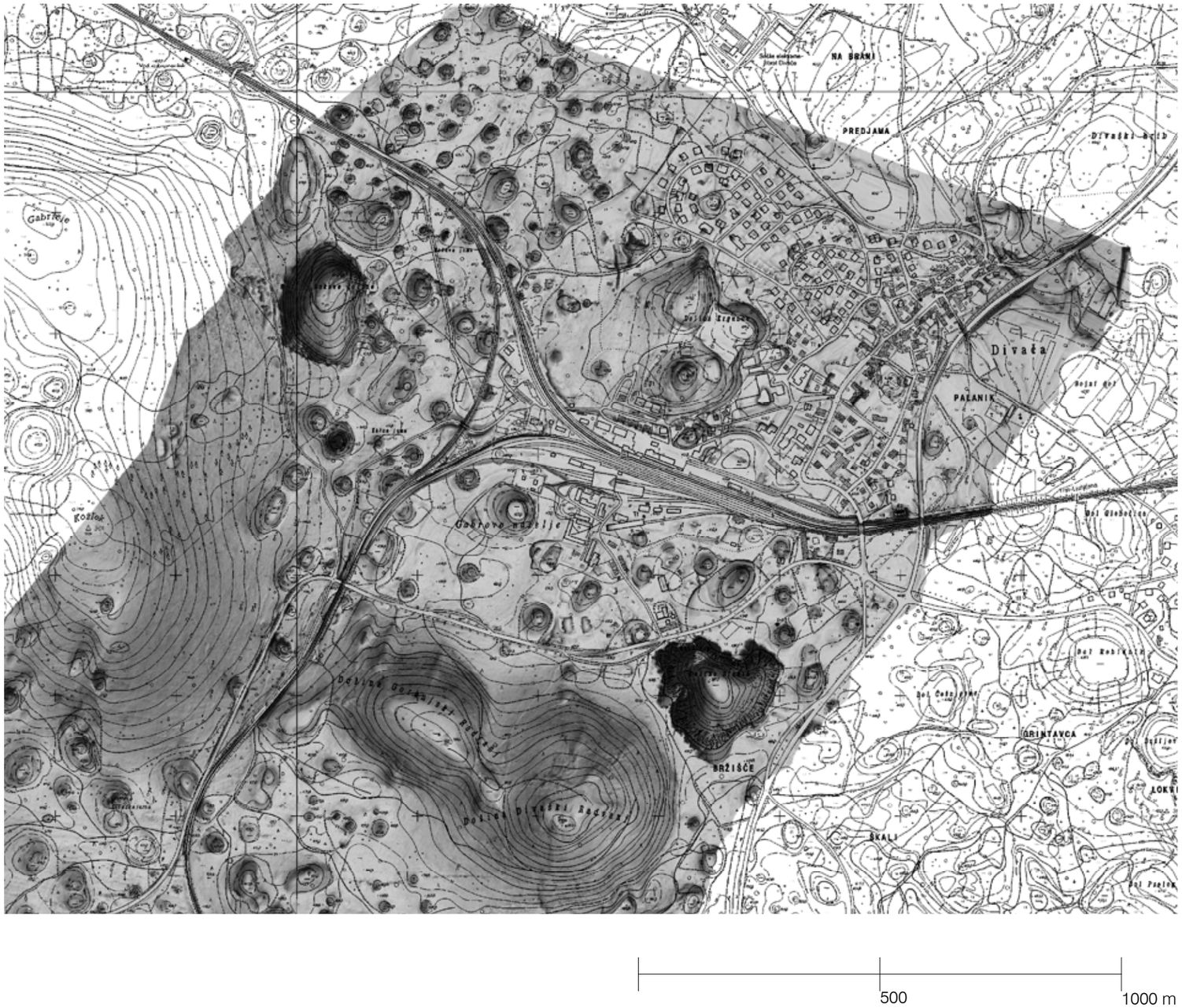
Slika 52: Območja in točke kulturne dediščine (kart. podl.: DMR, 2010; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010; Register nepremične ..., 2013).

1 vaško jedro, naselbinska dediščina
2 cerkev sv. Antona Puščavnika, sakralna stavbna dediščina
3 Škrateljnova domačija, Kraška 26, profana stavbna dediščina
4 spomenik padlim med NOB, memorialna dediščina
5 Trg 15. aprila 1, profana stavbna dediščina
6 vodna postaja za parne lokomotive, objekt porušen leta 2013 v sklopu rekonstrukcije železnice
7 vodni rezervoar, profana stavbna dediščina, objekt
8 spomenik dogodkom osamosvajanja Slovenije, memorialna dediščina, objekt, javni spomenik
9 vojaško pokopališče iz prve svetovne vojne, memorialna dediščina
10 arheološko najdišče Gorenjski Radvanj, arheološka dediščina, naselbina
11 arheološko najdišče Mala Triglavca, arheološka dediščina, jamska postojanka
(Register nepremične kulturne dediščine, 2013)



Slika 53: Območja in točke kulturne dediščine naselja Divača (kart. podl.: PISO, 2013; Register nepremične ..., 2013).

Kako kompleksne, prepletene, zgrajene in ‘‘neurejene” so krajine, zelo dobro prikazujejo karte, pridobljene z laserskim skeniranjem površja. Tehnika LiDAR aplicirana v arheoloških raziskavah tako danes prispeva k boljšemu razumevanju razvoja krajine skozi čas. Posnetki površja niso samo bogat palimpsest zapisov določenih obdobij, temveč so razlagalec sprememb v krajini, ki so se dogajale zaradi naravnih vzrokov ali človekovih posegov. So pojasnilo trenutnega stanja. Če so do sedaj konkretne objekte kulturne dediščine predstavljali arhitektura ali predmeti naših prednikov, s to tehniko odstiranja plasti površja krajina z oprijemljivimi podatki postane bolj neposreden predmet kulturne dediščine. Posnetki namreč nosijo znanje in spoznanje o ravnanju s krajino predhodnih rodov, iz katerih se lahko veliko naučimo za boljši jutri (Pugelj, 2013). Krajine lahko torej opredelimo tudi kot zapis sledi preteklih in sedanjih aktivnosti. Te sledi so posledica človekovega vmešavanja v krajino in tudi veliko bolj počasnih, drugačnih naravnih procesov. To je širjenje gozdov, premikanje strug rek itd. Krajine, ki na prvi pogled delujejo kot statične in nespremenljive, so v resnici aktivne (Mlekuž, 2012). Karta površja Divače kaže na to, da velikih sprememb v krajini na tem območju ni bilo. Gre predvsem za lokalizirane človekove posege v zvezi z obdelovanjem zemlje ali koriščenjem njenih virov. Tako lahko v veliko vrtačah oz. udornicah prepoznamo apnice (temne pike) in kamnolome, kjer so žgali apno ter poti, ki so po pobočju udornice vodile do apnic. Svetle zaplate prikazujejo kulturne vrtače, v nekaterih lahko prepoznamo tudi nekoč obstoječe kulturne terase. Za razvoj zasnove, je pomemben podatek, razviden iz karte, da so na naselje od nekdaj vezane tri večje reliefne oblike kulturne krajine. To so sistem vrtač Doline Krgunca in dve vrtači južno od železnice, ki jih je kot pričevalke tradicionalne kulturne rabe kraške krajine smiselno še naprej ohrnjati, povezati z naseljem in oblikovati v zeleni okvir grajenega tkiva. Kjer se razprostira naselje, na pozidanih in sorodnih zemljiščih pa prejšnjih oblik površja ni mogoče več razpoznati.



Slika 54: Posnetek Divače pridobljen z laserskim skeniranjem površja. Rojeni smo v svet naših prednikov (Zavod ..., 2014).

4.10 TURIZEM

Turistična dejavnost sloni predvsem na zgoraj opisani naravni in kulturni dediščini območja. V antičnem Rimu so veliko zanimanje vzbujali predvsem neobičajni kraški pojavi in vodno podzemlje. Imeli so mitološki pomen ter tako postali romarsko središče osrednje in južne Evrope. Z razvojem znanosti je Kras postal atraktiven za številne raziskovalce. Ti so nekako naznanili razcvet potovanj, saj je zaradi njih Kras v svetu postajal vedno bolj znan (Potokar, 2011).

Divača je tako s časom in prihodom železnice postala izhodišče za obisk svetovno znanih kraških znamenitosti. Konec 19. stol. je bila zelo obiskana Divaška jama, saj so tu organizirali kulturne dogodke, zborovanja in podobno. Poleg Slovencev so prihajali Italijani, Čehi in Nemci (Potokar, 2011). Z razvojem turizma se je začelo povpraševanje po prenočiščih in restavracijah za goste. Tako je bila najprej zgrajena stavba z restavracijo, trgovino in nekaj sobami nasproti železniške postaje, kasneje pa še hotel Central oz. današnji Risnik. Največji delež gostov so predstavljali tržaški meščani. Turiste je poleg kraških pojavov, prijetne klime, lepe krajine, dobre hrane in pijače že pred 1. sv. vojno začela privabljati tudi Kobilarna Lipica (Potokar, 2011).

Divača je v tistem času slovela tudi kot kraj nad reko Reko. O neokrnjenosti in lepoti narave, ki je predstavljala temelj turizma, priča tudi naslednji zapis: »Reka Reka je bila čista kot biser in ljudje so prihajali od daleč in blizu, da so se osvežili v bistri vodi. Žene mlinarjev pa so turistom postregle z okusnimi postrvmi, krapi in mrenami iz rečne struge« (Potokar, 2011). Slabo stoletje pozneje so vodotoki v Sloveniji, razen v zgornjih tokovih, skoraj povsem izgubili svoje vrednote. Reka Reka je bila vse od svojega izvira do Škocjanskih jam v preteklosti glavni vir življenja. Izobilje, ki ga je nudila, je bilo spoštovano. Nanjo je bila vezana obrt, gozdarstvo in kmetijstvo. Številni zapuščeni mlini, žage in kmetije, nanizani ob njej, nam danes govorijo o tej zgodbi preteklosti. Reko Reko bi morali obravnavati kot izvor življenja in energije. Zato namesto danes ob njej lociranih parkirišč, industrijskih con in podobnega, s katerih se spirajo strupene snovi, v njej prepoznavam velik potencial za delno oživitev dejavnosti, ki so bile nanjo vezane še pred sto leti. Obnova določenih kmetij ob toku Reke, ki so obenem plod arhitekturnih oz. stavbarskih spretnosti tistega časa, ter skrb za njeno čistočo bi v smislu zdravega okolja in ljudi, turističnem, ekološkem in tudi gospodarskem smislu pomenila velik doprinos k kvaliteti bivanja v jugozahodni Sloveniji.

Divača danes nima več značaja letoviškega kraja. Osnovo, na kateri deluje turizem Divače danes, predstavljata obnovljena Škrateljnova domačija, ki je obenem prireditveni in konferenčni prostor, ter kulinarična ponudba nekaterih restavracij.

Pred Divačo imajo v smislu turističnega obiska in doživetja kraške krajine seveda prednost avtentične kraške vasice s turističnimi kmetijami in kulinarično ponudbo. Vsa večja urbana naselja na Krasu so skozi rast izgubila kraški *genius loci*, duh prostora, moj cilj pa je z novo idejno urbanistično zasnovo Divače v naselju obuditi prav to: zavest o Krasu in kraški identiteti vplesti v vsakdanje življenje prebivalcev. Krajinsko urbanistično ureditev bom gradila na misli, naj Divača postane pomembno reprezentativno kraško mesto na vstopu v kraško kulturno krajino/Kras.

4.10 PREGLED PREDLOGA OBČINSKEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA NASELJE DIVAČA

Namenska raba prostora

- S – območja stanovanj
- C – območja centralnih dejavnosti
- I – območja proizvodnih dejavnosti
- B – posebna območja
- Z – območja zelenih površin
- P – območja prometne infrastrukture
- O – območja ostale infrastrukture
- A – površine razpršene poselitve
- K – kmetijska zemljišča
- G – gozdna zemljišča
- V – površinske vode
- V – območja vodne infrastrukture

Ključna nestrinjanja s predlogom občinskega prostorskega načrta sem razdelala v problemski karti. Tu bi opozorila na nekatere krovne načrtovalske prijeme. To so neupoštevanje kraških, reliefnih oblik pri določanju obsega in strukture zazidljivih območij, velikost in struktura nove parcelacije ni približana vzorcu parcelacije tradicionalne kraške pozidave. Zelene mestne/rekreacijske površine so načrtovane parcialno, območje predvideno za proizvodno dejavnost je z naseljem nepovezano, veliko po obsegu ter v konfliktu s sosednjo rabo. Meji namreč na Regijski park Škocjanske jame, preko tega območja poteka niz udornic od Škocjanskih jam v smeri ponora podzemnega toka Reke, ki predstavlja občutljiv naravni sistem (Slika 40). Praksa pri izdelavi OPN je danes takšna, da so ti naročeni pri zunanjih urbanističnih pisarnah. Če so delani na takšen distanciran način, ali ne bi bilo smiselno vključiti domače arhitekte, ki svoje okolje najbolj poznajo, saj so z njim rasli, spremljali njegove spremembe in potrebe, zdaj pa z njim živijo. Ali ne bi vsaka občina potrebovala mestnega arhitekta, čigar naloga bi bila v sodelovanju z domačini kreirati okolje, ki v resnici sodi v ta prostor?

Slika 55: Javna razgrnitev občinskega prostorskega načrta Divače (PISO, 2014).

4.11 PROBLEMSKA KARTA

V tem sklopu so predstavljeni ključni problemi naselja in njegove okolice, opredeljeni na podlagi predhodnih analiz.

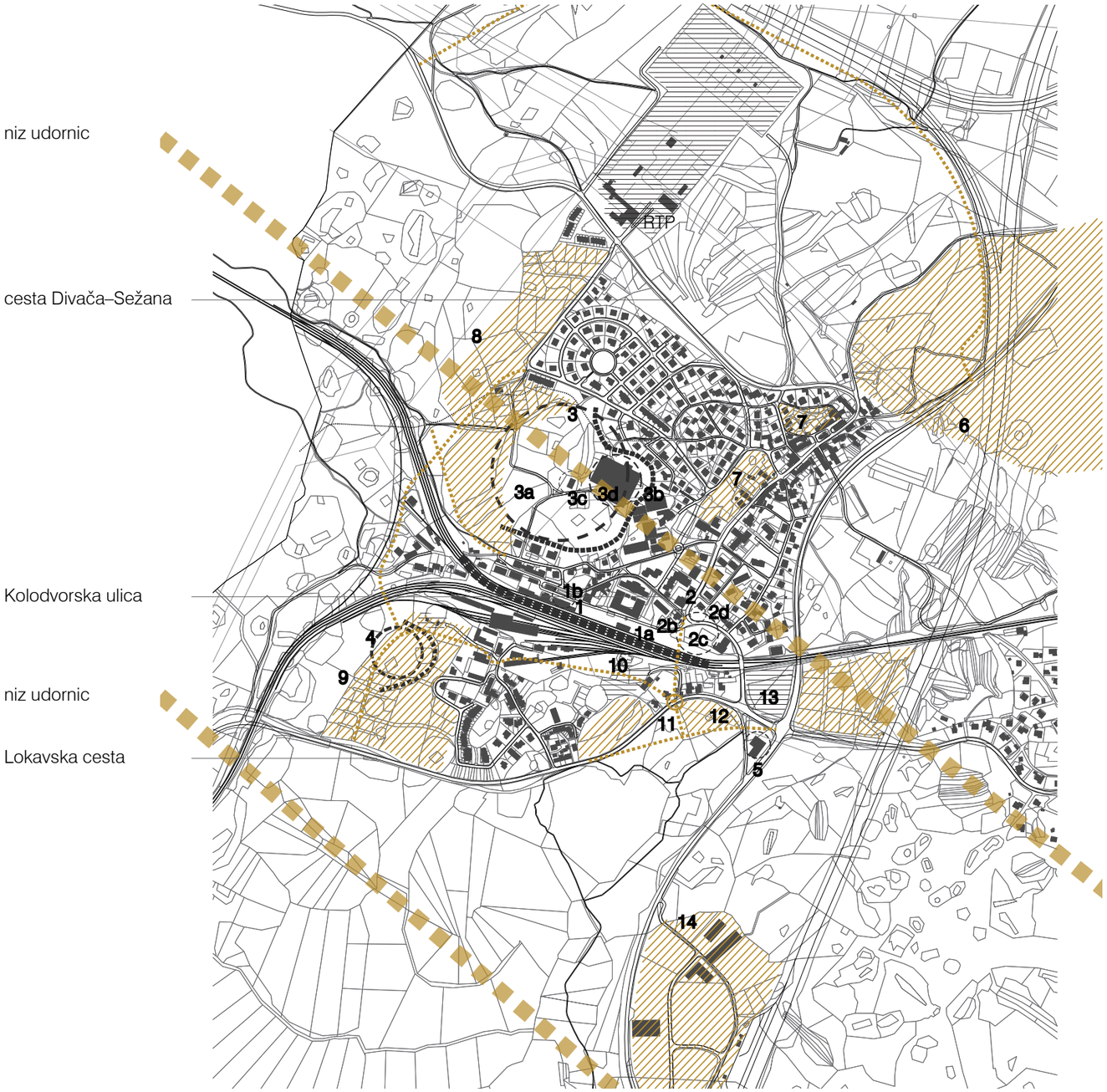
1. Železnica

Problem: postajni objekt železnice je zastarel. Železnica grobo ločuje naselje, povezanost spremljajočih objektov železnice s preostalim naseljem je slaba.

Cilj: ob načrtih, ki v prihodnosti načrtujejo izgradnjo 2. tira ter povezavo Trsta in Ljubljane s hitro železnico, je smiselno razmišljati o oživitvi in posodobitvi tega prostora. Oblikovanje segmentov železnice v povezano, funkcionalno strukturo, ki naj postane komunikacijsko središče naselja oz. kolodvor.

1a/ Železnica grobo ločuje severni in južni del naselja. Za povezanost naselja ter udobno gibanje pešcev je ključna vzpostavitev povezav za pešce oz. podhodov pod železnico.

1b/ Slaba oblikovna podoba in vloga Trga 15. aprila pred železniškim poslopjem. Gre za nepovezano, parcialno ureditev parka s fontano in vrstama kostanjev. Potrebno bi bilo vključiti trg v mestno življenje, ga zaokrožiti in oblikovati v povezavi z železniško postajo.



Slika 56: Problemska karta (kart. podl.: Zemljiški kataster, 2010; Kataster stavb, 2010; ZK GJI, 2010; Občinski prostorski ..., 2009).

Slika 57: Točka 1 in 1b (april, 2013).

2. Središče mesta

Problem: v modernizmu je stihijsko nastal središčni prostor Divače. V tem območju so skoncentrirane centralne dejavnosti, vendar te same po sebi ne tvorijo mestnega trga. Divača tako do danes še nima oblikovanega parterja glavnega mestnega središča.

Cilj: zasnova glavnega mestnega trga.

2a/ Oblikuje in zaokroži se nastavek tega območja v mestni trg s površinami za pešce ter dopolnitev obstoječih storitvenih dejavnosti/programa tega območja.

2b/ Lokacija bencinskega servisa na tem mestu je neustrezna. Iz mestnega središča, namenjenega predvsem pešcu, se umakne ob mestno vpadnico.

2c/ Obstoječe kamionsko parkirišče se preseli na drugo lokacijo izven središča mesta, ta del postane del mestnega trga, saj ga obdajajo stavbe s storitvenimi vsebinami.

2d/ Park pred vilo iz 19. stol., kjer je danes pošta, se ohrani oz. oblikovno dopolni ter postane del trga.

Slika 58: Točka 2, 2b, 2c in 2d (april, 2013).

3. Doline Krgunca

Problem: obstoječe grajeno tkivo na robu Dolin Krgunca, skupini treh vrtač na zahodnem robu naselja, nima vzpostavljenega odnosa s tem krajinskim območjem.

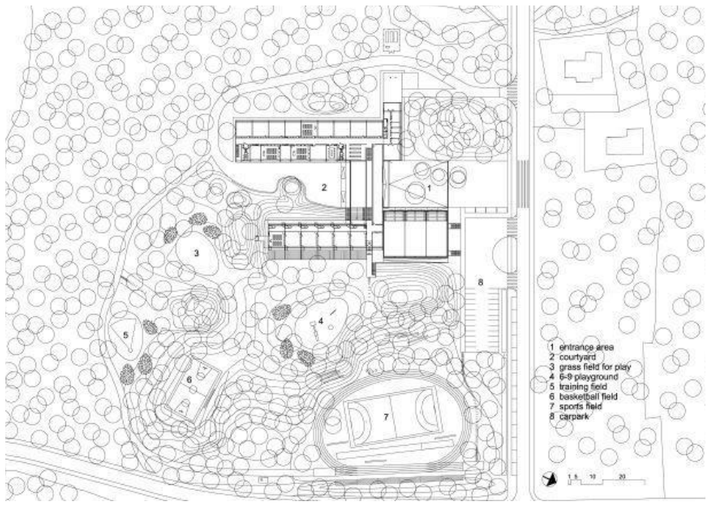
Cilj: za to območje, ki je pomemben pričevalec kraške krajine, nosilec identitete in del krajinskega sistema, je ključno, da se ohranja kot zeleno območje naselja, da se v naselje vključi preko peš poti, gradnja na robu tega območja pa bi se morala v največji meri prilagajati naravnim razmeram (konfiguraciji terena, vegetaciji).

3a/ Skupina vrtač je del niza udornic, ki potekajo od Škocjanskih jam do Divaškega Krasa. Varovanje tega sistema je torej pomembno tudi zaradi varstva podzemne Reke.

3b/ Rob med Dolinami Krgunca in naseljem v bistvu predstavlja težko prehodno mejo. Območje je iz naselja težko dostopno oz. nekako izrinjeno. Na SV delu ju ločuje velika višinska razlika. Pri načrtovanju prostora je to območje splošno obravnavano kot ovira, nekateri deli so že antropogeno nasuti.

3c/ Sporna je umestitev in oblikovanje čistilne naprave, saj je locirana v samem središču doline, s svojo zasnovo se ne odziva na obdajoči prostor.

3d/ Nogometno središče na SZ robu doline se ne prilagaja konfiguraciji terena. Kot nasprotje in primer dobre prakse podajam projekt Ane Kučan za ureditev igrišč ob Osnovni šoli Ob Rinži. Gre prav tako za kraški relief oz. vrtače, zasnovana igrišča pa sledijo terenu. Na ta način dobimo prijeten prostor za klopi na pobočju vrtače. Umeščena so tako, da se prvinski gozd ohrani, s tem pa tudi njegove socialne funkcije in ugodne klimatske razmere (Kučan in sod., 2010).



Slika 59: Načrt ureditve ob Osnovni šoli Ob Rinži (Osnovna šola ob Rinži, 2014).

Slika 60: Točka 3. Levo čistilna naprava, desno nogometno igrišče (april, 2013).

4. Problem: vrtača na zahodnem robu Gabrovega naselja je danes še ohranjena, njen rob je nepozidan, vendar je ključno opozoriti na ravnanje z njo v prihodnosti.
Cilj: enako kot Doline Krgunca je to prostorska vrednota, ki bi morala biti v prihodnosti obvarovana pred zasutjem in pozidavo ter ustrezno vključena v urbanistično zasnovo. Takšni prostorski gradniki, prazni prostori znotraj grajenega, so namreč ključni elementi pri osnovni berljivosti in strukturiranosti prostora ter so nosilci identitete prostora.

Slika 61: Točka 4 (oktober, 2013).

5. Problem stihijske gradnje: objekt na začetku Lokavske ceste pred vstopom v naselje Divača kaže na neoliberalno načrtovanje in gradnjo v prostoru.
Cilj: je preprečiti parcialno oblikovanje in stihijsko gradnjo. Ključnega pomena za prihodnost naselja in kvaliteto bivanja v njem je celostno načrtovanje mestne podobe in dejavnosti.

Sklop, ki sledi je vezan na osnutek in javno razgrnitev občinskega prostorskega načrta (Občinski prostorski ..., 2009; PISO, 2014).

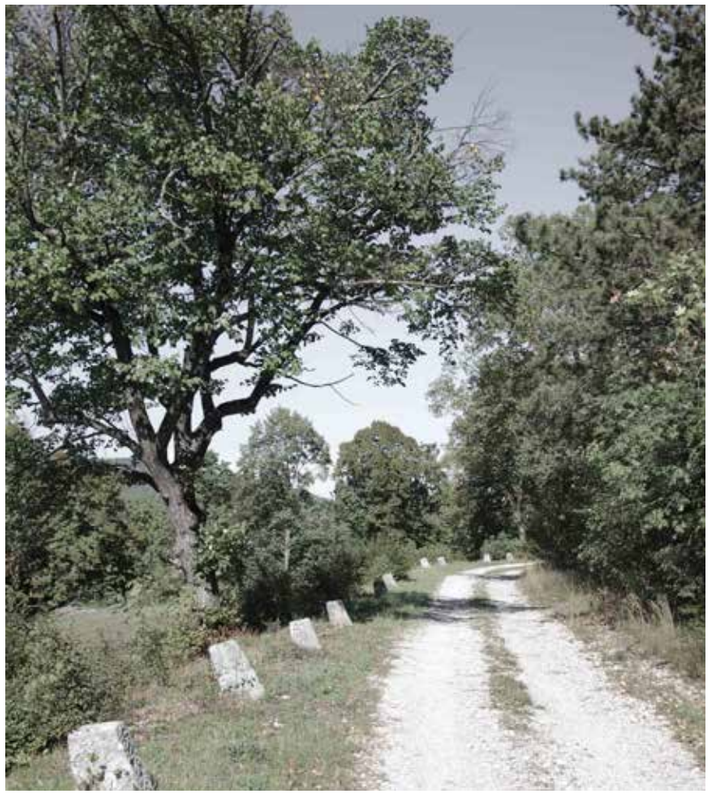
6. Problem: na območju Divaškega hriba je predlagana trasa obvoznice do Sežane za razbremenitev tranzitnega prometa čez naselje.
Cilj: Divaški hrib je oblikovno, vsebinsko in urbanistično pomemben za naselje. Gre za priljubljeno sprehajališče Divačanov, obenem je to najvišja reliefna točka v lokalnem merilu. Smiselno je varstvo in nadgrajevanje športnorekreativne vsebine. Obvoznica bi torej morala biti izvedena na način, da se ohrani entiteta tega območja.

7. Problem: nevarnost pozidave praznega prostora, ostankov kulturne kraške krajine znotraj starega vaškega jedra.
Cilj: Ta območja je kot nosilce identitete in zaradi celostne mestne podobe pomembno ohranjati.

8. Problem: struktura zarisanih parcel na predvidenih območjih za novogradnje kaže na neupoštevanje lokalnih specifik: konfiguracije terena, vegetacije, velikosti parcel starega vaškega jedra. Prav tako je sporen obseg zazidljivih območij. Ta ne predvideva nobene vključitve mikroreliefa ali dela obstoječih vegetacijskih sestojev.

9. Za točko 9 velja enako kot za točko 8.

10. Problem: veliko površino tu zavzema avtomobilski odpad. Sedanja organizacija te dejavnosti je v konfliktu z drugo okoliško rabo.



Slika 62: Točka 6 (avgust, 2013).

Slika 63: Točka 7 (april, 2013).

Cilj: predlagati zasnovo sodobne predelovalnice materialov, ki bi potekala v enem izmed objektov ob železnici, od koder bi se reciklirani materiali takoj preusmerili na železnico in dalje na prodajne trge.

11. Problem: za predlagane nove cestne povezave v južnem delu naselja je pomembno pretehtati katere so res utemeljene.
Cilj: osredotočiti se na zasnovo poti po meri pešca in hkrati povezati urbano tkivo s krajinskim. S površinami za udobno gibanje pešcev in kolesarjev mestne strukture niso obremenjene z avtomobilskim prometom, pešcu vrnemo življenjski prostor ter spodbujamo zmanjšanje uporabe avtomobilskega prometa.

12. Problem: s to točko je označeno območje, ki je na pobudo krajanov na prostorskih delavnicah predlagano za gradnjo doma starejših občanov in varnih stanovanj.
Cilj: mestne vsebine je potrebno celostno načrtovati in tako povezati v funkcionalno celoto.

13. Problem: na tem mestu je predvidena gradnja nakupovalnega centra. Oblikovanje teh običajno ne sedi lokalnim specifikam.
Cilj: od tu se odpira pogled na kamniti zid in vodni zbiralnik južne železnice, borovce in staro vaško jedro z zvonikom cerkve, kar tvori značilno mestno sliko, ki jo je potrebno obvarovati. Namesto nakupovalnega središča predlagam, da te vsebine zavzamejo prostor v starem jedru in novem trgu ter na ta način oživijo naselje.

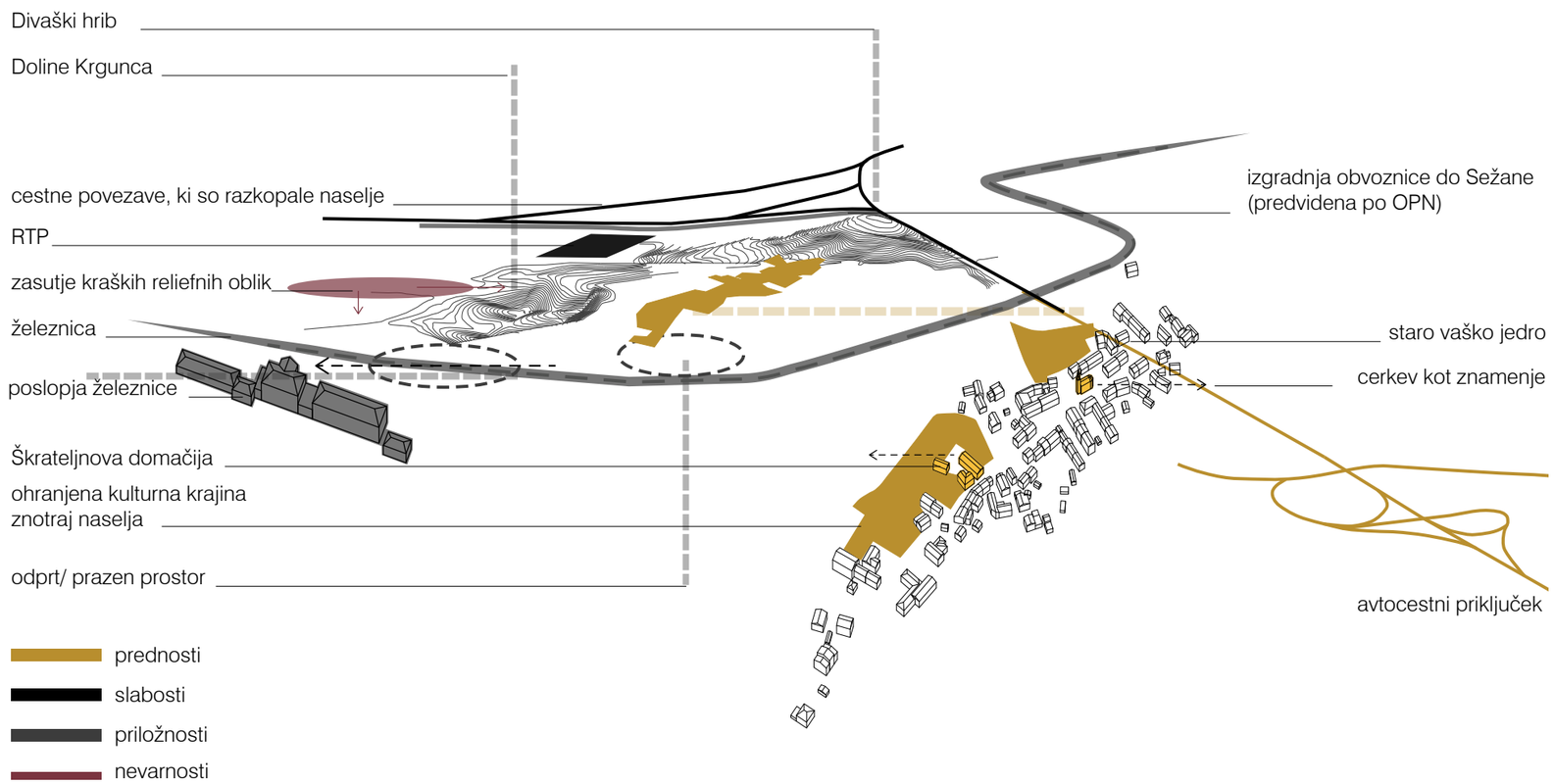
14. Problem: lokacija nove poslovno-obrtne cone Risnik med traso avtoceste in traso regionalne ceste Divača–Kozina–Koper, predstavlja dislocirano enoto naselja. Prav tako to območje meji na Regionalni park Škocjanske jame, ki spada pod Unescovo svetovno dediščino.
Cilj: na tem območju bi bilo smiselno oblikovati peš in kolesarske povezave Divače (Lokve, Lipice) s Škocjanskimi jamami, industrijo in obrt pa navezati na železnico in opuščene objekte ob njej. Dostava in oddaja surovin bi tako potekala neposredno s tovorniškim železniškim prometom.

Ob javni razgrnitvi osnutka občinskega prostorskega načrta so prebivalci Divače izrazili nekatere želje in opozorili na določene probleme. Želje so povezava parka Kraških pojavov pri Divači s parkom Škocjanske jame, oblikovanje centra Divače z glavnim trgom, oblikovanje mestnih ulic, parkov in drevoredov (Občinski prostorski ..., 2009).

Slika 64: Točka 10 (april, 2013).

Slika 65: Točka 13 (november, 2013).

5 POVZETEK PROSTORSKIH ANALIZ S SWOT ANALIZO



Slika 66: Prostorske strukture opredeljene kot prednosti in slabosti ter priložnosti in nevarnosti glede na SWOT analizo.

Za vrednotenje analiziranih prostorskih struktur Divače sem uporabila SWOT analizo (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats), s katero lahko izpostavimo prednosti in slabosti trenutnih razmer ter priložnosti in nevarnosti v nadaljnjem razvoju kraja. Poda nam jedrnato sliko in omogoča hiter vpogled v situacijo.

PREDNOSTI

— Staro vaško jedro kot zgodovinska komponenta kraja je pričevalec o tradicionalnem stavbarstvu krasa z značilno tipologijo stavb in je zavarovano kot območje kulturne dediščine.
— Ohranjene zaplate kulturne kraške krajine znotraj naselja, skupina vrtov, značilen mikrorelief in vegetacija, so pričevalci tradicionalne agrarne rabe kraške krajine v preteklosti in so pomemben člen mestnega zelenja danes ter soustvarjalci kraškega ambienta oz. identitete naselja.
— V starem vaškem jedru je sodobno prenovljena kraška, Škratel-jnova domačija. Tu je danes nastanjen Muzej slovenskih filmskih igralcev, ki ima pomembno vlogo pri turistični prepoznavnosti in obiskanosti kraja, pomeni programsko in doživljajsko obogatitev naselja.
— Cerkev iz 17. stol. je posvečen prostor sredi naselja, pred njo je ohranjena vaška lipa. Obe tvorita pomensko in vidno znamenje.
— Bližina avtoceste: slab kilometer iz naselja je avtocestni priključek na avtocesto do Kopra/Ljubljane/Sežane in Trsta. Avtocesta omogoča hitro in udobno potovanje prebivalcev Divače drugam, hkrati pa je neposredno dostopna za turiste, obiskovalce.

SLABOSTI

— Prepredenost neposredne okolice Divače s komunikacijsko infrastrukturo, predvsem krak avtoceste do Sežane severno od naselja grobo prekinja stik naselja s krajino in kljub podhodom otežuje prosto gibanje pešca po krajini.
— Razdelilna transformatorska postaja, ki je locirana neposredno ob naselju, povzroča vizualno onesnaženje.

PRILOŽNOSTI

— Razvoj železnice in hitre povezave od Divače do Trsta bo zagotavljala udoben in učinkovit javni promet. Prav tako ima velik pomen za turizem zaradi povezave Ljubljana–Divača (Škocjanske jame, Lipica)–Trst.
— Izgradnja 2. železniškega tira do Kopra za optimizacijo blagovnih tokov z Luko Koper obeta doprinos v gospodarstvu.
— Železnica je pomemben del identitete Divače, na kateri bi lahko slonel razvoj mesta. To pomeni priložnost za oblikovno in pomensko prenovo, razvoj železniškega križišča v komunikacijsko središče naselja.
— Specifične kraške reliefne oblike: skupina treh vrtač in Divaški hrib sta pomembna člena mestnega zelenja, prostor za rekreacijo in šport. Predstavljata krajinski okvir naselja, specifične kraške oblike terena ponujajo priložnost za drugačno in zanimivo oblikovanje ob upoštevanju in prilagajanju reliefu.
— Izgradnja obvoznice do Sežane, predvidene v OPN bo zgrajena v smislu razbremenitve tranzitnega prometa čez staro vaško jedro. Trasa se glede na OPN nasloni na obstoječ krak avtoceste proti Sežani ter se potem, ko zobide RTP, priključi nazaj na Kraško cesto. Ta varianta torej ne odreže Divaškega hriba od naselja, ker poteka ob obstoječi infastrukturi. Povezava naselja s krajino ostaja, hkrati pa se pokaže priložnost za oblikovanje parterja vaškega jedra kot *shared space*, ki se povrne pešcu.

NEVARNOSTI

— Težnja po zasutju specifičnih kraških reliefnih oblik (vrtač) za pridobitev več zazidljivih površin. Površine ob in v naselju bi morale ostati nepozidane in smiselno vključene v celostno urbanistično zasnovo kot ključni elementi praznega prostora, ki pripomorejo k berljivosti prostora. To pomeni, kako se v prostoru znajdemo v vsakdanjem življenju, ali je varen, pregleden, domačen ipd. Obenem so to nosilci identitete kraja.

6 MODERNISTIČEN ODNOS DO PROSTORA VS. ČASOVNA IN FIZIČNA KOTINUIRNOST PROSTORA

Divača je prve velike širitve naselja doživela v času poznega modernizma oz. po letu 1960. Takrat se je zgodil velik preskok pri načinu urejanja prostora. Še na začetku 20. stol. je imelo naselje pretežno vaški značaj, dejavnosti so bile vezane na okoliško krajino, zato je tudi vnos struktur v prostor potekal v integraciji z obdajajočo krajino. Načrtovanje naselja v drugi polovici 20. stol. pa konceptualno izhaja iz doktrine povojnega modernizma oz. funkcionalizma. Ta se je v urbanizmu in arhitekturi spraševala o bivanjskih idealih ter na kakšen način zasnovati in organizirati dejavnosti (delo, rekreacija in prosti čas, promet) v prostoru ter kako preko tega množicam zagotoviti udobno življenje v mestih. Po vojni se je namreč začela graditi nova industrija, novo gospodarstvo, delovna mesta so se odpirala, populacija je naraščala. Na vprašanje temeljnih bivanjskih zahtev so tako odgovorili s stanovanjskimi celicami, kar se da racionalnih dimenzij, minimalno potrebnih za življenje ene družine, združenih v večstanovanjske bloke. Ker je torej moralo biti v kratkem času zadoščeno potrebi po velikem številu ekonomičnih in racionalnih stanovanj, se je arhitektura oprla na izračunane standarde, človeku zadostne za udobno življenje. Sčasoma, v pozni moderni, sta se arhitektura in urbanizem, prej prežeta z bivanjskimi ideali, zbanalizirala in posplošila. »Razširjena in nekritična uporaba teh vzorcev je povzročila degradacijo samega bistva funkcionalistične stanovanjske arhitekture …« (Mihelič, 1983). Vzporedno s tem je bil pri načrtovanju zapostavljen vidik odnosa do prostora, v katerem se je določena arhitektura gradila. Ta neodnos do prostora lahko danes prepoznamo tudi v Divači. Z drugačno zasnovo družbe se je pretrgala neposredna vez ljudi z domačim okoljem. Stroga delitev med delom ter prostim časom je uvedla funkcionalistično (racionalistično) načrtovanje, ki je sčasoma pravzaprav postalo profitno.

V sedanjosti ko je pomanjkljivost tistega časa prepoznana, imamo priložnost to v nadaljnje popraviti. Skozi posamezne primere dobre prakse v urbanizmu in arhitekturi se danes počasi dviga zavest o prednostih načrtovanja, ki poteka v kontekstu s prostorom. Vsaka prostorska zasnova sooblikuje skupno celoto, v kateri živimo vsi, in če ima ta zasnova posluh do svoje okolice, ponuja kvaliteten bivalni prostor ter obenem ustvarja identiteto skupnosti.

V prelomnem obdobju miselnosti, ko ljudje ugotavljamo kako nujna je vez in izkušnja z naravo ter kaj pravzaprav pogojuje naše zdravje, smo dobili priložnost, da ponovno premislimo, na kakšen način hočemo živeti. Bivalni prostor pogojuje naše zdravje in zdravje prihodnjih generacij, uničeno okolje pa pomeni slabše pogoje življenja. Če danes ne bomo prisluhnili prostoru, bo to v prihodnosti vse težje, kajti vedno je težje popravljati za nazaj. Zavedanje o današnjem (slabem) stanju okolja bi moralo biti povod za vzdržno načrtovanje v prihodnosti.

Capuder Vidmar (2012) je mnenja, da sodobna kriza prostora izvira tudi iz odtujenosti med arhitekturnimi in urbanimi rešitvami ter prostorom, v katerega so postavljene. Izvor odnosa zahodnega človeka do prostora sega nazaj v antični Rim. V arhaični in klasični Grčiji so bile arhitekturne zasnove neposreden odgovor na danosti in karakter prostora. Največji vpliv na grajene strukture in podobo naselij je imela topografija, zato so se arhitekturne forme s prostorom zlile v sožitje. »Bile so materializirana prisotnost prostorskih potencialov« (Capuder Vidmar, 2012). Nasprotno se je zgodilo v antičnem Rimu, kjer so bile prostorske ureditve posledica družbene organizacije ter orodje za podrejanje novo osvojenih območij rimskega cesarstva.

Medtem pa v nas nedvomno obstaja zavest o grškem idealu, ki še danes predstavlja vrhunec estetike za zahodno družbo. Dokaz za to je mnogokratno posnemanje tega sloga v Evropi in Združenih državah. Vendar na napačen način. Prevzeli smo njihov dobeseden oblikovalski jezik in strukture. Kar bi morali posnemati je princip prilagajanja prostoru.

V začetkih vzhodne civilizacije, preden je subtilno urejanje okolja prevzelo posnemanje zahodnega sveta je, tako na oblikovanje v arhitekturi kot tudi na način življenja odločilno vplivala religija. Budizem uči o bežnosti in prehodni naravi življenja, o tem, da je življenje vmesno stanje, pred in po tem pa naj bi zavzelo druge in drugačne oblike. »V prostoru in času tako ni bilo nič določenega, temveč podvrženo neštetim spremembam, ki so odsevale univerzalno resnico življenja samega« (Tanizaki, 2002). Umirjenost in zmernost v življenju sta se tako kazali na vseh področjih človekovega bivanja. V zahodnem svetu pa človek že od Egipta dalje izkazuje težnjo po postavljanju monumentov velikih meril, ki bi presegli njegovo smrtnost, pričali o družbenem statusu in moči. Na vzhodu te težnje ni zaznati. Njihova miselnost oz. splošno razumevanje življenja se je odražala in kazala v tem, da so zadovoljstvo iskali v trenutnem stanju. Pri zahodnjakih, pravi Tanizaki (2002), pa je zaslediti nemir, ki izvira iz večne težnje po »izboljšanju tistega, kar imajo.«

Vzrok, da so se vzhodnjaki s prvo arhitekturo odzivali na prostor, krajino, je moč najti tudi v verovanju, da v skalah, vodi, rastlinju, vsem naravnem, kar jih je obdajalo, prebivajo dobri duhovi kami (Ogrin, 1993). Iz tega razloga so torej z okoljem, ki jih je obdajalo, pri gradnji svojih bivališč ravnali nadvse previdno, spoštljivo ter v integraciji z naštetim.

Alexander (1977) je eden izmed arhitektov, ki pri oblikovanju ne gleda na svet predeterministično. Njegove rešitve ne temeljijo na mehaničnih, avtomatičnih idejah, neodvisnih od okolja, ki naj bi morale nadomestiti obstoječe okolje, temveč razvija miselnost v koraku z okoljem, v skladu s kontekstom (Christopher Alexander ..., 2009). Njegovo delo »A Pattern Language« (Alexander in sod., 1977) je zastavljeno kot eden izmed korakov širšega družbenega procesa, s katerim naj bi ljudje postopoma prebudili oz. okrepili zavest o svojem okolju in svojih vzorcih delovanja (družbe in narave). Kajti vzorci gradnje, ki jih imajo ljudje danes, so ali povsem brutalni ali razdrobljeni in dezorientirani. Način delovanja pa ne temelji niti na upoštevanju človeških niti naravnih okoliščin. Prav tako opozori na težave velikih metropolitanskih regij. Zanje pravi, da ravnovesje lahko dosežejo le, če so dovolj majhne in avtonomne ter imajo naravno zaledje, ki jih podpira, ter so znotraj sistema neodvisne sfere delovanja (Alexander in sod., 1977). Primarnega pomena je njegov prispevek k bivalnemu okolju, približanje tega ljudem, razumevanje njihovih potreb, trud in prizadevanje, da bi se v tem okolju počutili bolj domače.

Znotraj slovenskega prostora pogosto zaznamo vprašanja vezana na urbani in arhitekturni prostor še posebej v navezavi s kraško krajino. Odgovorne institucije z ministrom za okolje in prostor na čelu so imele večkrat posvet ravno o varstvu in razvoju Krasa ter s tem povezani problematiki degradacije kraške krajine zaradi stihijskega in brutalnega načrtovanja novogradenj (Čič, 2008).

Vprašajmo se kaj opredeljuje besedo kraški. Specifičen relief v smislu morfogeneze in današnje strukture, ki ima odločilno krajinotvorno moč, hkrati je ranljiv vodonosnik pitne vode, na katero je vezano življenje ter vsi zemeljski in podzemeljski kraški pojavi ter procesi. Naslednja ključna prvina, ki opredeljuje kraško krajino, je vegetacija suhih kraških travnikov ter vinorodna krajina. Pestrost vegetacije je namreč posledica lege na stiku več podnebnih vplivov. Opredeljujejo jo tudi nacionalni bogastvi, Unescova svetovna dediščina, Škocjanske jame in Kobilarna Lipica, ter proizvodi kraške kulturne krajine – teran in pršut … Kaj se bo zgodilo s kraško krajino, ko ji bomo odvzeli te lastnosti, ko ji bomo odvzeli pridevnik ‘‘kraška’’?

»Spremembe in razvoj današnjega časa ne bi smele preprečevati, da bi globoko ukoreninjen niz kulturnih vrednot in načel ohranjali, reinterpretirali, ponovno iznašli in tako ohranili pri življenju« (Tanizaki, 2002).

Z zmanjševanjem obsega kmetijske dejavnosti oz. s spremembo načina dela, z razvojem strojne mehanizacije za kmetijsko proizvodnjo se je prostorska vloga krajine – vrtače – spremenila. Prej so njihova dna pokrivale njive, z omenjenim razvojem pa so začele v prostoru predstavljati splošno oviro za načrtovanje dejavnosti in gibanje čezenj. Še bolj so postale razvrednotene z naslednjo fazo, ko so ponekod postale divja odlagališča odpadkov. Opravljena je bila raziskava sprememb v rabi tal v vrtačah na Logaškem polju, ki je potrdila prej omenjeno dejstvo. Od leta 1823 (franciscejski kataster) do danes se je ohranilo le 11 % vrtač. Ostale so bile pri načrtovanju kmetijske, industrijske, prometne dejavnosti neupoštevane in zasute (Breg, 2007).

Z zasutjem vrtač se ne izgubi le značilna krajinska slika kraške krajine. Ena, sto in tisoč vrtač so del delujočega kraškega vodonosnega sistema, če v njih torej odlagamo odpadke, se to neposredno spira v kraški vodonosnik. Površje krasa se nenazadnje konstantno spreminja, voda nenehno raztaplja in na novo nanaša apnence, antropogene spremembe vrtač torej ne morejo biti dolgotrajne. Gradnja na teh območjih bi torej vsekakor terjala več premisleka.

Naraščanje populacije in s tem širjenje pozidanih površin stopnjuje možnost, da se bo v prihodnosti nadaljevalo zasipavanje vrtač. Intenzivno razvijajoča naselja pa so prav v občinah, ki mejijo na kras oz. so del njega: Logatec, Sežana, Divača, Kozina itd. »Sodobni urbani človek, ki se je s svojimi vsakodnevnimi dejavnostmi oddaljil od svoje domače pokrajine, se ne zaveda njenih prednosti, kakor se jih je zavedal tradicionalni agrarni človek« (Breg, 2007). Posledica globalizacije je zanemarjanje domačih virov in njihovih vrednot. Ozaveščanje in razumevanje ljudi je torej ključno za ohranjanje kraških reliefnih oblik ter njihovega pomena in vrednosti. Te so neposredne: ekosistemske, hidrološke in kot potencial za sonaravne dejavnosti tj. za ekološko kmetijstvo, za samooskrbo ipd. ter posredne: imajo vidni pomen pri oblikovanju prostorske identitete (Breg, 2007).

V Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (2004) so značilnosti in kvalitete slovenskega prostora prepoznane kot temelj, na katerem bi morali urejati naše okolje. Teoretično je predstavljena jasna vizija o razvoju v integraciji z lokalnimi specifikami in pravzaprav vrednotami ter kulturo slovenskega naroda. To je vsekakor težje dosledno izvajati v praksi, saj velik prostor ne more nadzorovati le peščica strokovnjakov. To vedenje bi moralo torej postati splošno, da lahko v skladu z njim potem odgovorno ravnamo v vsakdanjem življenju. Ker imajo pri današnji organizaciji družbe občine na razpolago načrtovalska orodja in regulative, bi morale postati prve odgovorne, da bi bilo temu res tako. V Divači je predvidena gradnja novega trgovskega centra na vstopu v naselje. Če bo trgovinska veriga zgradila standardiziran stavbni kompleks po zgledu do sedaj vseh zgrajenih, so sporni lokacija, razsežnost in oblikovna merila. Vprašati se moramo katerim strateškim smernicam o varovanju in razvoju Krasa v skaldu z lokalnimi specifikami tu sledi občina.

Na napake modernega in postmodernega urbanizma ter dosedanje zmote človeštva ne samo v prostorskem načrtovanju, temveč holistično, opozarjajo tudi nova gibanja in nove teorije krajinskega urbanizma, ekološkega urbanizma in biourbanizma. Razvoj teh teorij pomeni pomemben preobrat v urbanizmu v njegovih temeljih. Če je bilo mesto 20. stol. definirano z uvedbo avtomobila, racionalističnim omrežjem poti in industrijsko ekonomijo, se mora mesto 21. stol. urejati kot samozadostno mesto vzdržnega razvoja, ki polaga upe v krajino in ne v prisiljeno vzpostavljen red (The unstoppable rise …, 2010).

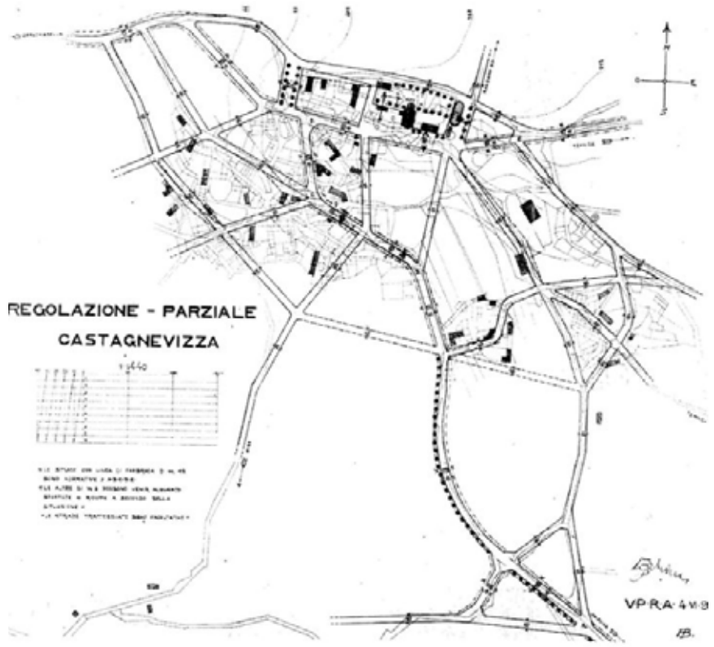
Te alternativne strategije kot logična posledica sedanjega psihofizičnega stanja mesta zahtevajo od oblikovalca arhitekta, da opusti idejo ali prepričanje o arhitekturi kot o avtonomni zgradbi. Mest torej ne smemo graditi kot skupek izoliranih enot.

Teoretiki biourbanizma opozarjajo na instinktivno, genetsko determinirano potrebo človeka po vključevanju v naravno okolje in interakcijo z drugimi življenjskimi oblikami. Iz teh razmerij tudi izhajajo določene estetske izkušnje, ki preko senzoričnega zaznavanja blagodejno vplivajo na zdravje človekovega telesa in duha. Fizična struktura mesta ima namreč kulturne in socialne vplive ter posledice (Caperna, 2013).

Landscape urbanism pri načrtovanju začne z okoljem, stremi k sodelovanju z ekološkim sistemom specifičnega prostora. Značilnosti biourbanizma pa so spoštovanje genetske strukture danega prostora, celosten pristop, naturalistične dimenzije načrtovanja, soodvisnost in skladnost prostora (Caperna, 2014).

V tem konceptu je torej prioritetno vzeta v obzir prostorsko determinirana lega kraja v daljšem časovnem obdobju oz. sobivanje s človekom. Gre za prikaz vpliva lege kraja oz. narave na razvoj civilizacije in za prebujanje zavedanja o tradiciji, spoštovanju ter superiornosti narave kot o zaledju, ki podpira življenje in delovanje človeštva.

Ob omenjenih zaključkih, do katerih smo prišli kot družba, imamo na točki preobrata še možnost popraviti in na novo zgraditi naš odnos do okolja. Dokaz predstavlja delo arhitekta, morda še bolj urbanista, Maksa Fabianija. Ta je deloval v prvi polovici 20. stol. oz. v času zgodnjega modernizma. Kljub temu da je bil modernist oz. učen po naukih modernizma, njegov pristop k prostoru sloni na »oživljanju tradicije, ki je bila zanj nepogrešljiva za preživetje človeka kot posameznika« (Pozzetto, 1997). Iz njegovih načrtov za regulacijo kraških vasi iz konca 19. stol. vejejo vizionarske rešitve, očitno za tisti čas še preveč, saj so bile na žalost spregledane. Omenjene načrte je predvidel v skladu z okoljem, v katerem je deloval. Organsko raščeno tkivo vasi, ki se je razvijalo skozi stoletja, je ohranil in vanj vnesel značilne mestne prvine – široke vpadne ceste z drevoredi, ki so povezovale pomembne točke, zasnoval je posebne prostore znotraj naselja, vezane na sakralne objekte oz. prostorne trge. Pri umestitvi in organizaciji elementov je upošteval smeri prostora, poglede in razglede, ki jih je prostor nudil. Pravilne geometrijske oblike, ki jih je narisal (ravne široke promenade, veliki pravokotni trgi itd.), ustvarjajo predvidljiv red znotraj raznolike organske vaške naselbine, ta kontrast je zanimiv, ponuja ravnovesje in stabilnost. Obenem pa pripomore k berljivosti mestne podobe – pravilne geometrijske oblike so namreč jasne in zapomnljive. Njegove zamisli so bile premišljene in hkrati preproste, trdno vpete v prostor, vanj pa so prav tako vnašale monumetalnost. Fabianijeva dela bi še danes lahko predstavljala iztočnico za sodobne urbane prenove, ker namreč spadajo v določen kraj, za katerega so bile zasnovane. Iz tega razloga te ideje tudi ne morejo nikoli zastarati ali postati neustrezne.

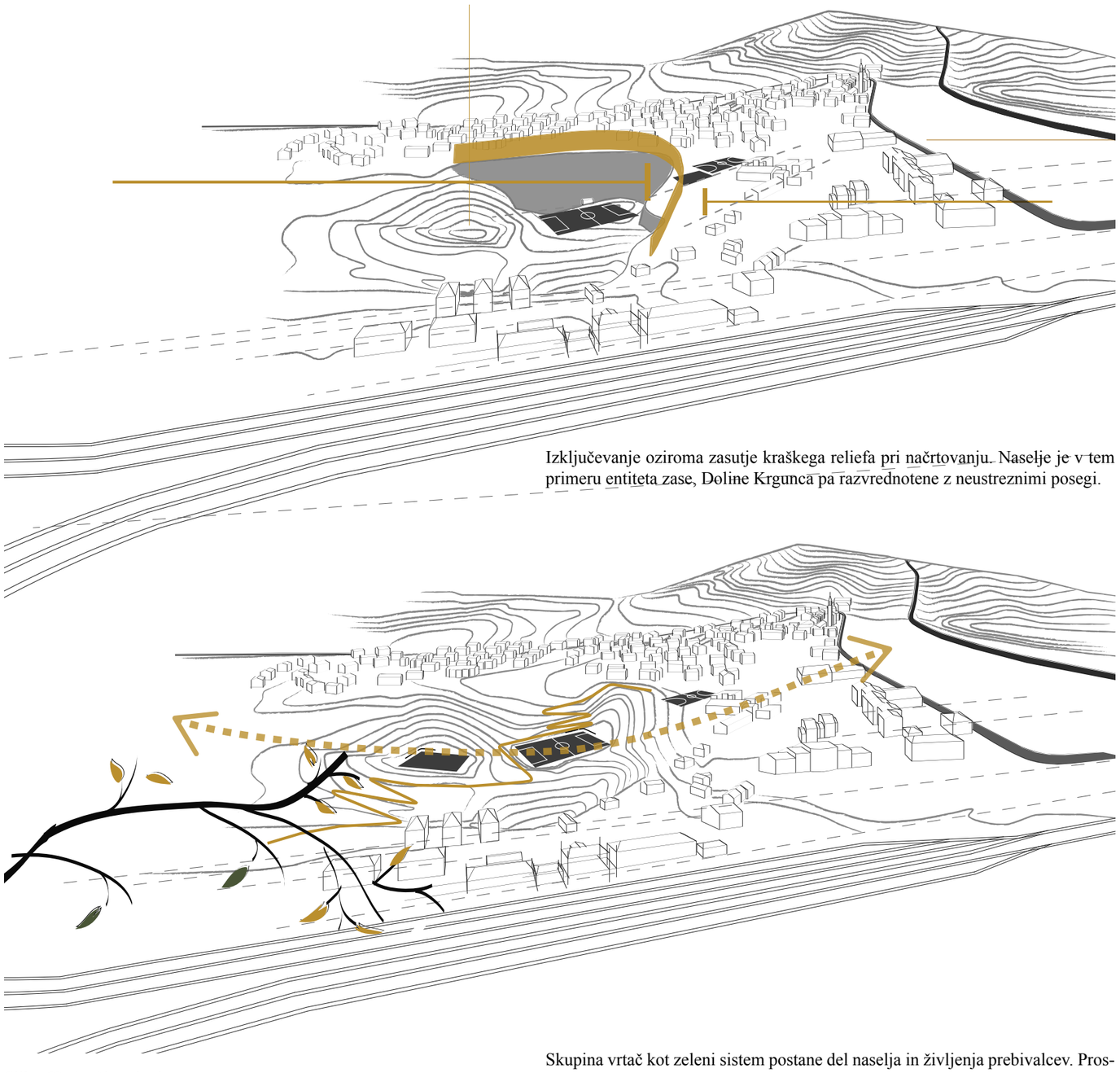


Slika 67: Primer Fabianijevega regulacijskega načrta (Pozzetto, 1997).

K r a š k i m o t i v

Z a s u l i s o v r t a č o, z a s u l i s o d o l i n o,
z r a v n a l i s o, k j e r s i s e d v i g a l v g r i č.
Z a b e d n o p l a č o, g o l o p r e ž i v e t j e
i z r a j a s i p o s t a l a s f a l t n i n i č.

Miroslav Košuta (Košuta, 2011)

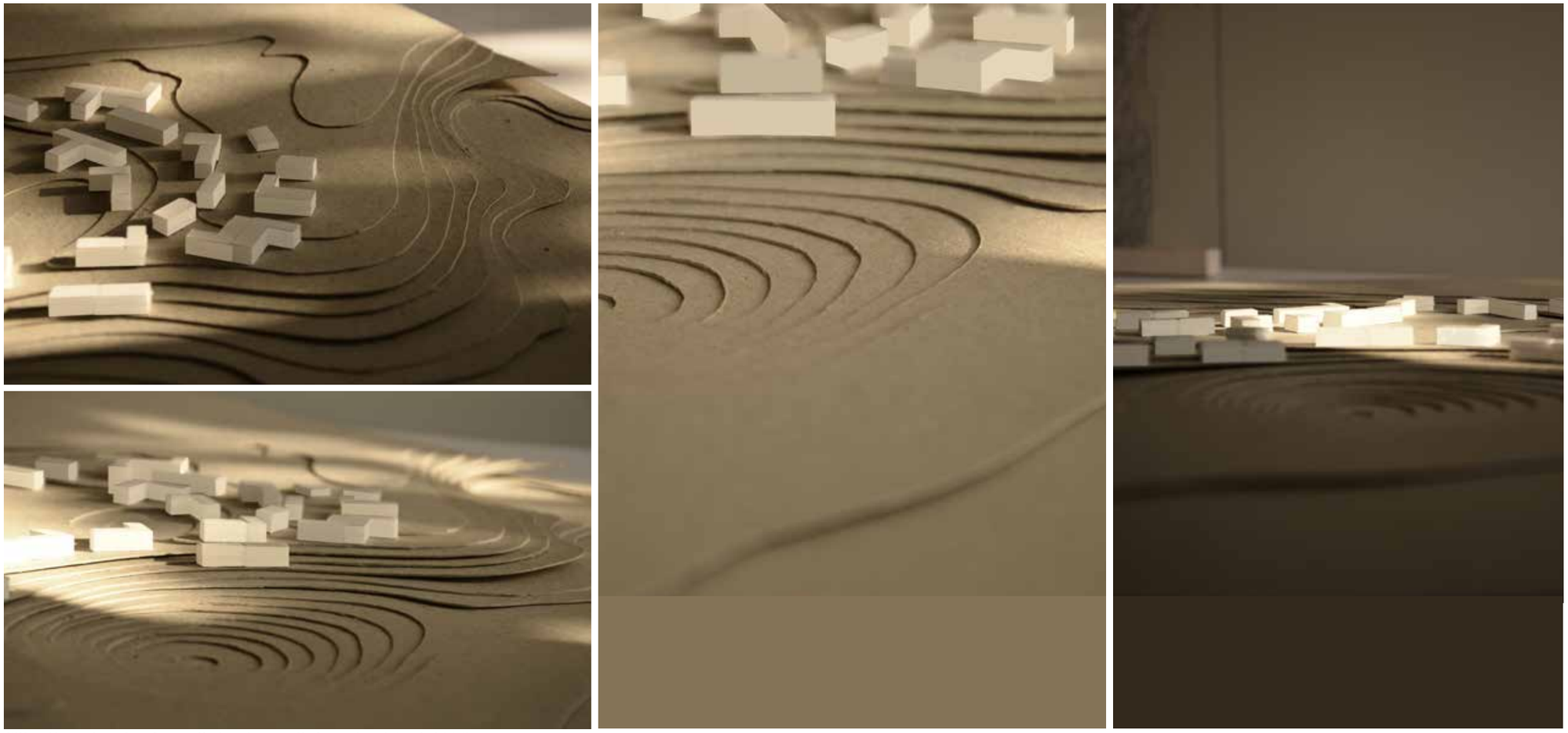


Izključevanje oziroma zasutje kraškega reliefa pri načrtovanju. Naselje je v tem primeru entiteta zase, Doline Krgunca pa razvrednotene z neustreznimi posegi.

Skupina vrtač kot zeleni sistem postane del naselja in življenja prebivalcev. Prostor postane nepretrgana celota.

Slika 68: (Ne)kontinuiranost prostora.

6.1 ANALOGIJA KRAŠKIH VRTAČ



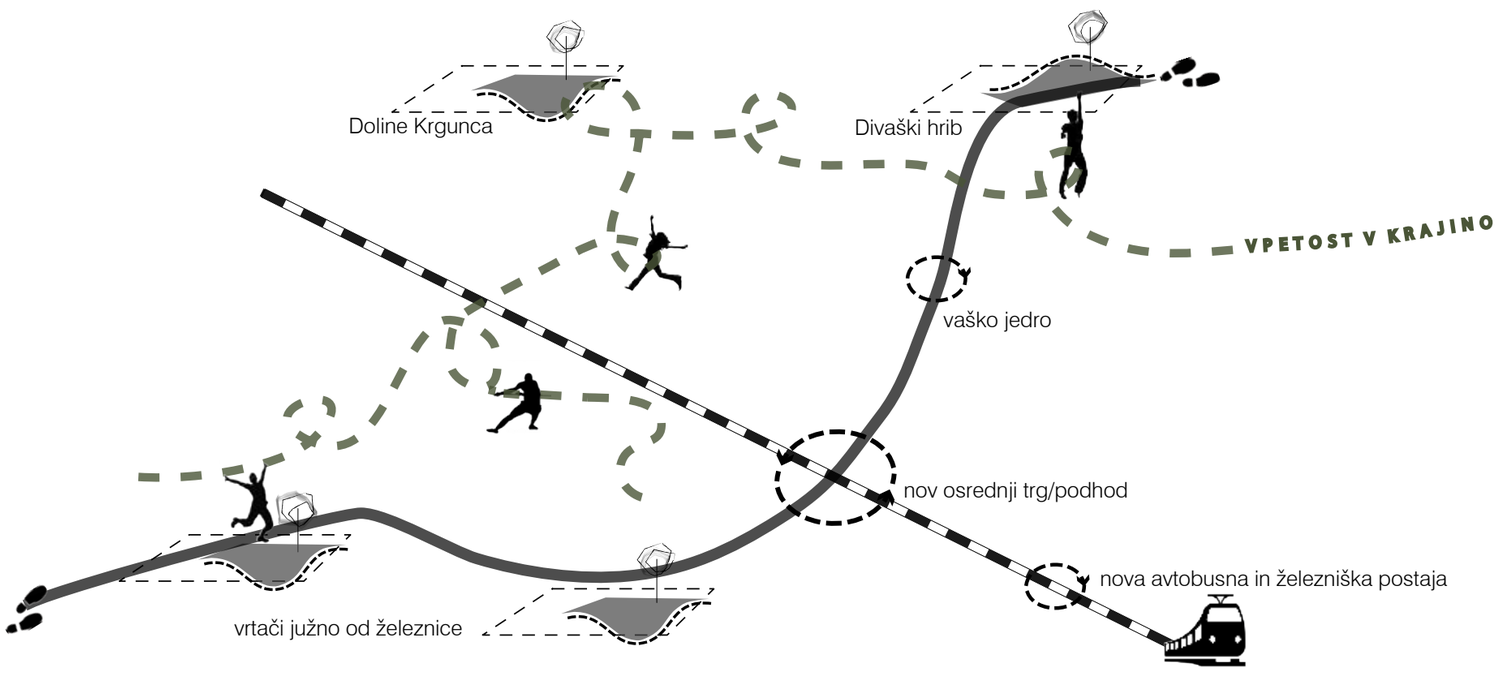
Slika 69: Maketa konfiguracije kraškega reliefa v Divači (maj, 2014).

7 IDEJNA ZASNOVA DIVAČE

7.1 KONCEPT OBLIKOVANJA PROSTORA

Koncept je vplesti krajino v naselje ter povezati Divaški hrib z Dolinami Krgunca in vrtačama južno od železnice.

Tako kot lahko drevo preživi, le če ima na razpolago zemljo, zrak, sonce in naravo, lahko ljudje in mesta, v katerih živimo, obstojijo le v prepletu s svojim okoljem (Shaobo, 2013).



Slika 70: Koncept.

7.1.1 Razvoj koncepta

Za uvod v projekt podajam povzetek konceptualnih izhodišč in misli, na katerih je zasnovana rešitev.

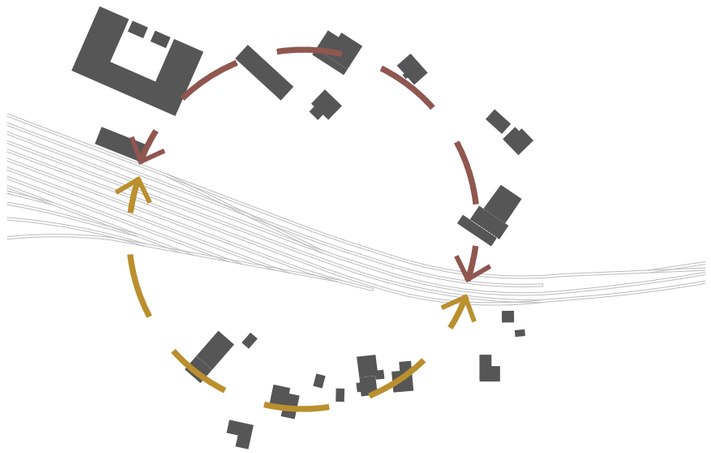
Preko analiz in odkrivanja prostora ter dejavnosti (naravni, zgodovinski, kulturni okvir, prostorski dokumenti) je ustvarjena vizija prostora. Ta sledi predpostavki, da mora imeti vsak imeniten prostor najmanj deset stvari, ki jih lahko počnemo oz. najmanj deset razlogov, da se ljudje tu zadržujejo: prostor za počitek, prostor za igranje, umetniška dela, ki jih lahko občudujemo, zvoke in glasbo, ki jih lahko poslušamo, hrano, zgodovino, ki ji lahko prisluhnemo ali izkusimo, prijeten ambient za navezovanje socialnih stikov (Caperna, 2013). Pomembno je, da zasnova ljudem pokaže, kaj je posebnega v njihovem okolju (vrednote) in kaj lahko plemeniti njihov vsakdan. Želja je, da se ljudje s krajem, v katerem prebivajo, povežejo, poiščejo svoje zatočišče, nanj naj jih vežejo spomini in simbolni pomeni.

Sledi razmislek o ustvarjanju majhnih intimnih javnih prostorov, to so vozlišča aktivnosti, vzpostavljena na križišču poti, ki jih ljudje pogosto uporabljajo. Ti prostori obenem tvorijo osrednji mestni prostor in povezave znotraj tega. Pomembno je, da ti prostori niso preveliki, drugače dajejo vtis pustosti in osamljenosti. Oživljanje določenih dejavnosti in prostorov, ki so za naselje pomembni, v primeru Divače je to tudi železnica. Vzporedno s tem je potekal razmislek o dostopnosti, aktivnosti, udobnosti, družabnosti, neprisiljenosti, domačnosti, varnosti in prepoznavnosti bivalnega okolja.

Pri delu me je vodila misel, naj bo mesto zasnovano lahkotno v smislu organizacije in orientacije. Pri doživljanju mesta ne bi smeli izkusiti bojazni, neudobnosti, zmede, osamljenosti in tesnobe, prostori bi morali biti ustvarjeni z močnim čutom skupnosti.

Detajli znotraj celote naj nudijo bogatost informacij- barve, svetloba, voda, vegetacija, pogledi, ptice, geologija, lokalni naravni materiali. Prostor tako ponuja širok spekter senzoričnih izkušenj. Glavni mestni trg naj tvorijo stavbe z bogatim programom v pritličju, ki ga obenem definirajo in členijo ter strukturirajo. Ustvarjati mora pozitiven ambient, izbor lokacije na konvergenci poti – gostota pešcev in prisotnost življenja na trgu. Med podprostori, ki ga tvorijo, naj bo vzpostavljena hierarhija, če imajo stavbe stopnišča, naj bodo ta vključena v trg kot prostor za sedenje, višinske razlike v tlaku naj bodo oblikovane za počitek itd.

Naravno stopnjevanje merila, zasnova ritma, proporcev, ponovitve, simetrije in gradientov naj regulira mejo med monotonostjo in presenečenjem pri doživljanju prostora.



Slika 71: Krog ponazarja vsebinsko in oblikovno zaokrožitev tega območja v nov osrednji trg naselja (kart. podl.: ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010).

vsebinska in oblikovna povezava Divaškega hriba, Kraške ceste oz. starega vaškega jedra, novega osrednjega trga, železniške postaje, Doline Krgunca in naselja ter krajine južno od železnice

obstoječe centralne dejavnosti, ki generirajo življenje v naselju

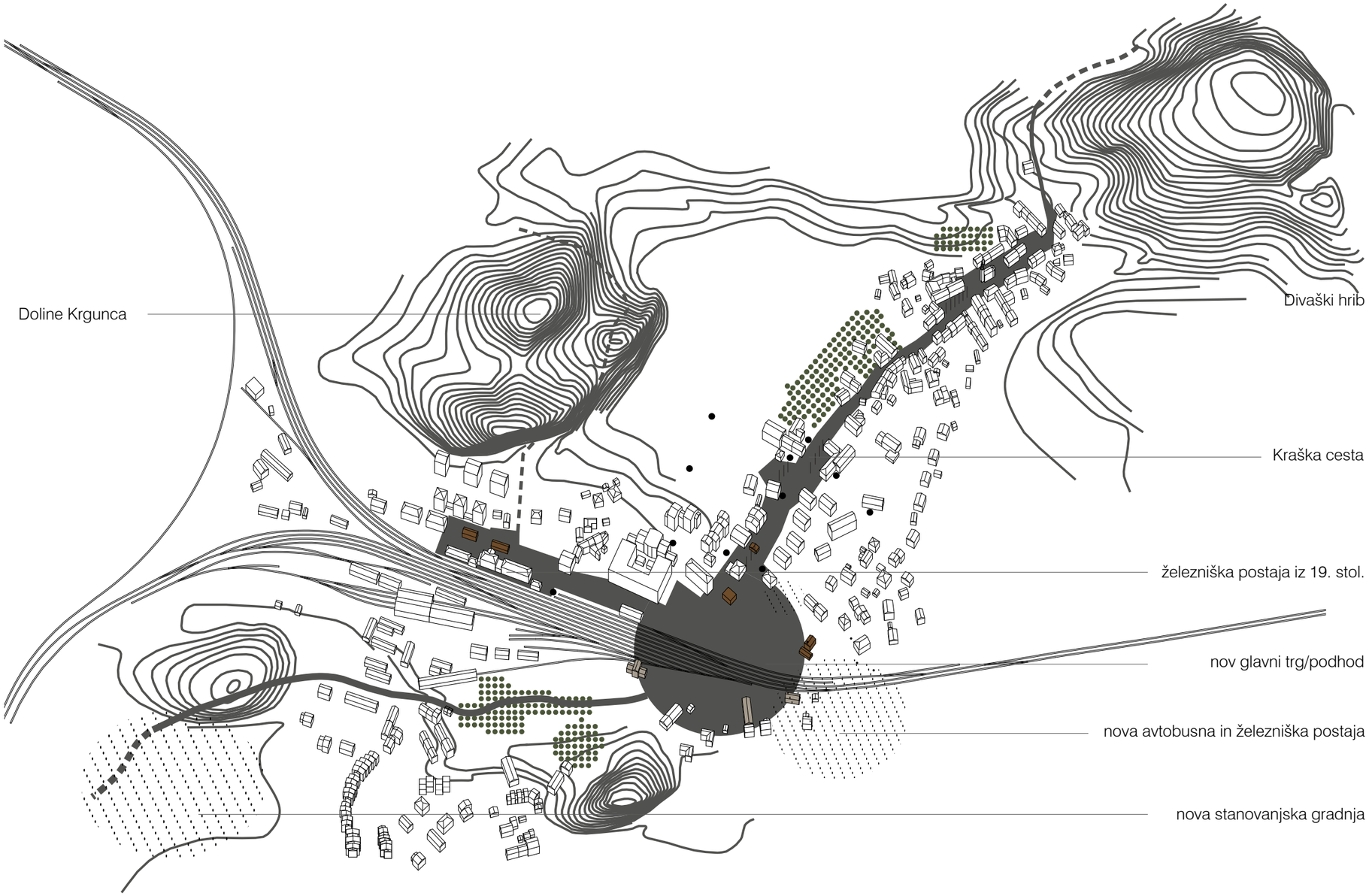
druga območja: umestitev enodružinskih hiš in zasnova nove avtobusne postaje s podzemno garažno hišo

ostanki kulturne krajine znotraj naselja: relief in zaplate vegetacije, ki naj se v prihodnosti ohranjajo oz. vzdržujejo

objekti zrušeni v letih 2013/2014 v sklopu rekonstrukcije železniške proge v Divači

objekti, ki so v sklopu rešitve predlagani za rušenje, dejavnosti, ki so potekale v njih, se premestijo

Označene reliefne prvine hkrati označujejo vegetacijske sestoje vezane nanje, ki skupaj tvorijo pomembno oblikovno in vsebinsko strukturo v urbanem tkivu. Te strukture so nosilci krajevne identitete in ključne točke za berljivost mesta.



Slika 72: Razvoj koncepta (kart. podl.: ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010, DMR, 2010).

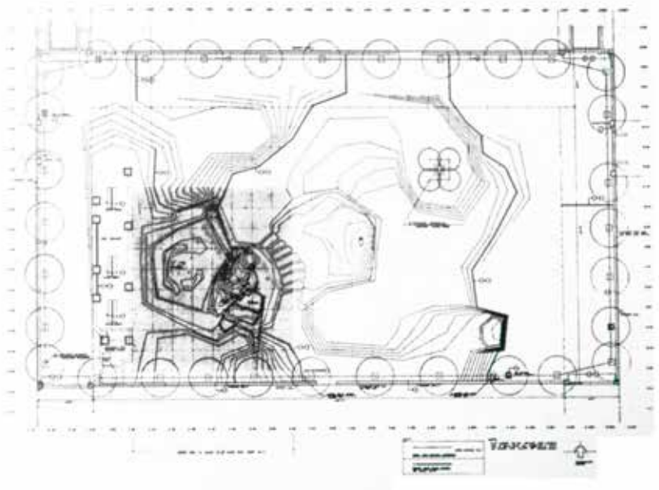
Predstavljen krovni koncept terja nadaljnji razmislek za oblikovanje posameznih območij glede na njihove specifike. V nadaljevanju skozi skico in njihov opis podajam oblikovalske prijeme, ki sem jih glede na karakteristike prostora prepoznala kot ustrezne.

Oblikovanje krajine. Vrtače kot karakteristični kraški relief, izluščene iz preostalega krajinskega tkiva, ohranjam in oblikujem tako, da jih vpnem v naselje in življenje prebivalcev preko peš in kolesarskih poti. Za premagovanje večjih naklonov oz. višinskih razlik so te peš poti oblikovane kot kratki mostovi s ploščadmi za počitek. Pot med krošnjami dreves obenem pešcu ponudi drugačno perspektivo in doživljanje kraške krajine.

Oblikovanje vrtač oz. dejavnosti znotraj njih naj se odziva na naravno razgiban in skalnat svet kraških vrtač ter notranjo členitev gozda. Dejavnosti naj bodo vstavljene v obstoječ gozd ter naj sledijo konfiguraciji terena, tako ohranjamo funkcije prvinskega gozda in *genius loci* prostora (Kučan in sod., 2010). Ugodni klimatski pogoji so doseženi takoj, ker ni potrebno čakati na razrast mladih dreves, tu pa se kaže tudi ekonomičnost rešitve: manj zahtevnih zemeljskih del, ni potrebno kupovati sadik, manj stroškov z vzdrževanjem. Kot referenco za gradnjo na reliefnem robu podajam projekt za Arheološki muzej Vučedol (Museum of ..., 2013).

Glavni mestni trg. Način oblikovanja mestnega trga oz. plaze po zgledu narave pomeni enega izmed mejnikov v sodobni krajinski arhitekturi. Ta oblikovalski besednjak je v času po 2. svetovni vojni razvil in vpeljal krajinski arhitekt Lawrence Halprin. Njegove ureditve odprtega prostora so abstraktna preoblikovanja skalnate gorske krajine (Ogrin, 1993).

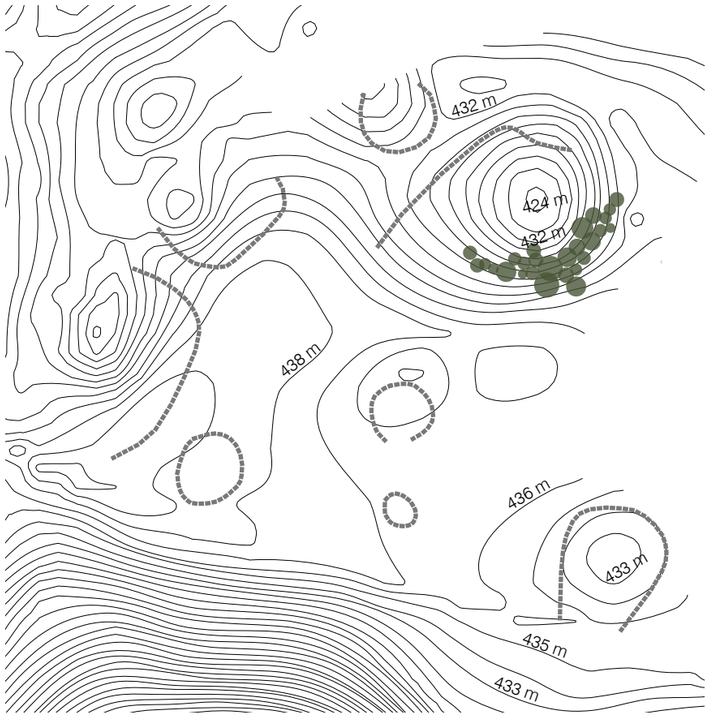
Oblikovanje novega osrednjega trga za Divačo temelji na zgoraj opisanem principu. Zasnovan je po analogiji kraških vrtač, oblika torej izhaja iz danega prostora – obdajajoče naravne krajine. Na robu trga so uporabljeni značilni motivi/elementi kraške krajine: suhozid kot urbana oprema, izsek iz kraškega travnika, drevesa, ob njem kal v obliki blage kotanje, ki se napolni le ob deževju, in simbolno govori o pomenu vode na krasu. Možno vsebinsko nadgradnjo lahko predstavlja stiliziran kip kraške kobile ob kalu. Kraška kobila kot predhodnica Lipicanca predstavlja simbol kraške krajine in slovenstva, obenem pa ponuja priložnost za (otroško) igro.



Slika 73: Halprinov načrt za Lovejoy plazo v mestu Portland. Jasno se kaže, da zasnova črpa navdih iz narave oz. gorskega skalovja (Ogrin, 1993).

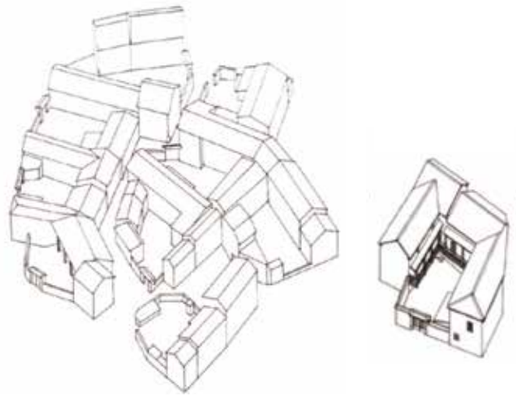
Slika 74: Arheološki muzej Vučedol, Radionica arhitekture (Museum of ..., 2013).

Stanovanjska gradnja. Predlagane novogradnje enodružinskih hiš slonijo na reinterpretaciji tradicionalne kraške domačije. To pomeni, da vzamemo njene bistvene lastnosti (predstavljene v nadaljevanju) in jih apliciramo v sedanji čas za potrebe sodobnega človeka. Tradicionalno je odnos kraške arhitekture do krajine takšen, da sledi smerem prostora: konfiguraciji terena, vegetaciji, obstoječim suhim zidovom. Gradnja je strnjena na robovih, tako da je bila pridelovalna zemlja ohranjena v največji meri.

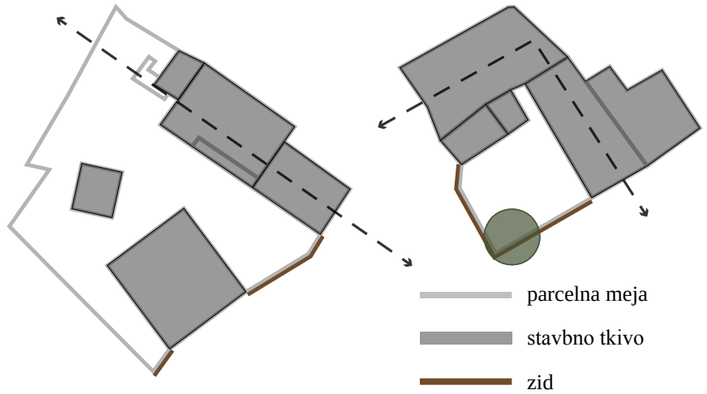


Slika 75: Gradniki smeri prostora: relief, vegetacija in suhi zidovi (označeni so s sivo črtkano črto) (DMR, 2010; TTN, 1995; PISO, 2013).

Značilnosti ene stavbne enote kraške domačije so zazidava na robu stavbne parcele, gre za sklop bivalnih in gospodarskih poslopij, ki so obrnjena na notranje obzidano dvorišče – borjač. Hkrati so stavbe orientirane tako, da se zagotovi dobra osončenost in zaščito pred burjo (Lah, 1994).



Slika 76: Levo: struktura tradicionalnega kraškega naselja. Desno: primer tipične kraške domačije (Lah, 1994).



Slika 77: Analiza dveh reprezentativnih divaških kraških domačij (Zemljiški kataster, 2010; Kataster stavb, 2010; DOF 2012 – 2014, 2013).

Novo zasnovane stavbe in suhi zidovi, ki ločujejo javno ter zasebno, torej sledijo temu principu. Posamezne enote so združene tako, da se med njimi odpirajo manjši javni in poljavni prostori, ki se izte-čejo v odprto krajino (vrtače). Rezultat je strnjen zazidalni vzorec. Namesto velikih odmikov med stavbami zasebnost zagotovi zasnova arhitekture, s suhimi zidovi vezanimi na hišo ter eno slepo fasado kar imajo kraške hiše že tradicionalno, prvotno zaradi zaščite pred burjo. Z upoštevanjem vseh naštetih kriterijev dosežemo tudi boljšo energetsko učinkovitost stavb, ki jo spodbuja evropska politika, za zmanjšanje obsega porabe virov energije (Služba za ..., 2011).

Slika 78: Fotografije motivov vezanih na nov osrednji trg (fotografija skrajno levo: Kali, 2014; ostale so avtorske, avgust, 2013).

7.2 PREDLOG URBANISTIČNE ZASNOVE

Rdeča nit in vodilna misel magistrske naloge »prisluhniti prostoru« (Capuder Vidmar, 2012) je seveda temeljna tudi pri oblikovanju idejne krajinsko urbanistične zasnove. Branje prostora je potekalo preko analiz, te pa so pravzaprav same od sebe ponudile oz. izluščile ključna urbana in krajinska jedra. Ta so bila nato oblikovno zaokrožena, vpeta v celoto ter nadgrajena z novimi/dodatnimi vsebinami.

7.2.1 Mentalna podoba urbanistične zasnove

Predlagana rešitev temelji na vzpostavitvi enega glavnega in notranje povezanega urbanega območja. Ta hrbtenica mestnega življenja, na katero so vezane javne vsebine in programi, poteka od severnega roba naselja, starega vaškega jedra, po Kraški cesti navzdol proti jugu do novega glavnega trga oz. podhoda železnice do novega območja stanovanjske gradnje na južnem robu naselja. To urbano območje je trdno vpeto v štiri glavna krajinska območja: Divaški hrib, Doline Krgunca ter dve vrtači južno od železnice.

Vzpostavijo se tri glavna jedra ali vozlišča naselja: osrednji del starega vaškega jedra (vzdolž njega so razporejene javne vsebine), nov glavni trg ter novo zasnovana avtobusna in železniška postaja kot komunikacijski vozlišči naselja.

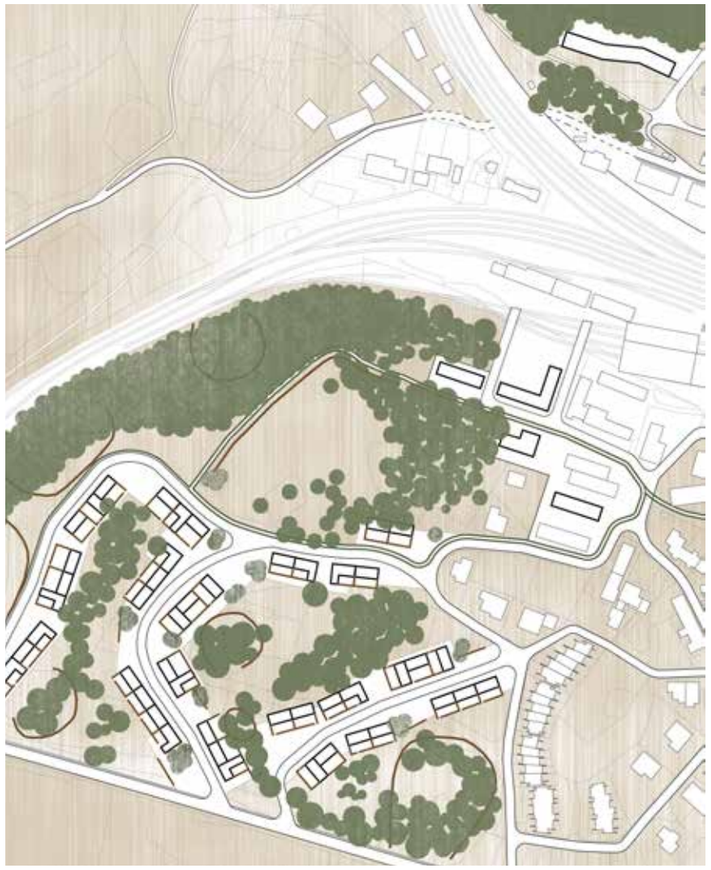
Železnica po tej zasnovi ne predstavlja več težko prehodnega roba, saj udobno oblikovan podhod omogoča, da je potovanje čez prostor zvezno in kontinuirano. Rob Dolin Krgunca z ustreznim načrtovanjem in vzpostavitvijo peš poti postane prehoden, to območje pa povezano z naseljem.

Znamenja v prostoru predstavljajo Divaški hrib, staro vaško jedro s cerkvijo, glavni trg s stoplom železniške postaje, Doline Krgunca ter vrtači v južnem delu naselja.

Slika 79: Mentalna podoba Divače glede na idejno urbanistično zasnovo (kart. podl.: ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013).

7.2.2 Morfologija/tipologija urbanistične zasnove

Najobsežnejši vnos v prostor predstavlja območje novih enodružinskih hiš (P+1) na JZ robu naselja. Razporeditev in oblikovanje izhaja iz temeljnih principov tradicionalne kraške arhitekture. Staro vaško jedro na SV naselja se tako v materialih in karakteristikah vernakularne arhitekture preko sodobnega oblikovalskega jezika preslika v JZ del.



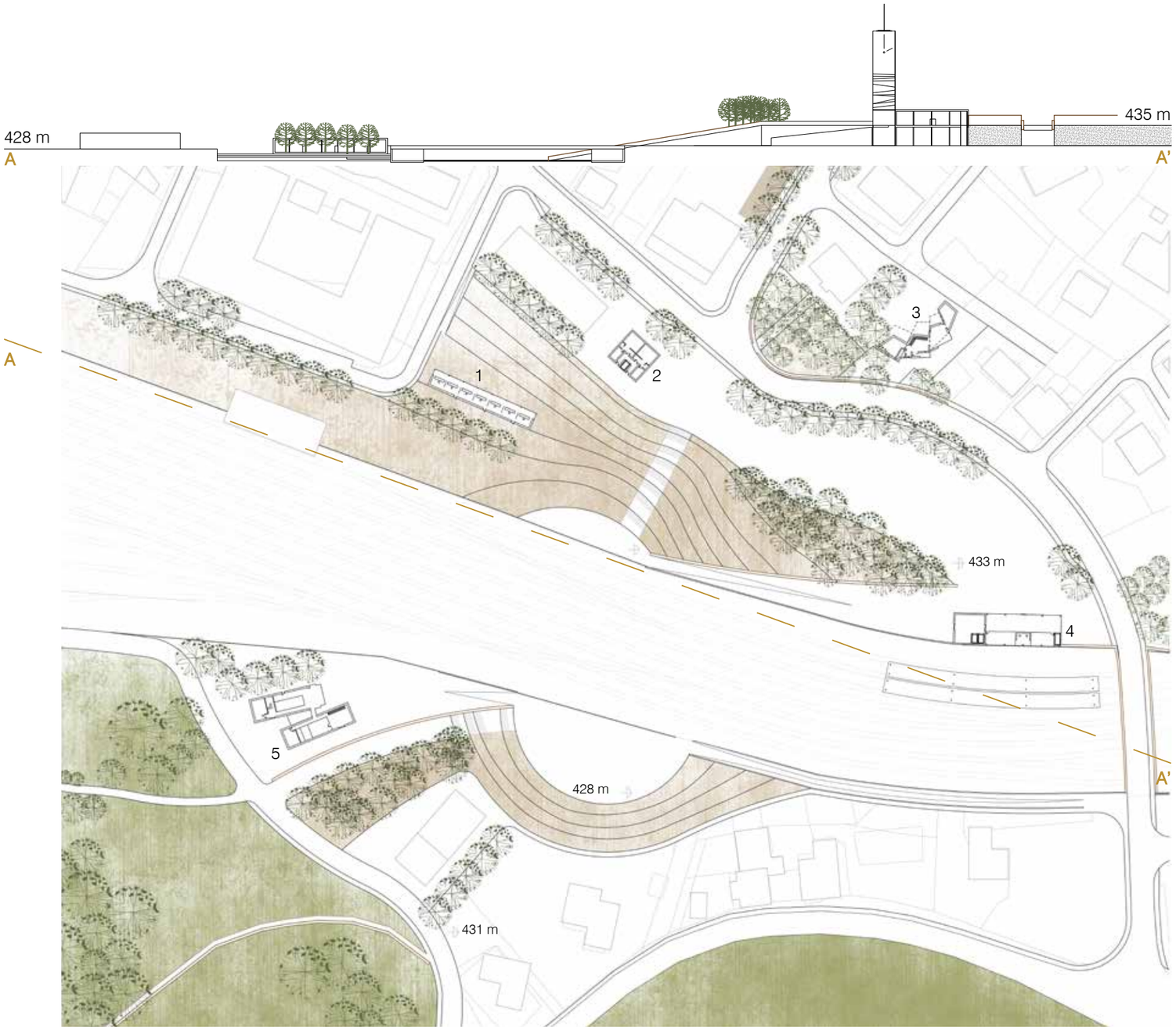
Slika 80: novo naselje enodružinskih hiš na JZ robu naselja. (kart. podl.: Zemljiški kataster, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013).

Na južnem robu Dolin Krgunca je predlagan objekt (P+2) za nastanitev starejših občanov (zgornji desni kot na Sliki 80). Oblika tega se v največji meri odziva na reliefni rob in morfologijo kraške vrtače.

Za vsebinsko in oblikovno dopolnitev osrednjega trga je zasnovanih pet stavb. Prva je podolgovato poslopje tržnice (P), nasproti hotela Risnik je postavljen vila blok (P+3), tretja je nova vila v zelenju desno od pošte (vile iz 19. stol.). Tu predlagm oblikovanje reprezentativne arhitekture (P+1) s poudarkom na naravnih avtohtonih materialih. Četrto poslopje predstavlja v skaldu z lokalnimi specifikami oblikovana nova sodobna železniška postaja, njen osrednji del predstavlja stolp z uro (P, P+6), peti, poslovni objekt (P + 1) je lociran južno od železnice.

V podhodu pod železnico so predvidene trgovine (K). Oblika teh dveh stavb sledi najnižjemu robu vrtače. Na vzhodnem robu naselja je locirana nova avtobusna postaja s spremljajočimi servisnimi objekti (P) in parkirno garažno hišo v podzemlju (K).

Sam trg je oblikovan po analogiji kraške vrtače. Oblika njegovih robov se odziva na robove obdajajočega grajenega tkiva. Predvsem se robovi na severnem delu železnice odzivajo na organsko krivuljo kamnitega zidu, vezanega na vilo iz 19. stoletja. Ta zid se prenovi po zgledu suhih zidov, nadgradi se tako, da lahko služi kot urbana oprema. Skupaj z obstoječo vilo, novo reprezentativno arhitekturo in obstoječo drevnino tvori pomemben in doživljajsko pester robni motiv trga. Suhi zidovi predstavljajo pomemben morfološki element kraške krajine, zato so bili v zasnovi večkrat uporabljeni in sicer kot meja med določenimi podprostori ter hkrati kot urbana oprema. V starem vaškem jedru so skupaj z linijami murv vezani na podprostore (*piazzette*), ki se odpirajo znotraj tega, na novem trgu za vzpostavitev določenih robov, med višinskimi razlikami, v južnem delu naselja pa ob peš poteh.



Slika 81: tloris in prerez (pogled) zasnove glavnega trga (kart. podl.: Zemljiški kataster, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013).

7.2.4 Struktura in raba prostora urbanistične zasnove

Glavne stebre mestnega življenja predstavljajo tri gravitacijska območja skoncentriranih centralnih dejavnosti in javnih vsebin.

Prvo je staro vaško jedro. To je urejeno z enotnim tlakovanjem parterja. Preko tega in z vnosom murvinega drevoreda se oblikovno povežejo objekti, ki gradijo staro vaško jedro, ter dalje objekti vezani na Kraško cesto proti jugu. Gre pravzaprav za območje, ki je danes opredeljeno kot naselbinska kulturna dediščina. Glavni gradniki tega območja so sakralni prostor – cerkev, ki predstavlja pomensko in tudi oblikovno ter višinsko znamenje, obstoječe stavbe z javno vsebino ter v arhitekturnem smislu reprezentativna kraška domačija – Škrateljnova hiša. Vzdolž prvega območja se v predlagani zasnovi iz naselbinskega tkiva izluščijo manjši trgi ali *piazzette* kot podvozlišča ali podjedra mestnega življenja. Ti so oblikovno zaokroženi z linijami dreves in suhimi zidovi, ki služijo kot urbana oprema ter podprti z že obstoječo vsebino, locirano v njihovi neposredni bližini: knjižnica, hotel in restavracija, trgovina, v ozadju osnovna šola itd.

V tem historičnem delu Divače je predlagana ureditev murvinega drevoreda. Murve tako kot arhitektura tega dela pričajo o življenju v teh krajih nekoč. Govorijo o razcvetu svilopreje v panoge na Krasu in Goriškem v času vladavine Marije Terezije in Jožefa II. ter predstavljajo iztočnico za oživitev kulturne krajine v prihodnosti. Njihova široka in gosta krošnja pa v toplih poletnih mesecih nudi prijetno senco prebivalcu oz. obiskovalcu mesta. Drevored se iz historičnega jedra na severu izteče v Divaški hrib oz. v Staro rimsko cesto s še danes ponekod ohranjenimi obcestnimi kantoni iz klesanega kamna. Ti so pričevalci zgodovine in predstavljajo oblikovalsko ter doživljajsko popestritev ter se morajo kot taki ohranjati.

Drugo območje je na stiku severnega in južnega dela naselja, kjer je v urbanistični zasnovi predlagana vzpostavitev in oblikovanje novega osrednjega trga Divače, ki ga naselje do danes pravzaprav še nima. Trg je klasična prvina mesta oz. prostor, kjer se odvija mestno življenje, nanj se torej nujno vežejo za ljudi pomembne in zanimive vsebine. Oblikovalsko izhodišče za razvoj trga je vrtača kot osnovni element kraškega reliefa, obenem pa takšna oblika trga sočasno nudi možnost za oblikovanje širokega ter udobnega podhoda, ki vzpostavi povezavo severnega in južnega dela naselja. V podhodu pod železnico oz. v najnižjem delu vrtače so predvidene trgovine v dveh ločenih objektih vzdolž roba trga. Podhod je torej podprt s programom in kot tak predstavlja alternativo izgradnji nakupovalnega centra. Ne samo da se oblikovanje teh ne prilagaja lokalnim specifikam, temveč tudi s preselitvijo javnih vsebin na rob mesta v njegovem jedru zamre življenje. Mesto brez ljudi – uporabnikov ne more živeti. Če nakupe in vsakdanje opravke premaknemo izven naselja, s tem pravzaprav ne nudimo nobene druge vzporedne izkušnje. Mesto začne tako postopoma propadati, namesto da bi vsebine na vozliščih poti ponujale okolje, kjer bi ljudje tkali medsebojne vezi. Trg in trgovine, vezani na podhod železnice, so predlagani na območju konvergence različnih poti, tako se potemtakem vzpostavi določena logika uporabe prostora, ki deluje in poganja življenje v mestu. Takšna zasnova trga prav tako jemlje železnico v naselju kot prednost in ne kot oviro ali slabost. Železnica na ta način postane prisotna v naselju tudi z zvokom. Prihodi in odhodi vlakov ter obvestila o urniku potovanj iz nove železniške postaje predlagane tu, doživljajsko popestrijo ter sotvorijo trg, obenem pa železnica na trgu govori o misli Divače kot križišču, stičišču poti, idej, blagovnih tokov.

Rob novega trga je strukturno in vsebinsko dopolnjen. Trg tvorijo stavbe (reprezentativne fasade) z bogatim programom, ki ga obenem definirajo in členijo. Prvi pomemben mikroambient na robu trga tvori obstoječa vila iz 19. stol., obdana z zidom in portalom ter visoko drevnino. Skupina teh struktur v celoti tvori krasen doživljajski prostor. Danes je tu sedež pošte in stanovanje. Predlagam, da stavbo v celoti zavzame javni program. Poštne storitve naj dopolni knjigarna, slaščičarna ter kavarna v pritličju z mizami in stoli med krošnjami dreves.

Vrzel desno od vile, ki je nastala po rušenju objekta, zapolni reprezentančna arhitektura iz avtohtonih materialov v sodobnem oblikovalskem jeziku. Stavbi naj vsebino dajo specifični produkti kraške obrti in rokodelstva, ki bodo kot galerija in trgovina zastopali kraški prostor. Objekt je postavljen v komunikaciji z zidom, ki se nadaljuje izpred vile iz 19. stol. ter tvori rob vrtače.

Na vzhodni strani trga je na severnem robu železnice postavljena nova železniška postaja za potniški promet. Nova lokacija je predlagana v sklopu širše rešitve in organizacije tranzitnega prometa čez naselje (predstavljena v nadaljevanju). V obstoječi avstro-ogrski postaji tako ostanejo prostori za tovorni železniški promet in obstoječa stanovanja. Ti funkciji torej ostajata in naprej dajeta življenje temu objektu. Sodobno zasnovan železniški promet, predviden v prihodnosti (hitra proga Divača–Trst), v predlagani rešitvi dobi sodobno zasnovano postajo neposredno povezano z ostalim naseljem. Železniške postaje iz 19. stol. so zasnovane veliko potezno, vendar je njihova slabost nepreglednost in temačnost. Nova postaja je torej oblikovana s poudarkom na preglednosti in transparentnosti.

Pritličen postajni objekt je tako postavljen na pilote ob vkopu železnice, do nivoja te pa uporabnik pride ali z vertikalo oz. dvigalom ali klančino ob robu železnice. Ta se v nivoju železnice izkoristi in oblikuje kot nadkrit čakalni prostor (glej prerez v prilogi). Dalje je objekt oblikovno zaokrožen z novim kamnitim zidom proti vzhodu, ki se pravzaprav nadaljuje od obstoječega kamnitega zidu ob železnici in vodnem rezervoarju. Zahodna stran novega postajnega objekta se zaključi s pomensko in višinsko dominanto, tj. raz-

gledni stolp z uro. Kompozicijsko predstavlja kontrapunkt edini obstoječi dominanti naselja – zvoniku cerkve. Programsko se nadgradi s kavarno v najvišjem nadstropju.

Na zahodnem robu trga je zaradi padca terena terasno zasnovan prostor za tržnico z objektom za skladišče, hladilnico, servisom in prostori za prodajo hitro pokvarljivih surovin. Tržnica je od večstanovanjskega bloka ločena z linijo murvinih dreves, lokacija ob železnici pa obenem omogoča oskrbovanje tržnice z določenimi surovinami preko železniškega tovornega prometa.

V sklopu predlagane urbanistične ureditve je predvidena premestitev današnjega bencinskega servisa na novo lokacijo ob vpadnici v naselje.

Trg se v južnem delu naselja izteče v revitalizirano in strukturno dopolnjeno obstoječo pešpot oziroma se zlije in združi z obstoječo naravno vrtačo. Na tej točki torej mestna krajina, po zgledu vrtače oblikovan trg, preide v naravno krajino – naravno vrtačo. Ta karakteristična reliefna prvina s skupino drevnine poleg treh drugih krajinskih sistemov, predstavljenih v nadaljevanju, tvori zeleni okvir naselja. Čez to vrtačo je speljana dodatna peš pot, podprta z obstoječim suhim zidom. V prihodnosti se tu lahko razvijejo mestne parkovne površine, oblikovno prilagojene konfiguraciji terena z upoštevanjem obstoječe vegetacije in suhega zidu.

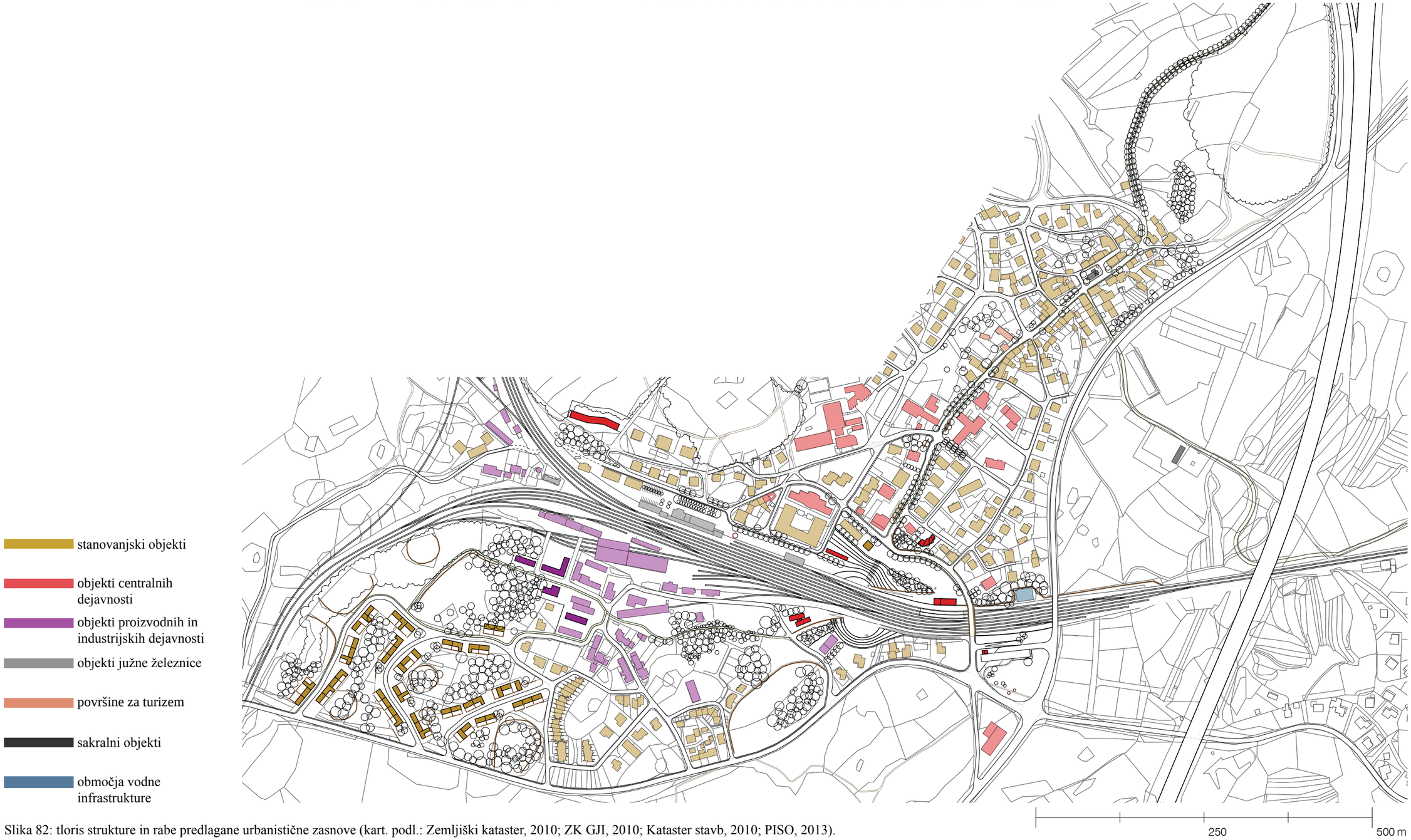
Tretje območje, ki generira življenje v mestu, je območje proizvodnih dejavnosti v JZ delu naselja in je logistično vezano na železnico. Obstoječi objekti ob železnici v lasti Slovenskih železnic in Občine Divača danes nimajo zapolnjenih vseh kapacitet, nekateri so zapuščeni. Predlagana je revitalizacija tega dela z nastanitvijo novih programov v te stavbe ter po potrebi dograditev novih, kjer se upošteva »načelo zgoščevanja urbanega tkiva« (Capuder Vidmar, 2013).

Urejanje prostora s strogim *coningom* pomeni, da so dejavnosti v prostoru načrtovane strogo ločeno. Stanovanjske površine zavzemajo ene, območja proizvodnih dejavnosti druge površine itd. Tako v določena območja zahaja le določena skupina ljudi. Te dejavnosti so prav tako razporejene v času z značilnim urnikom in ritmom. Ljudje so v poslovno-obrtnih conah prisotni recimo od sedme ure zjutraj do sedemnajste ure popoldan. Potem ostanejo ta območja zapuščena in brez življenja. Brez nadzora slučajno mimoidočih pa lahko postanejo potencialna območja vandalizma. Mešana raba[1], tj. fizična in miselna integracija različnih funkcij mesta, zmanjša tveganje za razvoj naštetih procesov zapuščanja in propadanja objektov. Vpetost proizvodnih dejavnosti v preostalo naselje ima tako predvsem pozitivne učinke. V Divači neposredna lokacija industrijskih objektov ob železnici obenem omogoča racionalizacijo transporta surovin. Evropska prometna politika namreč teži k iskanju dolgoročnejših rešitev v organizaciji prometa zaradi preobremenjenosti cestnega prometa in onesnaženosti okolja. Cilj je zvečati vlogo kolesarskih poti in pešpoti ter uporabo javnega in tirnega prevoza (Civitas elan, 2014).

Na mestu, kjer je v idejni urbanistični zasnovi predlagan novi osrednji trg s podhodom pod železnico se danes nahaja avtomobilski odpad. Ta zavzema približno 5000 m². Z razvojem mesta v predlagani smeri lokacija in organizacija te dejavnosti stopi v konflikt z ostalimi mestnimi funkcijami. Pomeni pa priložnost za vzpostavitev/nadgradnjo v bolj organizirano in dovršeno panogo, tj. sodobno reciklažo avtomobilov v železo, barvne kovine in plastiko. Ocenjeno je, da v Sloveniji nastaja najmanj okrog 40.000 izrabljenih vozil letno, zajem teh vozil v razgradnjo pa bi pomenilo tudi cca. 2500 novih delovnih mest (Zahteve ..., 2014). Direktiva Evropske unije o izrabljenih vozilih predpisuje, da se mora 85 % vsakega vozila reciklirati, od leta 2015 se bo ta predpis še poostril (Uredba o izrabljenih ..., 2011). Tu se torej kaže ena izmed priložnosti za zagon slovenskega gospodarstva.

Zadnja sprememba v rabi prostora se zgodi južno od železnice, in sicer v zahodnem delu naselja, kjer je zasnovano naselje enodružinskih hiš. Ta del je v javni razgrnitvi osnutka OPN Občine Divača (PISO, 2014) predviden za pozidavo stanovanjskih stavb. Vendar je zazidalni načrt v OPN narisan brez vzpostavljenega odnosa z obdajajočim okoljem. Pomembne krajinske strukture, vrtače z vegetacijo, so predvidene za pozidavo in zasutje. Zazidalni načrt predlagan v idejni urbanistični zasnovi pa je zasnovan tako, da razporeditev stavb sledi smerem prostora, ureditev ohranja ključna krajinska območja (izključena so iz območja pozidave) ter jih poveže z grajenimi strukturami. Sloni na predstavljenem konceptu reinterpretacije tradicionalne kraške domačije in pravzaprav pomeni preslikavo v materialih in ključnih principih tradicionalnega urejanja prostora, vendar zasnovanega v sodobnem oblikovalskem jeziku po meri sodobnega človeka. Faktor izrabe zemljišča je sicer v primerjavi z izbiro kakšne druge tipologije stavb manjši, vendar prebivalcu nudi širši življenjski prostor (spomnimo se na utesnjenost življenja v velikih mestih). Če smo v preteklosti naravo potiskali iz bivalnih okolij, jo danes z vso silo vlečemo nazaj, in to na precej banalen način. S strešnimi vrtovi in gojenjem zelenjave na balkonih. Ali ni torej bolj smiselno, da je stik naših domov z obstoječo naravo zagotovljen takoj? Ni smiselno, da jo najprej uničimo in nadomestimo z grajenim tkivom, nato pa v kičastih in neracionalnih vzorcih vračamo nazaj. Argument predlaganemu zazidalnemu načrtu v OPN je prepoznati tudi v tem, da je povsem mogoče, da se bo logika vrednotenja zemljišč v prihodnosti obrnila. Danes najvrednejša zazidalna zemljišča bodo v poplavi pozidanih površin, mogoče nekoč izgubila vrednost. To bodo pridobila kmetijska zemljišča, kot nujno potrebna za pridelovanje hrane, samooskrbno prehransko varnost ali povsem splošno – ravnovesje v prostoru.

1 »mixed use« (Jacobs, 2009)



Slika 82: tloris strukture in rabe predlagane urbanistične zasnove (kart. podl.: Zemljiški kataster, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013).

7.2.5 Zelene površine urbanistične zasnove

Zeleni sistem ali krajinski okvir naselja je zasnovan v tesnem prepletu z urbanim prostorom. Danes se vpetost krajine v življenje prebivalcev Divače čuti le nekoliko in to predvsem na območju Divaškega hriba. Vrtače so bile do sedaj obravnavane predvsem kot reliefna ovira. To miselnost sem skušala s predlagano ureditvijo preseči.

Ključne zelene površine naselja v zasnovi gradijo štiri območja: Divaški hrib, Doline Krgunca (sistem treh vrtač z obstoječim nastavkom površin za šport in rekreacijo) ter dve vrtači v naselju južno od železnice. Vse naštete so vsebinsko in oblikovno pomembne za naselje. Gre za specifičen relief v navezavi s sestoji vegetacije, suhimi zidovi, kamnitimi kantoni in pogledi, ki se odpirajo. Vsebinsko so te krajinske strukture vključene v širšo prostorsko zasnovo preko peš poti. Ta območja tvorijo mestno podobo in so pomembna za berljivost mesta. Kot avtentični pričevalci kraške krajine so nosilci krajevne identitete. Prav tako je s tega vidika ključno ohranjanje obstoječih manjših zaplat, ostankov tradicionalne kraške krajine znotraj vaškega jedra.

Izmed štirih predstavljenih krajinskih območij Divaški hrib in Doline Krgunca predstavljata dve večji zaokroženi enoti.

Divaški hrib je že danes priljubljeno sprehajališče Divačanov. V predlagani zasnovi postane vsebinsko in strukturno povezan s starim vaškim jedrom. Tlakovanje parterja Kraške ceste in murvin drevored se namreč nadaljuje na obstoječo Staro rimsko pot, ki poteka po zahodnem robu Divaškega hriba. Pot z drevoredom se od obstoječega sestoja vegetacije Divaškega hriba loči s pasom trate vzdolž nje. Ta oblikovan trak praznine ob njegovem spodnjem pobočju pripomore k berljivosti in preglednosti, prav tako pa prazna tratna ploskev ponuja nešteto možnosti za preživljanje časa na prostem.

Slika 83: vrtača na severnem robu novega naselja z urejeno peš potjo ob obstoječem suhozidu (kart. podl.: DMR, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013).

Slika 84: naravna vrtača, ki se severno zlije z mestnim trgom oblikovanim po zgledu vrtače (kart. podl.: DMR, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013).

Doline Krgunca so drugi večji steber zelenega sistema Divače. Skupina treh vrtač kot avtentičen kazalnik kraškega reliefa zahteva vnos dejavnosti, ki so v največji možni meri prilagojene značilnostim tega prostora. Oblikovanje mora izkoristiti dane prostorske razmere z načrtovanjem dejavnosti, ki se odzivajo na razgibane kraške vrtače in notranjo členitev gozda ter so zaradi tega obenem tudi privlačne, svojstvene in zanimive. To predvsem velja pri možni širitvi površin za šport in rekreacijo (v vzhodnem delu tega sistema je danes nogometno igrišče). S takšnim pristopom k urejanju okolja ohranjamo in oživimo *genius loci* določenega prostora, v smislu ekonomičnosti rešitve pa je ta najbolj racionalna. To območje postane vpeto v naselje preko peš poti, zasnovanih tako da sledijo konfiguraciji terena. Za premagovanje večjih višinskih razlik so ponekod speljani krajši mostovi. Tu se pot vije med krošnjami dreves in ponuja zanimivo izkušnjo. Vzdolž poti so urejeni pomoli kot razgledne točke in prostor za počitek.

Pozidava je tu izključena ali načrtovana po robu, tako da se zasnova v največji meri prilagaja konfiguraciji terena. Že pozidan južni rob Doline Krgunca bi bilo torej mogoče zaokrožiti z izgradnjo doma starejših občanov (glej Sliko 74 v poglavju Razvoj koncepta). Zgradba se na ta način odpira na bogato zeleno zaledje ter ponuja prostor za varno gibanje tam nastanjenih (oddaljenost prometnic, navezava na pešpoti).

Slika 85: murvin drevored, ki se na severu starega vaškega jedra izteče v Divaški hrib. Ob vznožju tega se razprostira čista tratna ploskev (kart. podl.: DMR, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013).

Slika 86: vegetacija in zelene površine s pešpotmi v Dolinah Krgunca (kart. podl.: DMR, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013).

7.2.5 Prometna zasnova urbanistične zasnove

Za oživitev starega vaškega jedra Divače in novega trga je v prometni zasnovi glede na javno razgrnitev dopolnjenega osnutka OPN Občine Divača predlagana izgradnja obvoznice do Sežane (PISO, 2014). Trasa te je naslonjena ob obstoječi krak avtocestne povezave Divača – Sežana, ki se, po tem ko zaobide RTP, priključi nazaj na Kraško cesto na severnem robu naselja. Kraška cesta, ki poteka čez stari vaški del Divače, na ta način postane razbremenjena tranzitnega prometa do Sežane. Prav tako je v sklopu rešitve in organizacije prometa predlagana nova lokacija avtobusne in železniške postaje. Ti se umakneta na JV rob naselja, kar omogoča, da se avtobusni promet neposredno preusmeri na cesto proti Senožečam, od koder se odcepi omenjeni krak obvoznice proti Sežani. Staro vaško jedro je po tem urejeno kot *shared space* in oblikovano z enotnim tlakovanjem. Gre za urbanistični in oblikovalski prijem, ki teži k zmanjšanju nadvlade motoriziranega prometa. S poenotenim oblikovanjem parterja si torej avtomobili, pešci in kolesarji enakovredno delijo prostor ter se prilagajajo drug drugemu. Ta nastavek oz. hrbtenica naselja se proti SV izteče v urejeno sprehajalno pešpot čez Divaški hrib. Na jugu pa se čez na novo oblikovani trg in široko oblikovani podhod železnice izteče v pešpot, ki vodi v JZ del naselja. Udobno urejen podhod železnice je neobhodno potreben, da se pravzaprav poveže severni in južni del naselja. Sedaj je prehod možen le okrog po Lokavski in nato Kraški cesti z avtomobilom. Pešpot do JZ dela naselja se vzpostavi na podlagi obstoječe opuščene poljske poti. Ta je ostala iz obdobja, ko so to območje še prekrivali travniki in pašniki, še danes jo namreč obdajata liniji vegetacije. Pot z omejkoma se torej le oblikovno dopolni, tlakuje ter vpne v sistem pešpoti. Divača je kot manjše mesto povsem obvladljivo za pešca, prav tako se tendence v svetu nagibajo k zmanjšanju uporabe avtomobilskega prevoza, potem ko se je izkazalo, da ti zasedejo vse preveč našega življenjskega prostora. Od tu torej izhajajo razlogi, da organizacija prometa v predlagani urbanistični zasnovi prvenstveno temelji na oblikovanju in organizaciji pešpoti. Nanje se navežejo različne vsebine in centralne dejavnosti, ki te poti programsko podprejo, osmislijo in naredijo privlačne za uporabo ter dejansko zmanjšajo avtomobilski promet čez naselje.

V sklopu ureditve nove avtobusne postaje na JV robu naselja je prav tako zasnovana manjša podzemna garažna hiša s petinšestdesetimi parkirnimi mesti za avtomobile. Tu lahko vozniki pustijo svoje avtomobile in nato naprej potujejo z avtobusnim ali železniškim prevozom. Avtobusna postaja je locirana nad garažno hišo, nova železniška postaja za potniški promet pa je od parkirne hiše oddaljena 80 m. Prav tako je to lahko izhodiščna točka za obiskovalce mesta, ki od tu nadaljujejo peš preko gostega spleta udobno zasnovanih peš poti.

Slika 87: tloris in shema organizacije avtobusne postaje ter podzemne garažne hiše (kart. podl.: ZK, 2010; ZK GJI, 2010; Kataster stavb, 2010; PISO, 2013).

8 RAZPRAVA IN SKLEP

Od začetka nastajanja magistrskega dela je trud usmerjen v to, da analize poleg golih fizičnih struktur, ki gradijo prostor Divaškega Krasa, vzporedno razkrivajo, kaj so nosilci identitete kraške krajine in naselja Divača. »Pomensko obogatene krajinske prvine so lahko nosilke tako osebne kot skupinske identitete – simboli pripadnosti določeni skupini« (Kučan, 1998). Pojem identiteta, ki je pravzaprav kompleksen rezultat in odraz več dejavnikov je tako ves čas študija vzbujal največjo radovednost. Trdno namreč verjamem, da je poistovetenje človeka z okoljem preko zaznavanja pomembna podlaga za zdrav psihofizični razvoj ter življenje človeka, ker se ta v tendenci globalizacije žal izgublja.

Pallasmaa (2007) zapiše: »Eksistencialno najpomembnejše znanje v našem vsakdanjem življenju – celo v današnji tehnološki kulturi – ni v odtujenih teorijah in razlagah, ampak je tiho znanje onkraj praga zavesti, zlito z vsakdanjim okoljem in z vedenjskimi situacijami.« Bistvo naše sreče se torej skriva v vsakdanji interakciji z okoljem in družbo. Če bivalni prostor ni prijeten, ne ponuja možnosti za prijetno interakcijo. Logična posledica je zapiranje ali bežanje pred okoljem in seveda družbo, ki je prav tako del okolja. O osrednjosti senzornega zaznavanja za človeka prav tako govori naslednji sestavek: »Ljudje doživljamo svet okoli sebe preko zaznavanja. Tako postane zaznavanje naša resničnost. Zaznavanje je torej edinstvena, popolnoma individualna izkušnja, ki je odvisna od konteksta situacije in zunanjih dražljajev« (Merleau-Ponty, 2006). V prenaseljenih urbanih vzorcih bivanja ljudje postajamo utesnjeni. Naše življenje postaja vse bolj strogo ločeno na delo in s tem povezano bivanje v mestu ter na rekreacijo, počitek in beg v naravo. Večina našega življenja je vsakdanjost in če ne najdemo smisla v teh trenutkih, potem le obstajamo in ne živimo (Munhall, 1989). Življenje v globalnih vzorcih urbanega stroja opozarja na neobvladljive situacije, izraz kriza urbanizma pa izhaja iz teh prepoznanih dejstev. Po tem lahko sklepamo, da tako zastavljeno oblikovanje prostora človeku ne zagotavlja optimalnega bivalnega okolja. Da ima človek zagotovljeno optimalno bivalno okolje je pomembno, ker je to eden izmed dejavnikov, ki sooblikuje človeka. To lahko spodbuja ali zavira njegovo rast, ga spodbuja, da se z njim in o njem uči ali se ne itd.

Spoznavanje in opazovanje prostora, priznavanje njegovih ključnih naravnih gradnikov, da predlagana krajinsko-urbanistična zasnova pušča prostoru biti in obstati, je pristop, ki se torej kaže kot kakovostnejši način reševanja prostorskih in sočasno tudi družbenih problemov.

Pod opisan pristop spada tudi analogno oblikovanje. Prostorske strukture, zasnovane na ta način, nas lahko veliko naučijo v vsakdanjem življenju, ko postanjo del našega okolja. Takšen oblikovalski jezik namreč med drugim v prostor vnaša metafore. Te nosijo sporočilo o posebnosti določenega prostora, o zgodovini naših prednikov, o identiteti, razlagajo zgodbe ipd., kar je v današnjem času v poplavi gradenj, razvrednotene arhitekture in krajin pravzaprav že težko doseči.

Pri iskanju rešitve sem si zastavila vprašanje ali ne bi Divača mogoče bolj potrebovala vnos tipično klasičnih ali modernih prvin, ki nedvoumno dajejo mestni značaj, v njeno obstoječe tkivo. Vendar se mi je v času, ko se identiteta prostora izgublja, zdelo smiselno pri oblikovanju poudariti in izhajati ravno iz tega, kar je nekoč in bi moralo tudi v prihodnosti predstavljati vez med človekom in dano naravo – virom življenja.

Namenska raba prostora osnutka OPN Občine Divače pokaže, da zarisani zazidalni načrti ne izhajajo iz svoje okolice oz. vzorcev tradicionalne gradnje, temveč predvsem stremijo k takšni tipologiji pozidave, ki bo dosegla maksimalen faktor izrabe zemljišča in temu primeren dobiček. Temu ekonomskemu vidiku pa lahko nasproti postavimo sledečega: če pri načrtovanju mesta vzamemo kot osnovno podlago njegove obstoječe prostorske specifike, zmanjšamo stroške izvedbe in vzdrževanja. Oblikovanje urbanih naselij na Kitajskem je recimo nazoren primer izrinjanja narave iz bivalnega okolja, ki mu sledi njen ponoven vnos z izumetničenim oblikovanjem. Primeri takšnega lepotičenja in dekoracije prostora so dragi za vzdrževanje in tako v popolnem nasprotju s principi vzdržnega razvoja (Dihua, 2010). Dane krajinske strukture v prepletu z urbanim tkivom namreč postanejo znotraj sebe sistem, ki se je do neke mere sposoben sam regulirati, zato je skrb zanj poenostavljena. Kjer so močvirja jih torej ne gre izsuševati, in kjer so vrtače jih ne gre zasipati, temveč združiti v harmonično celoto s preostalim bivalnim okoljem človeka. Če bomo ustavili težnjo po nadvladi prostora, se bomo znali z njim ponovno poistovetiti in sodelovati ter tako v njem tudi dejansko živeti in ne le obstajati.

Ključna pri vsem je tudi miselnost ljudi. V družbi, kjer je identiteta skupnosti zanemarjena in ne predstavlja vrednote, pridejo do izraza le parcialni individualni interesi tudi v prostoru. Edvard Kocbek (1999) v svoji pesmi Lipicanci zapiše »Dobro veš, da smo zemlja tekem in dirk.« Tako je torej »Kocbek skozi simbol lipicancev upesnil in opozoril na dejstvo, da Slovenci lahko preživimo le, če bomo spoštovali svojo naravo in zgodovino ter Lepoto« (Novak, 1999).

9 POVZETEK

Strateški dokumenti predvidevajo krepitev divaškega križišča z novo traso avtoceste proti Jelšanam (Reki), širitvijo železniške postaje, vzpostavitev hitre proge Divača–Trst in izgradnjo II. železniškega tira proti Kopru v povezavi z Luko Koper. Projekt je načrtovan v okviru evropskega ‘‘TEN’’ infrastrukturnega omrežja, V. in X. panevropskega prometnega koridorja ter Jadransko–Jonske prometne osi. Potovanje ljudi in zamisli čez ta prostor torej prinese različne vplive in želje, ki jih je potrebno uskladiti med seboj ter z dano situacijo. Skozi čas se je v zavest Slovencev precej ukoreninila misel o občutljivosti kraške krajine in o idealu, ki ga ta še vedno predstavlja. Pomembno je vprašanje, kaj storiti v prihodnosti, da bo temu še vedno tako oz. da bomo ta ideal ohranili. V magistrski nalogi je bil glavni cilj predstaviti način urejanja prostora, ki si ves čas razvoja zastavlja vprašanje, kako ohraniti oz. oživeti pristen kraški duh, identiteto kraja ter vzpostaviti vez z njegovimi prebivalci.

Oblikovanje te vodilne misli v smernice in izhodišča na začetku naloge je pomenilo odskočno desko za vse nadaljnje delo in izpeljavo analiz. Koraki teh so zastavljeni po sosledju temeljne urbanistične sheme za izdelavo analiz – mentalna podoba prostora, struktura, morfogeneza, morfologija, raba prostora, zelene površine, vode in relief ter analiza prometa.

Sprva vaško naselje izoblikovano v 18. stol. je s prihodom železnice v 1. pol. 19. stol. dobilo nov značaj. Še vedno je bil to manjši kraj v tesnem prepletu s kmetijsko, kulturno krajino. Vendar je kraška krajina s tem, ko je postala lahko dostopna širšemu svetu, pridobila nov vidik uporabe. Popotniki so tu prepoznali vse kvalitete za oddih in pristen stik z naravo. Divača je torej takoj za prihodom železnice postala cilj turističnih potovanj predvsem za meščane Trsta. Razvoj železniškega prometa je še naprej narekoval urbani razvoj kraja. Predvsem v času močnega razmaha industrije po 2. sv. vojni so lokalne značilnosti ob rasti kraja začele izgubljati pomen oz. so bile v zanosu tehnološkega razvoja (ne namenoma) potisnjene na stranski tir.

Obdajajoča naravna krajina je bila skozi analizo prepoznana kot prostorski potencial in temelj, na katerem naj se naselje izoblikuje. Predstavlja ključen gradnik prostora, strukturo, ki je nosilec identitete in kot taka ključna pri berljivosti prostora. Tako v predlagani rešitvi to postanejo osrednja območja, med katerimi se vzpostavi povezava: glavna hrbtenica mestnega življenja. Divaški hrib, Doline Krgunca in naselje severno od železnice se v medsebojnem tesnem prepletu poveže s krajino – vrtačama in naseljem južno od železnice. Vse oblikovalske rešitve izhajajo iz karakteristik kraške krajine. Urbane površine, predvsem pa nov osrednji trg je tako oblikovan po analogiji kraške vrtače, katere lastnosti sočasno rešujejo povsem tehnične in praktične probleme, prepoznane v prostoru. Vrtača tako postane nov glavni trg in hkrati podhod – povezava za pešca med severnim ter južnim delom naselja, ki v sedanji situaciji ne obstaja. Hkrati ponudi možnost, da se na podhod navežejo trgovine kot alternativa predvidenemu nakupovalnemu centru. Sklenjenost zasnove je dosežena z organizacijo gibanja po mestu in okoliški krajini, preureditvijo prometa ter programsko dopolnitvijo. Vzporedno s preusmeritvijo tranzitnega prometa čez Divačo na novo obvoznico do Sežane, ki je naslonjena na obstoječ avtocestni krak, sta locirani in oblikovani tudi nova železniška ter avtobusna postaja. Osrednja hrbtenica urbanega življenja, vpeta med krajino, tako postane prvenstveno namenjena pešcu. V severnem delu je oblikovana kot *shared space*, v južnem pa kot preplet udobnih peš poti, namenjenih izključno pešcu. V južnem delu naselja se peš pot izteče v območje novih enodružinskih hiš, potopljenih v avtentično kraško krajino. Prizadevanje gre torej v smeri, da Divača ohrani in okrepi značaj majhnega kraškega mesteca, obvladljivega s strani pešca. Krajinsko-urbanistična idejna rešitev je bila izoblikovana v želji, da preko celostnega oblikovanja površin in vsebin prostor dejansko zaživi z uporabnikom in obratno.

10 VIRI

10.1 CITIRANI VIRI

Alexander Ch., Ishikawa S., Silverstein M. 1977. A pattern language: towns, buildings, construction. New York, Oxford University Press: 1171 str.

Atlas okolja. 2013. Agencija RS za okolje. http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/ (12. september 2013)

Breg M. 2007. Okoljski vidiki ohranjanja in zaščite vrtač v Sloveniji. Dela/FF odd. za geografijo, 28, 4: 43–57. http://revije.ff.uni-lj.si/Dela/article/view/dela.28.4.43-57/1393 (28. november 2013)

Caperna A. 2013. Biophilic architecture and biophilic design. International society of biourbanism. http://www.slideshare.net/antcap/biophilic-design-by-antonio-caperna) (17. februar 2014)

Caperna A. 2014. What is biourbanism? Biourbanism. International society of biourbanism. http://www.biourbanism.org/biourbanism-definition/ (17. februar 2014)

Capuder Vidmar T. 2011. Razvoj naselij. 1, Od prazgodovine do industrijske revolucije. Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo. http://www.bf.uni-lj.si/fileadmin/users/1/krajinska_arhitektura/RAZVOJ_NASELIJ_1_NR.pdf (14. marec 2014)

Capuder Vidmar T. 2012. Prisluhniti prostoru. V: 40 let študija krajinske arhitekture. Kučan A. (ur.). Ljubljana, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo: 42–43

Capuder Vidmar T. 2013. Mesto in reka. Študija reurbanizacije severnega dela mesta Ljubljane. Ljubljana, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo: 95 str.

Cerkvenik R. 2006. Speleološke značilnosti Krasa. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta: 137 str.

Christopher Alexander: 2009 Vincent Scully prize recipient. An interview with Michael Mehaffy about C. Alexander and his impact on the profession. 2009. National building museum. http://www.nbm.org/about-us/national-building- museum-online/alexander-mehaffy-interview.html (8. marec 2014)

Civitas elan. Mestna občina Ljubljana. 2014. http://www.civitasljubljana.si/ (12. junij 2014)

Crowe S. 1969. Landscape planning: a policy for an overcrowded world. IUCN Publication, 21. https://portals.iucn.org/library/node/6264 (16. februar 2014)

Čič T. 2008. Posvet o varstvu in razvoju Krasa pri ministru Podobniku: kaj smo naredili, kje zgrešli. Primorske novice, št. 30. http://civilnainiciativakras.com/node/46 (11. marec 2014)

Dihua L. 2010. Urban ecology. Lecture 1: Learning from China: Environmental and social problem in great leap forward. Beijing (neobjavljeno predavanje, Biotehniška fakulteta, 6. november 2010).

DMR – Digitalni model reliefa. 2010. Ljubljana, Geodetska uprava Republike Slovenije (izpis iz baze podatkov, 18. december 2012)

DOF – Digitalni ortofoto. 2006. Ljubljana, Geodetska uprava Republike Slovenije (izpis iz baze podatkov, 18. december 2012

DOF 1994 – 2005. 2013. PISO. http://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=DIVACA (23. oktober 2013)

DOF 2012 – 2014. 2013. Atlas okolja. http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/profile.aspx?id=Atlas_Okolja_AXL@Arso (16.10.2013)

Državna meja Republike Slovenije. E-prostor. Geodetska uprava Republike Slovenije. 2013. http://www.e-prostor.gov.si/si/dostop_do_podatkov/mapa/brezplacni_podatki/drzavna_meja_republike_slovenije/ (17. junij 2013)

Državni prostorski načrt za odsek avtoceste Postojna/Divača–Jelšane. 2011. RS, Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor. RS, Ministrstvo za promet. http://www.pivka.si/dokument.aspx?id=3117 (4. maj. 2012)

Občine. E-prostor. Geodetska uprava Republike Slovenije. 2013. http://www.eprostor.gov.si/dostop_do_podatkov/mapa/brezplacni_podatki/obcine/ (17. junij 2013)

Franciscejski kataster za Primorsko, 1811–1869. 2013. Ministrstvo za izobraževanje, znanost, kulturo in šport. http://arsq.gov.si/Query/detail.aspx?ID=23256 (18. avgust 2013)

Garett H. 1968. The Tragedy of the commons. Science, 162, 3859: 1243–1248 https://www.sciencemag.org/content/162/3859/1243.full (21. marec 2013)

Geopedia. http://www.geopedia.si/ (9. januar 2014)

Grohar J., Kambič M. 2011. Muzej igralcev Divača. Ambient, 93: 90–91

Habič P. 1972. Divaški Kras in Škocjanske jame. V: Vodnik za ekskurzije: Matični Kras (Vilenica, Škocjanske jame); Matarsko podolje (Dimnice); Notranjski kras (Postojnski in Cerkniški kras). Buser S. (ur.). Postojna, Jamarska zveza Slovenije: 26–30

Jacobs J. 2009. Umiranje in življenje velikih ameriških mest. Ljubljana, Studia humanitatis: 511 str.

Jurkovšek B. 1996. Formacijska geološka karta južnega dela Tržaško – komenske planote 1: 50.000: kredne in paleogenske karbonatne kamnine. Ljubljana, Inštitut za geologijo, geotehniko in geofiziko: 143 str.

Juvanec B. 2013. Arhitektura Slovenije. 5, Vernakularna arhitektura, kraški svet, Ljubljana. Založba i2: 248 str.

Kalc Furlanič L. 2013. Divača kot ženska brez lepe obleke. Primorske novice, 92: 6. http://www.primorske.si/Primorska/Srednja-Primorska/Divaca-kot-zenska-brez-lepe-obleke.aspx (22. april 2013)

Kali. 2014. KAMRA. Digitalizirana kulturna dediščina slovenskih pokrajin. http://www.kamra.si/Default.aspx?module=5&id=2412 (10. april 2014)

Kaligarič M., Seliškar A. 1999. Flora in vegetacija Krasa. V: Kras: pokrajina, življenje, ljudje. Kranjc A. (ur.), Ljubljana, ZRC SAZU: 102 – 144

Kataster stavb. 2010. Ljubljana, Geodetska uprava Republike Slovenije (izpis iz baze podatkov, 18. december 2012)

Klemenčič V. 1959. Pokrajina med Snežnikom in Slavnikom. Ljubljana, Slovenska akademija znanosti in umetnosti: 197 str.

Kocbek E. 1999. Lipicanci. Ljubljana, Založba Krainer: 50 str.

Kolenc N., Trobica A. 2012 Kraška hiša: priročnik za prenovo. Občina Komen. http://www.zvkds.si/media/images/publications/PRIROCNIK_KRASKA_HISA.pdf (7. avgust 2012)

Košuta M. 2011. Mavrična školjka. Celje, Celjska Mohorjeva družba: 137 str.

Kovačič A. 2004. Regionalno-geografski oris občine Divača, analiza stanja in možnosti bodočega razvoja. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta: 177 str.

Kranjc A., Petrič M., Kogovšek J. 1999. Hidrologija Krasa. V: Kras: pokrajina, življenje, ljudje. Kranjc A. (ur.). Ljubljana, Založba ZRC, ZRC SAZU: 53–69

Kras – sprememba gozdnatosti. 2005–2014. Zavod za gozdove. http://www.zgs.si/slo/obmocne-enote/sezana/kras-sprememba-gozdnatosti/index.html (19. november 2013)

Kučan A. 1998. Krajina kot nacionalni simbol. Ljubljana, Znanstveno in publicistično središče: 224 str.

Kučan A., Robbins E., Skansi L. 2010. Vsi odtenki zelene. Ljubljana, Muzej in galerije mesta, Ljubljana, Korotan: 225 str.

Lah L. 1994. Prenova stavbne dediščine na podeželju. Kras. Novo mesto, Tiskarna Novo mesto, Dolenjska založba: 237 str.

Lipold S. 2013. “Razvoj Divače skozi zgodovino.” Divača, (osebni vir, 2013)

Lynch K. 1960. The image of the city. Cambridge; London, The MIT Press: 194 str.

Markočič M. 2011. Geografsko-krasoslovno načrtovanje razvoja na Divaškem Krasu. Diplomsko delo. Koper, Univerza na primorskem, Fakulteta za humanistične študije Koper: 129 str.

Maslow A. H. 1943. A theory of human motivation. Psychological Review, 50, 4: 370–396

McHarg I. 1969. Design with Nature. New York, The Natural History Press for the American museum of natural history: 197 str.

Menaše L. Valentin Oman, razstava del. 2011. Galerija Prešernovih nagrajencev Kranj. http://www.gpn.kranj.si/razstave/045.htm (6. februar 2014)

Mercina M. 2013. Športno letališče Divača. Idejna zasnova za športno letališče pri Divači. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo: 91 str. http://issuu.com/fadiploma/docs/divaca_maja_mercina (16. marec 2014)

Merleau Ponty M. 2006. Fenomenologija zaznave. Ljubljana, Študentska založba: 495 str.

Mihelič B. 1983. Urbanistični razvoj Ljubljane. Ljubljana, Znanstveni inštitut filozofske fakultete: Partizanska knjiga: 84 str.

Mihevc A. 2001. Speleogeneza Divaškega krasa. Ljubljana, Založba ZRC, ZRC SAZU: 180 str.

Mihevc A. 2005. Suhi zidovi in delane vrtače – antropogena preoblikovanost kraškega površja na območju Račic, Divače in Volčjega gradu. V: Kras: voda in življenje v kamniti pokrajini. Mihevc

A. (ur.). Ljubljana, Založba ZRC, ZRC SAZU: 57–71

Milič M. 2006. Kriza slovenskega urbanizma. AB. Arhitektov bilten, 37: 78–79

Mlakar A. 1994. Vidne tipološke značilnosti prostora kot oblikovalsko izhodišče. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta: 109 str.

Mlekuž D. Messy landscapes manifesto. 2012. Academia.edu. https://www.academia.edu/1512241/Messy_landscapes_manifesto (20. avgust. 2014)

Mljač M. 2012. Maruša Zorec: »Praznine so pomembnejše kot pozidan prostor.« Mladina, 8. http://www.mladina.si/109606/marusa-zorec-praznine-so-pomembnejse-kot-pozidan-prostor/ (18. junij 2013)

Munhall P. L. 1989. Philosophical ponderings on qualitative research methods in nursing. Nursing Science, 2: 20–28

Museum of Vučedol culture by Radionica Arhitekture. 2013. Archiscene. http://www.archiscene.net/museum/museum-vucedol-culture-radionica-arhitekture/ (23. januar 2014)

Najpogostejša imena naselij. Dolnje Ležeče. Občina Divača. 2013. Statistični urad RS. http://www.stat.si/KrajevnaImena/pregledi_naselja_najpogostejsa.asp?txtIme=PRISTAVA&selNacin=&selTip=naselja&ID=629&tlist=offf (8. maj 2013)

Naravovarstveni atlas. 2013. http://www.naravovarstveni-atlas.si/nvajavni/ (3. september 2013)

Novak B. A. 1999. Kocbekova hvalnica konjem, ki govorijo slovensko. V: Lipicanci. Kocbek E. (ur.). Ljubljana, Založba Krainer: 7–9

Občinski prostorski načrt občine Divača. Pripravljalna faza. 2009. Občina Divača. http://www.divaca.si/index.php?lng=slo&vie=cnt&str=147_slo&id=2009080613522635 (16. april 2013)

Ogrin D. 1993. Vrtna umetnost sveta: pregled svetovne dediščine. Ljubljana, Pudon: EWO: 400 str.

Osnovna šola ob Rinži. 2014. Studio AKKA. http://www.akka.si/site/6/12/Osnovna_sola_Ob_RinZi (25. april 2014)

Pallasmaa J. 2007. Oči kože: arhitektura in čuti. Ljubljana, Studia humanitatis: 119 str.

Panjek A. 2006. Človek, zemlja, kamen in burja: zgodovina kulturne krajine Krasa. Koper. Univerza na Primorskem, Znanstveno-raziskovalno središče, Založba Annales: 127 str.

Petek F., Urbanc M. 2004. Franciscejski kataster kot ključ za razumevanje kulturne pokrajine v Sloveniji v 19. stoletju. Acta geographica Slovenica, 44, 1: 89–113 http://giam.zrc-sazu.si/zbornik/PetekUrbanc_44_1.pdf (4.december 2013)

PISO. 2013. Občina Divača. http://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=DIVACA (12. junij 2013)

PISO. 2014. Občina Divača. Občinski prostorski načrt (OPN) – javna razgrnitev. http://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=DIVACA (21. maj 2014)

Pogačnik A. 1996. Varstvo in usmerjanje oblikovne podobe slovenskih mest. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje: 207 str.

Potokar K. 2005. Kačiče na Krasu. Kačiče – Pared, samozaložba: 310 str.

Potokar K. 2011. Divača na stičišču poti. Ilirska Bistrica, Borovci: 440 str.

Pozzetto M. 1997. Maks Fabiani–vizije prostora. Kranj, L.I.B.R.A.: 420 str.

Prebivalstvo – izbrani kazalniki, naselja, Slovenija, letno. Naselje Divača. 2013. Statistični urad RS. http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/Saveshow.asp (4. maj 2014)

Pugelj S. 2013. Odstrta krajina. Lasersko skeniranje okolice Škocjana. Zloženka ob otvoritvi razstave. http://www.hisa-odlicnosti-bok.si/assets/pkc/files/a_343_567.pdf (4. julij 2014)

RABA. 2010. Ljubljana, Ministrstvo za kmetijsko in okolje Republike Slovenije (izpis iz baze podatkov, 18. december 2012)

Radinja D. 1967. Vremska dolina in Divaški Kras. Problematika kraške morfogeneze. V: Geografski zbornik, 10. Melik A. (ur.). Ljubljana, Znanstveno raziskovalni center SAZU, Geografski inštitut: 113–159

Razpotnik B. 2011. 7 milijard prebivalcev Zemlje. Statistični urad Republike Slovenije. http://www.stat.si/novica_prikazi.aspx?id=4317 (3. maj 2014)

Razvojni program občine Divača za obdobje 2007 do 2013. 2009. Območna razvojna agencija Krasa in Brkinov v sodelovanju s strokovnimi službami občine Divača. http://www.divaca.si/mma_bin.php?id=2009081908025273 (7. januar 2013)

Rajšp V., Ficko M. 1997. Slovenija na vojaškem zemljevidu 1763–1787 (1804), zvezek 3. Sekcija 206 – 211. Ljubljana, Arhiv Republike Slovenije, Založba ZRC: 436 str.

Register nepremične kulturne dediščine. 2013. Ministrstvo za izobraževanje, znanost, kulturo in šport.
http://giskds.situla.org/giskd/ (26. februar 2014)

Rojc P. 2013. V Avstriji Unesco, v Sloveniji pa bager. Slovenske novice.
http://www.slovenskenovice.si/novice/slovenija/v-avstriji-unesco-v-sloveniji-pa-bager (26. marec 2013)

Shaobo W. 2013. Architecture Portfolio Session 2012-2013. Issuu.
http://issuu.com/shawnwu/docs/portfolio_session_12-13 (4. maj 2014)

Sklep o opredelitvi sistema javnih letališč. 2006. Ur. l. RS št. 78/06

Slabe T. 2005. Skalni relief kot odsev razvoja površja kraškega vodonosnika. V: Kras: voda in življenje v kamniti pokrajini. Mihevc A. (ur.). Ljubljana, Založba ZRC, ZRC SAZU: 44–56

Služba za varstvo okolja. Energetska učinkovitost. 2011. Gospodarska zbornica Slovenije.
http://www.gzs.si/slo/skupne_naloge/varstvo_okolja/podnebne_spremembe/direktiva_o_energetski_ucinkovitosti (13. maj 2014)

Smrdel I. 1989. Ovčarstvo na Pivki. Knjiga: revija za ljubitelje knjige, 12: 536–537

Splošni podatki. 2012. Občina Divača.
http://www.divaca.si/index.php?vie=cnt&str=6_slo (21. maj 2012)

Stepišnik U. 2010. Udornice v Sloveniji. Znanstvena založba Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani.
http://geo.ff.uni-lj.si/sites/default/files/e-GeograFF-1-stepisnik.pdf (27. januar 2013)

Strategija prostorskega razvoja Slovenije. 2004. Ur. l. RS št. 76/04

Strateški projekt Kras – Carso: trajnostno upravljanje naravnih virov in teritorialana kohezija. Študija o prostorskem načrtovanju na slovenskem delu Krasa. 2012. Kras – Carso. Program čezmejnega sodelovanja Slovenija – Italija 2007 – 2013.
http://www.krascarso-carsokras.eu/images/stories/KATJA/priloga-slo.pdf (21. januar 2014)

Štok J. 2009. Razvoj turizma v občini Divača. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta: 94 str.

Tanizaki J. 2002. Hvalnica senci. Ljubljana, Študentska založba: 90 str.

Teržan V. 2011. Maruša Zorec, arhitektka. »Verjamem v arhitekturo diskretnih sprememb.« Pogledi, 1/2: 14–15.
http://www.pogledi.si/intervju/verjamem-v-arhitekturo-diskretnih-sprememb (24. januar 2013)

The unstoppable rise of landscape urbanism. 2010. Designing for tomorrow. Urbanlogic.
http://www.designingfortomorrow.org/projects/view/the-unstoppable-rise-of-landscape-urbanism (13. september 2013)

Turizem. 2013. Občina Divača.
(http://www.tic-divaca.si/) 10. oktober 2013

TTN 5 – Temeljni topografski načrt v merilu 1 : 5000. 1995. Ljubljana, Geodetska uprava Republike Slovenije (izpis iz baze podatkov, 18. december 2012)

Udornica Risnik. Kraji – Slovenija.
http://kraji.eu/slovenija/udornica_risnik/photos/slo (6. november 2013)

Uredba o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper. 2005. Ur. l. RS št. 43/05

Uredba o izrabljenih vozilih. 2011. Ur. l. RS št. 32/11

Zahteve slovenske obrti in podjetništva 2014: za zagon slovenskega gospodarstva. 2014. Obrtno-podjetniška zbornica Slovenije.
http://www.ozs.si/Portals/0/Media/Dokumenti/OZS/Zastopanje%20in%20zakonodaja/zahteve%202014_kon%C4%8Dne.pdf (23. junij 2014)

Zavod za varstvo kulturne dediščine. Center za preventivno arheologijo - arhivski podatki. 2014. Ljubljana, Zavod za varstvo kulturne dediščine (izpis iz baze podatkov, 20. avgust 2014)

Zemljiški kataster. 2010. Ljubljana, Geodetska uprava Republike Slovenije (izpis iz baze podatkov, 18. december 2012)

ZK GJI – Zbirni kataster gospodarske javne infrastrukture. 2010. Ljubljana, Geodetska uprava Republike Slovenije (izpis iz baze podatkov, 18. december 2012)

Žontar J. 1957. Svilogojstvo in svilarstvo na Slovenskem od 16. do 20. stoletja. Ljubljana. Slovenska akademija znanosti in umetnosti: 159 str.

10.2 DRUGI VIRI

Čarni A., Košir P., Marinšek A. Biološki inštitut ZRC SAZU. Narava. Gozd in grmišča. 2013 Kras. http://www.razvojkrasa.si/si/narava/99/article.html (25. september 2013)

Helin P. 2011. Vila Krona. Hiše, 65: 50–51

Jacquelin T. Robertson, Cooper, Robertson & Partner. Vincent Scully Prize. National building museum.
http://www.nbm.org/support-us/awards_honors/scully-prize/ (8. marec 2014)

Košir F. 1993. Zamisel mesta. Ljubljana, Slovenska matica: 398 str.

Marn U. 2010. Kučan Ana. Mladina intervju. 2010.
http://www.mladina.si/media/objave/dokumenti/2011/11/17/poletna_mladina_2010.pdf (10. februar 2014)

Mezinec P. 2013. Načrti so že lepi, toda kdaj jih bomo uresničili? Primorske novice, št. 44.
http://civilnainiciativakras.com/node/1370 (3. marec 2013)

Potokar K. 2008. Vremska dolina med Krasom in Brkini, Divača, Samozaložba: 616 str.

Pravilnik o evidenci dejanske rabe kmetijskih in gozdnih zemljišč. Priloga 1: Šifrant in opis vrst dejanske rabe kmetijskih in gozdnih zemljišč. 2008. Ur. l. RS št. 384/08

Pravilnik o projektiranju cest. 2005. Ur. l. RS št. 91/05

Razvojni program podeželja Krasa in Brkinov za območje občin Divača, Hrpelje – Kozina in Sežana za obdobje 2007–2013. 2008. Območna razvojna agencija Krasa in Brkinov.
http://www.sezana.si/dokument.aspx?id=3035 (7. januar 2013)

Teaca R. 2011. Hiša ob jezeru v Bukarešti. Hiše, 65: 98–99

Turistično informacijski center Divača.
http://www.tic-divaca.si/ (8. januar 2014)

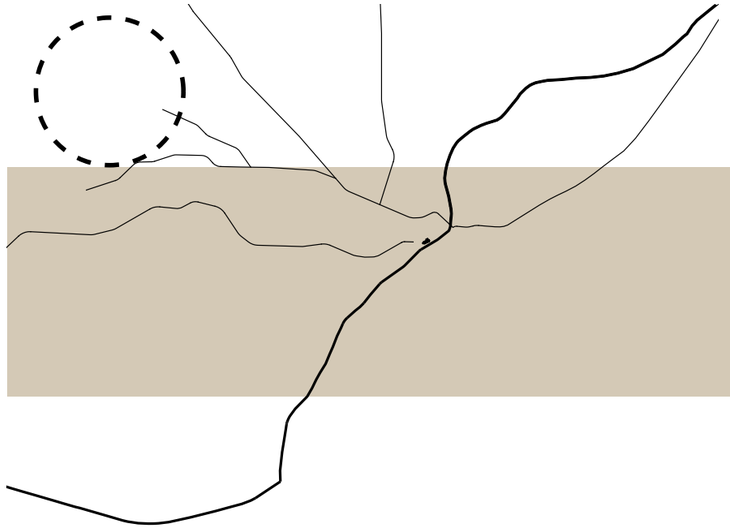
Žiberna J. 1981. Divaški prag. Divača, Svet krajevne skupnosti Divača: 207 str.

ZAHVALA

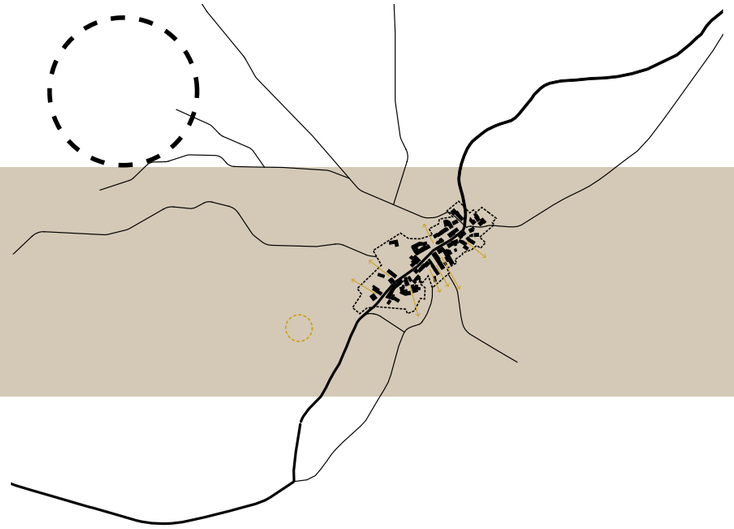
Zahvala mentorici doc. dr. Tatjani Capuder Vidmar za pomoč, vodenje in razumevanje, doc. dr. Dimitriju Mlekužu s Centra za preventivno arheologijo za gradivo in razjasnitve z arheološkega stališča, kolegicam v službi za razumevanje in podporo ter nenazadnje zahvala staršem, ki sta mi omogočila, da sem študiju lahko posvetila čas.

PRILOGA A

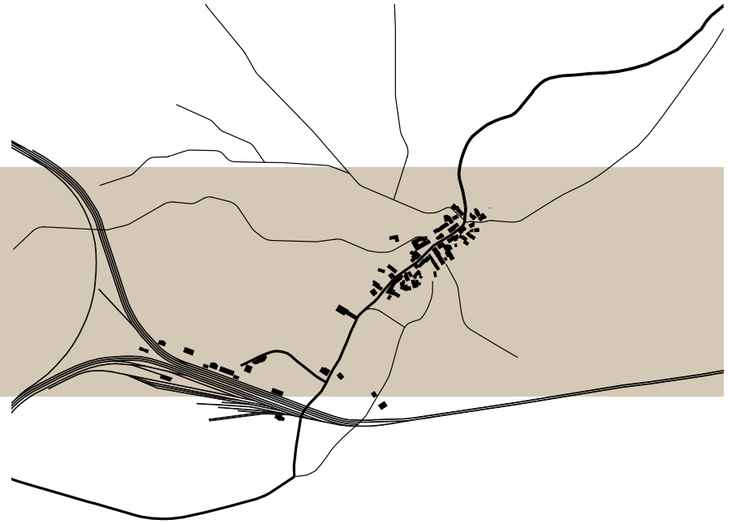
Morfogeneza Divače; razvoj od leta 1687 do leta 2014, merilo 1: 500



Divača po požaru, leta 1687.



Divača v prvi polovici 19. stoletja.



Divača v drugi polovici 19. stoletja.

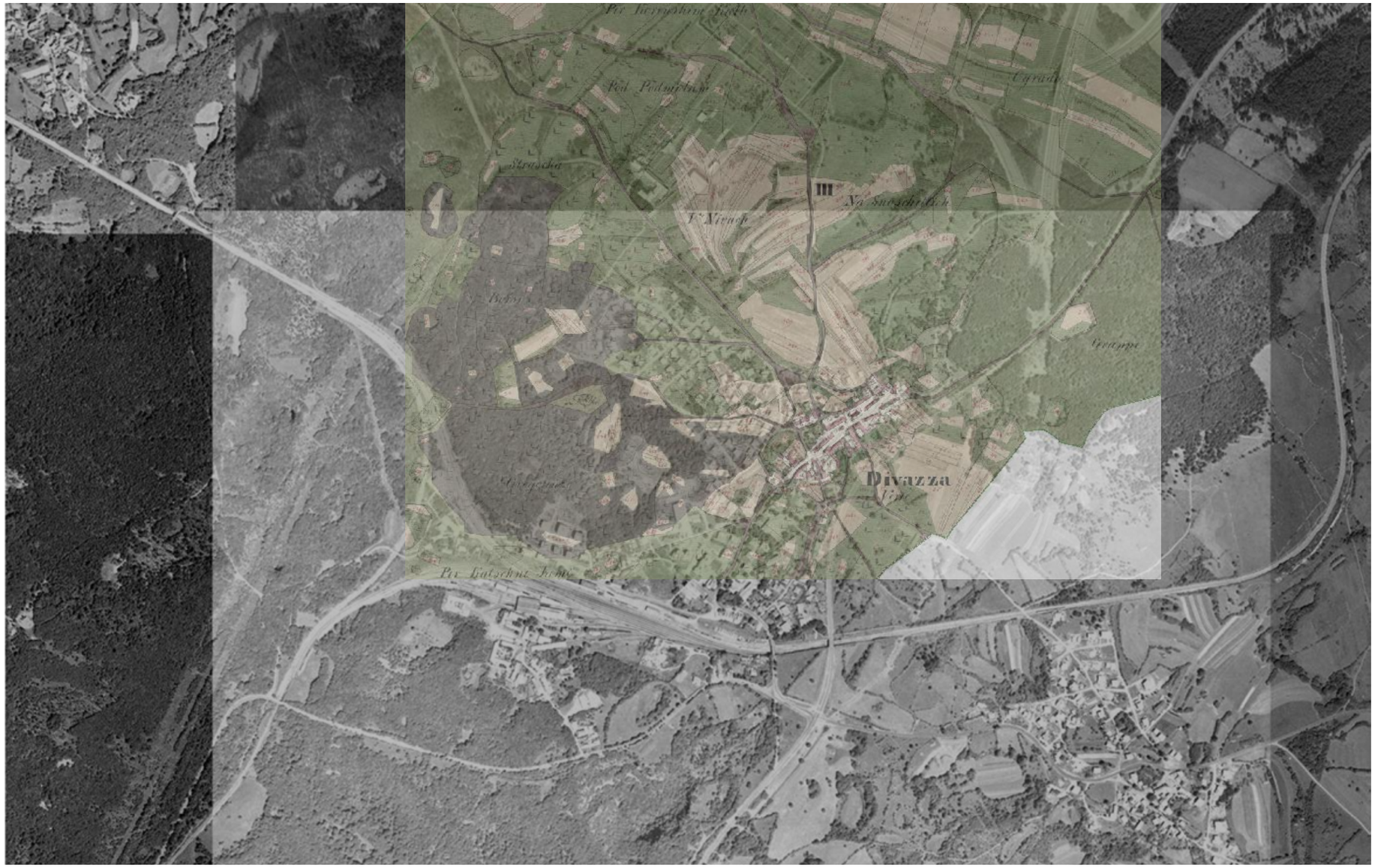
Divača konec 20. stoletja.

Divača v 60-ih letih 20. stoletja.

Divača leta 2014.

PRILOGA B

Primerjava franciscejskega katastra z letalskim posnetkom iz obdobja 1994 – 2005 (Franciscejski kataster za Primorsko, 1811-1869, 2013; PISO 2013)



PRILOGA C

Analiza in popis drevninskih in grmovnih vrst Divaškega Krasa (avgust in september, 2013)

beli gaber (*Carpinus betulus*)

kraški gaber (*Carpinus orientalis)*

navadna leska (*Corylus avellana)*

črni bor (*Pinus nigra*)

črni gaber (*Ostrya carpinifolia*)

navadni ruj (*Cotinus coggygria)*

oblasti luk (*Allium sphaerocephalon*)

mokovec (*Sorbus aria)*

mali jesen (*Fraxinus ornus)*

kraški šetraj (*Satureja montana)*

navadni šipek (*Rosa canina)*

puhasti hrast (*Quercus pubescens)*

velikolistna lipa (*Tilia platyphyllos)*

enovratni glog (*Crataegus monogyna*)

brestovolistna robida (*Rubus ulmifolius*)

poljski javor (*Acer campestre)*

malolistna lipa (*Tilia cordata)*

gorski javor (*Acer pseudoplatanus*)

navadna kalina (*Ligustrum vulgare*)

rumeni dren (*Cornus mas)*

gorski luk (*Allium senescens*)

črni trn (*Prunus spinosa*)

divja češnja (*Prunus avium*)

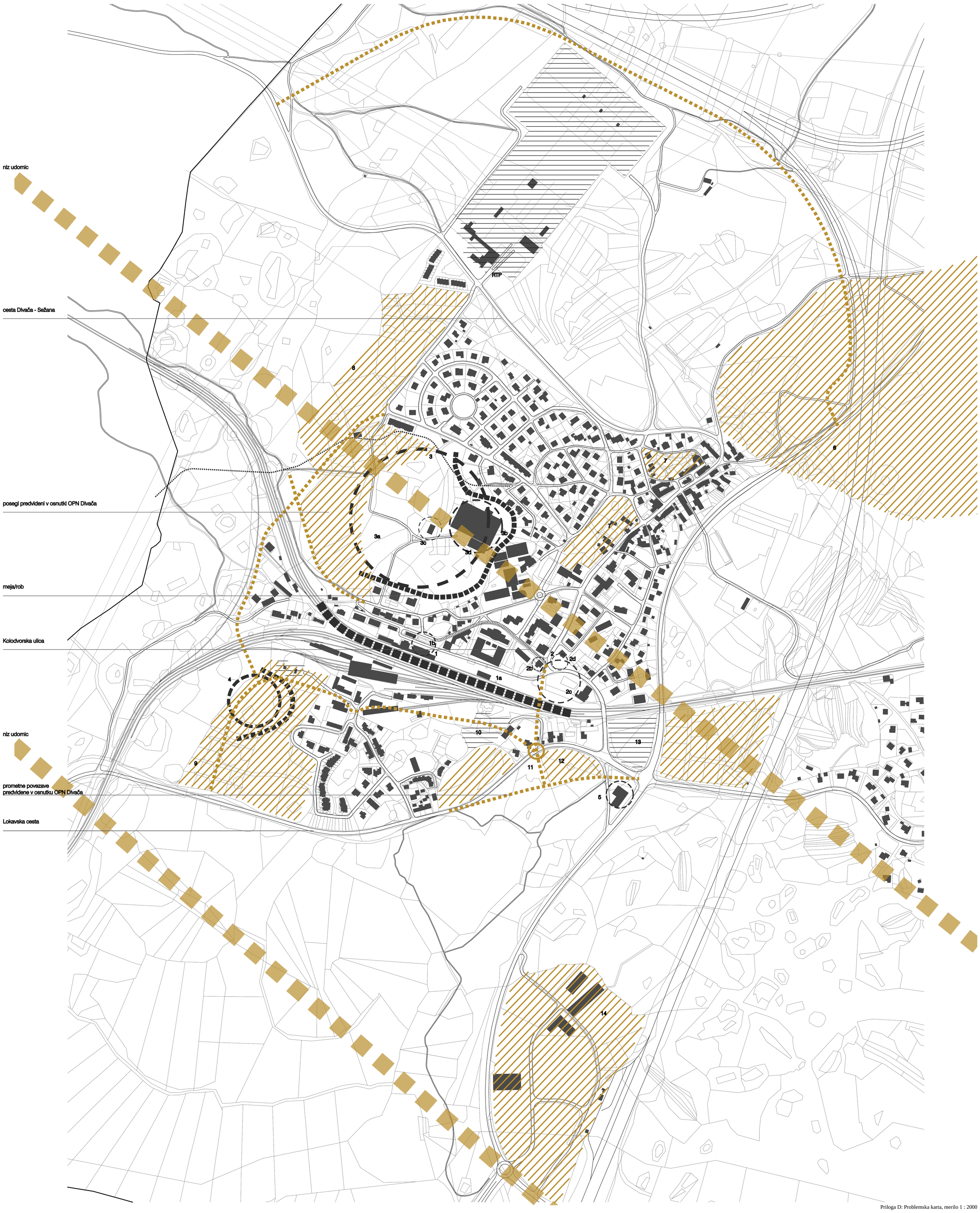
materina dušica (*Thymus serpyllum)*

skalna krhlika (*Frangula rupestris*)

brinj (*Juniperus communis*)

PRILOGA D

Problemska karta, merilo 1 : 2000



Priloga D: Problemska karta, merilo 1 : 2000

PRILOGA E

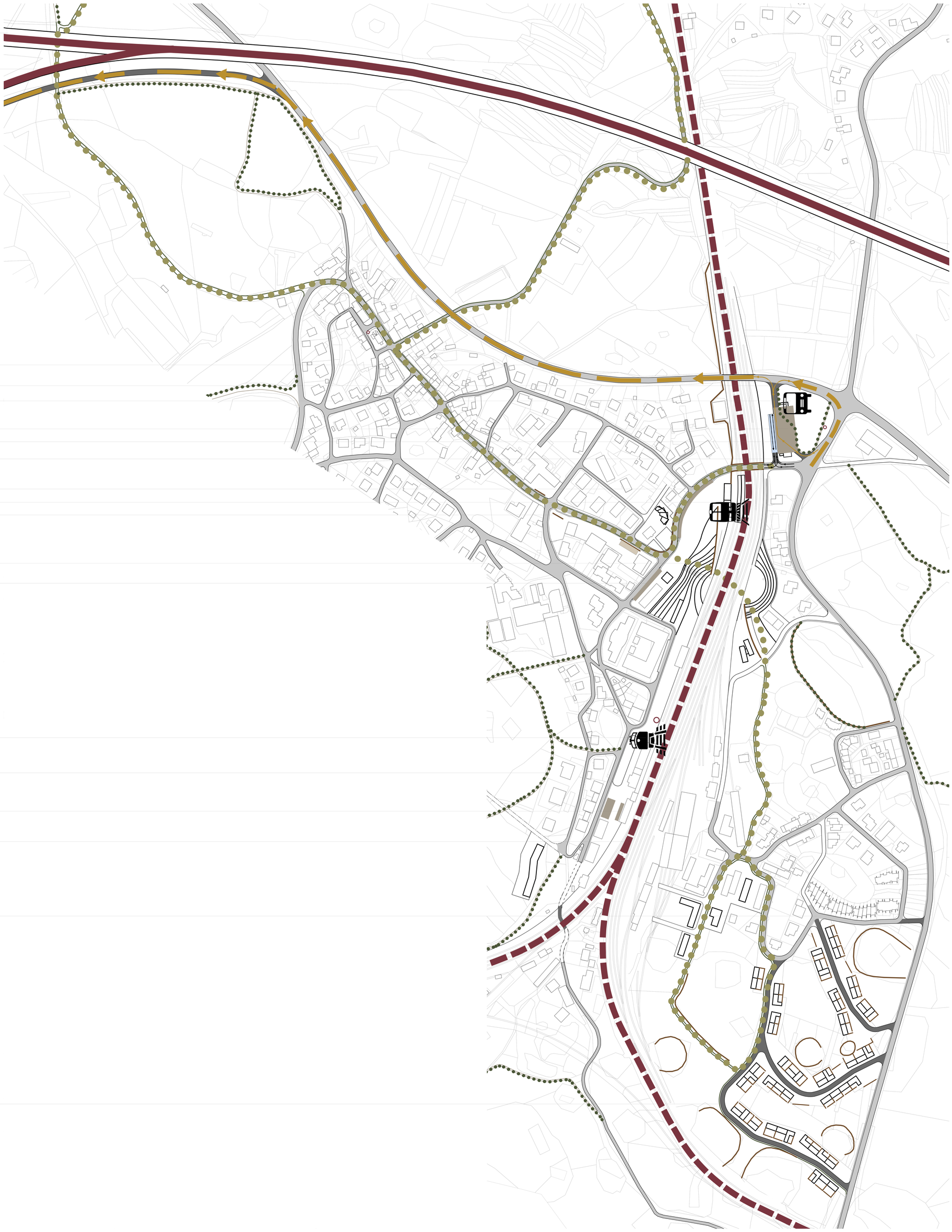
Idejna urbanistična zasnova Divače, merilo 1 : 2000

Priloga E1: Sintezna karta, merilo 1 : 2000.

- vila blok (P + 3)
- uredniev trga s podhodom in trgovinami (K)
- vila iz 19. stol.
- nova vila v zelenju (P + 1)
- nova železniška postaja za potniški promet (K + P, K + P + 6)
- nova avtobusna postaja s podzemno garažno hišo (K + P)
- Spomenik dogodkom osamosvajanja Slovenije
- druge pešpoti
- enotno tlakovanje starega vaškega jedra
- kraška štirna ob cerkvi sv. Antona Puščavnika
- murvin drevored
- igrišna peš pot
- Divaški hrib
- nova obvoznica regionalne ceste do Sežane za tranzitni promet
- avtocesta Ljubljana – Koper
- suhi zidovi
- novo naselje enodružinskih hiš (P + 1)
- novi objekti za obrt in industrijo
- dom starejših občanov (K + P + 2)
- parkirne površine
- strukturna dopolnitev in uredituev Trga 15. Aprila
- muzejska parna lokomotiva
- Doline Krgunca
- nov poslovni objekt (P + 1)
- tržnica (P)
- vila blok (P + 3)
- uredniev trga s podhodom in trgovinami (K)

Priloga E2: Tloris strukture in rabe prostora, merilo 1 : 2000.

Priloga E3: Tloris zelenih površin, merilo 1 : 2000.



Priloga E4: Tloris prometne zasnove, merilo 1 : 2000.

nove parkirne površine, 8 pm

glavna pešpot

nove parkirne površine, 3 pm

železniška postaja za potniški promet

nove parkirne površine, 14 pm

avtomobilski promet

uvozna/izvozna rampa

podzemna garažna hiša, 64 pm

avtobusna postaja

avtobusni promet

tranzitni promet do Sežane

avtocesta Divača–Sežana

avtocesta Koper–Ljubljana

železniška postaja za tovorni promet

druge peš poti

nove parkirne površine, 32 pm

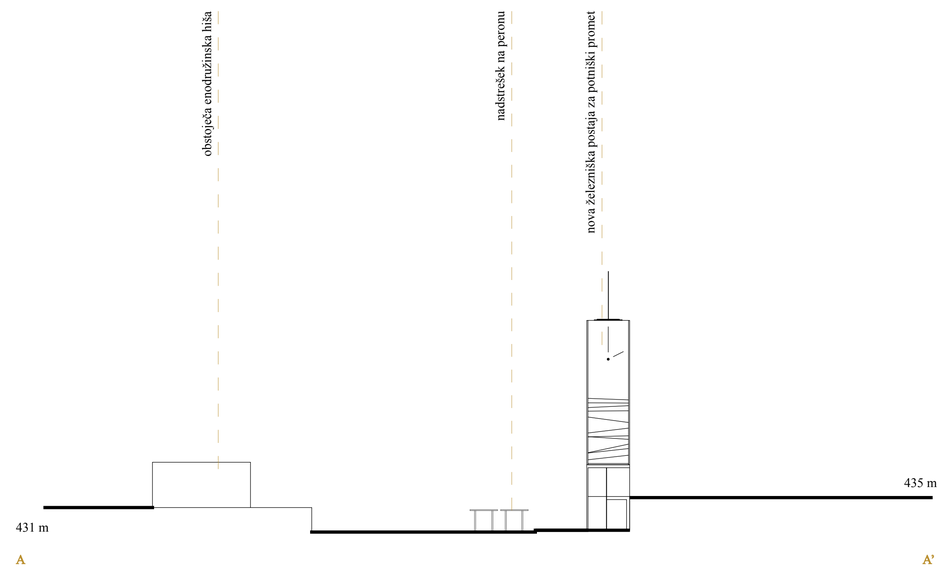
železnica

obstoječe cestne površine

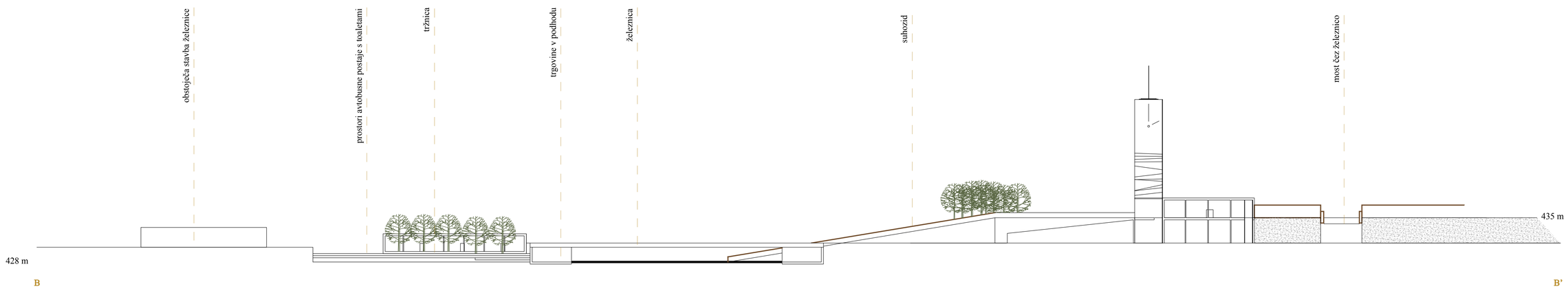
nove cestne površine

PRILOGA F

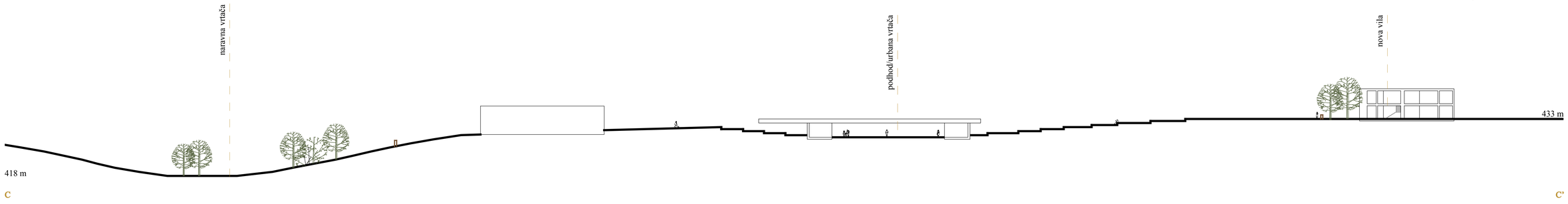
Tloris ureditve trga in nove avtobusne postaje, merilo 1 : 500



prerez AA', merilo 1 : 500

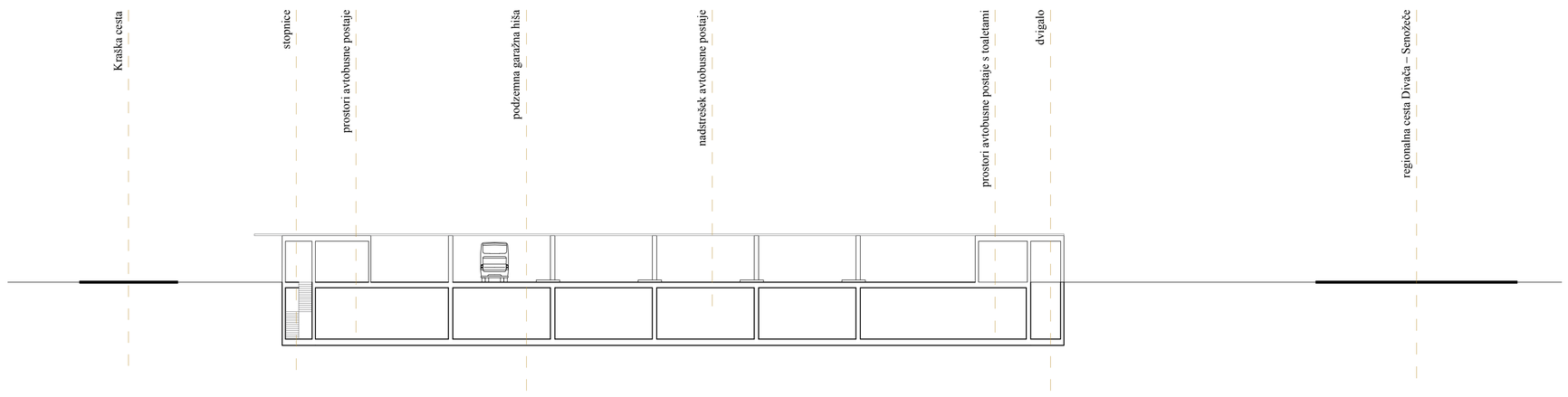


prerez BB', merilo 1 : 500

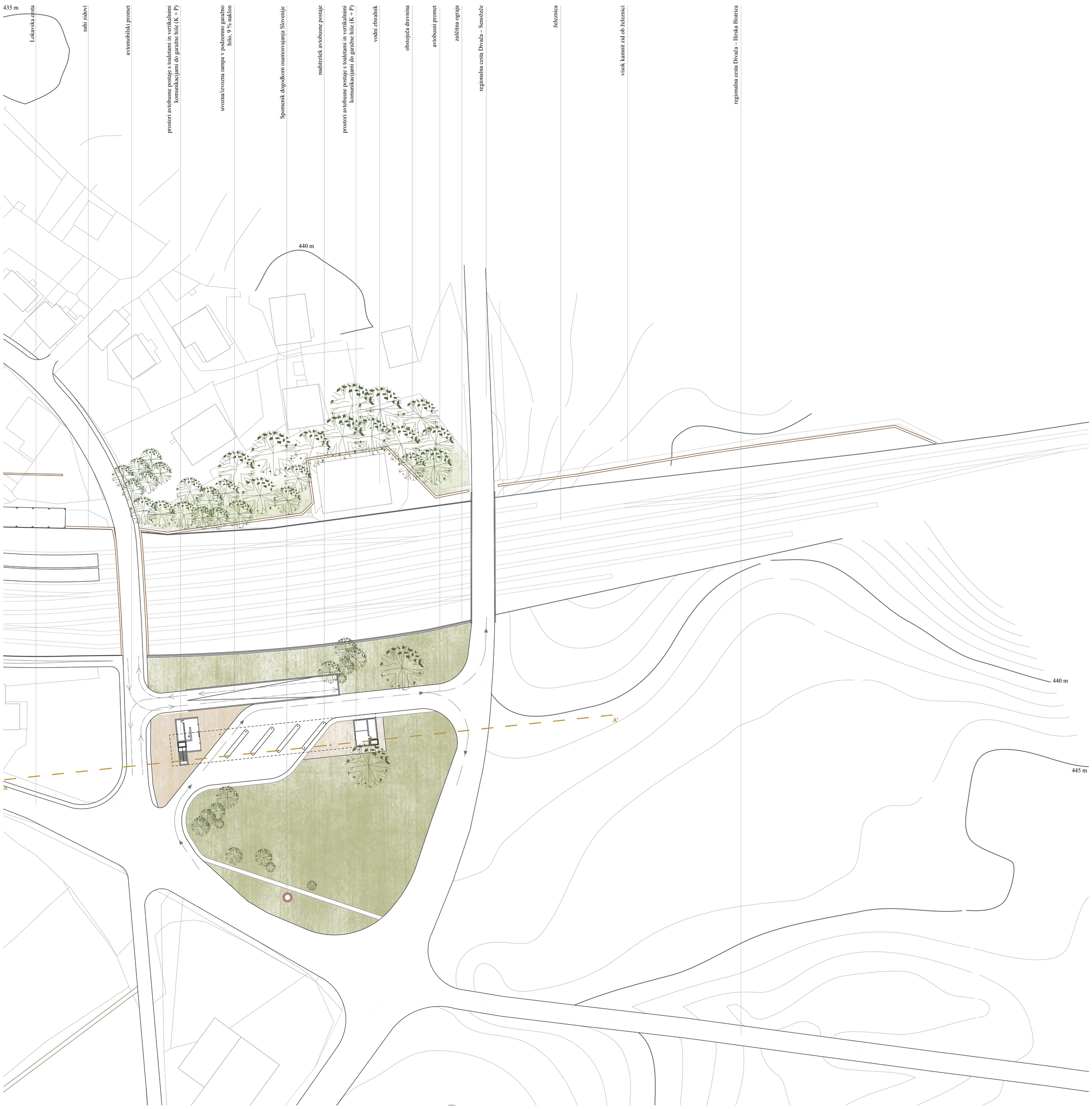


prerez AA', merilo 1 : 500

Priloga F1: Tloris ureditve novega trga s prerezi, merilo 1 : 500.



prerez AA', merilo 1 : 250



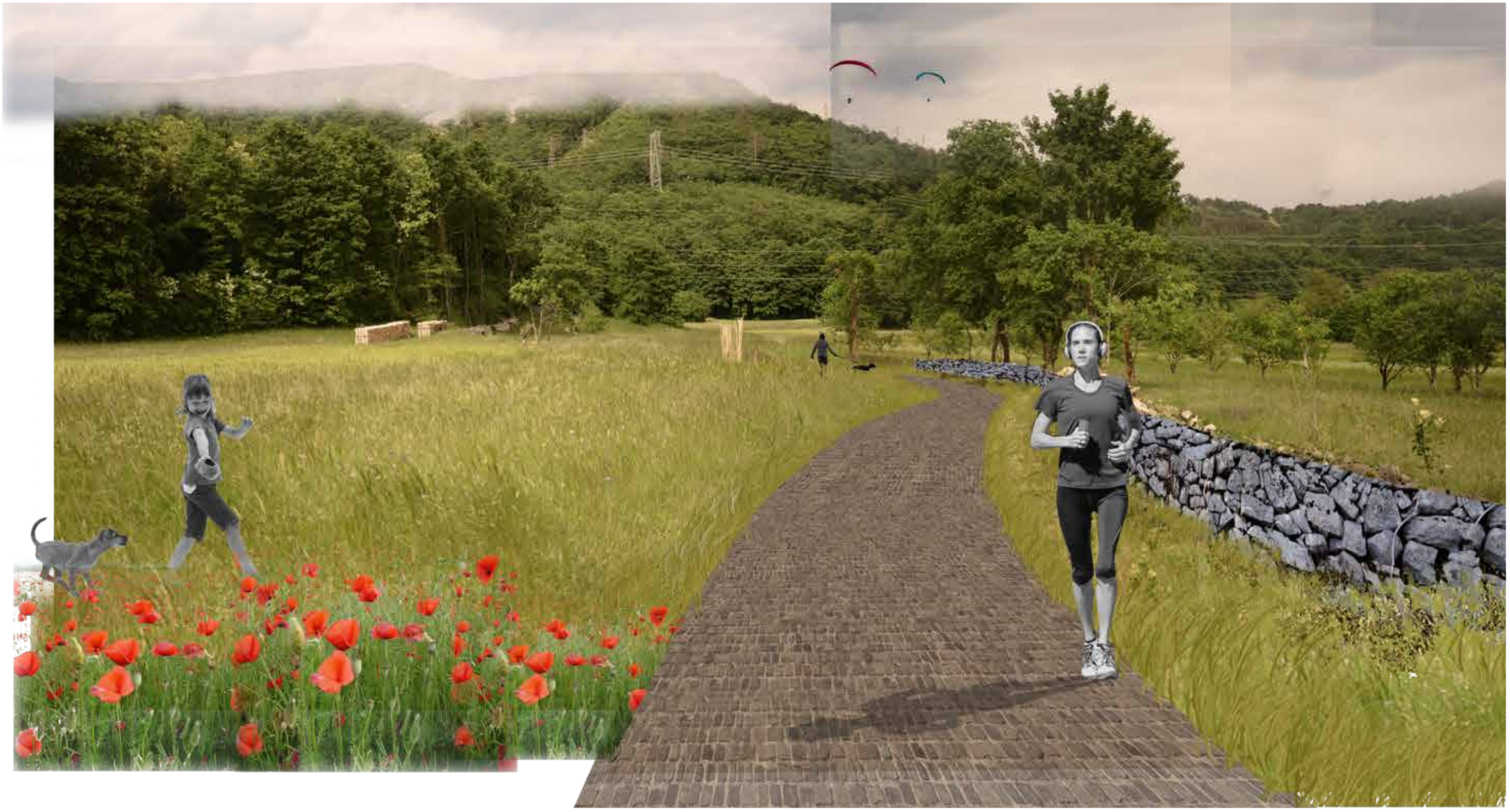
Priloga F2: Tloris ureditve nove avtobusne postaje, merilo 1 : 500.

PRILOGA G

Prostorski prikazi predlaganih ureditev

Priloga G1: Divaških hrib z murvinim drevoredom

Priloga G2: Ureditev starega vašega jedra s tlakovanjem in murvinimm drevoredom



Priloga G3: Pot ob vrtači v južnem delu naselja

Priloga G4: Ureditev novega trga s podhodom pod železnico