

NAČRTOVANJE V NASELJIH ZNOTRAJ KULTURNE KRAŠKE KRAJINE NA ŠTUDIJSKEM PRIMERU IDEJNE KRAJINSKO-URBANISTIČNE ZASNOVE DIVAČE

Urška VALENCIČ

Trg 15. aprila 1, 6215 Divača
e-mail: urska.valencic6@gmail.com

Tatjana CAPUDER VIDMAR

Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Jamnikarjeva 101, 1000 Ljubljana
e-mail: Tatjana.CapuderVidmar@bf.uni-lj.si

IZVLEČEK

Kulturna kraška krajina predstavlja pomembno vrednoto znotraj slovenskega prostora. Namen članka je preveriti hipotezo, ki pravi, da so kraške reliefne oblike, s poudarkom na vrtačah, lahko vsestransko orodje in pomoč pri prostorskem načrtovanju naselij znotraj kraške krajine v primerih, ko se izgubljajo značilnosti in identiteta kulturne kraške krajine. Raziskovalno delo je slonelo na integraciji/povezovanju zgodovinske (zbiranje virov, morfogeneza) ter deskriptivne metode (analiza in inventarizacija prostora, analiza primerov dobre prakse, kategorizacija, izvedba ankete). Rezultati so predstavljeni na študijskem primeru idejne krajinsko-urbanistične zasnove Divače.

Ključne besede: kulturna kraška krajina, urbanistična zasnova, krajinska zasnova, Divača, identiteta, razvoj, mestna podoba

LA PROGETTAZIONE NEI CENTRI ABITATI DELL'AREA CULTURALE CARSICA SULL'ESEMPIO DEL PROGETTO DI STUDIO PAESAGGISTICO-URBANISTICO DI DIVAČA

SINTESI

Il paesaggio carsico ha un valore molto importante nel territorio sloveno. Lo scopo di questo articolo è quello di verificare l'ipotesi che sostiene che la morfologia del territorio carsico, specialmente le doline, possono essere di grande aiuto nella pianificazione territoriale degli insediamenti all'interno del paesaggio carsico nei casi in cui si perde l'identità culturale e le caratteristiche paesaggistiche. Il lavoro di ricerca si è basato sull'integrazione/il collegamento tra i metodi storici (raccolta delle informazioni, morfogenesi) e quelli descrittivi (analisi del paesaggio, analisi di esempi di una buona prassi, categorizzazione, svolta di un sondaggio). Il risultato di ricerca si basa sulla progettazione concettuale del paesaggio urbano di Divača.

Parole chiave: paesaggio carsico, progettazione urbana, progettazione del paesaggio, Divača, identità, sviluppo, paesaggio urbano

UVOD

Kulturne krajine, ki so plod tradicionalnega¹ gospodarjenja (rabe), so prepoznane kot vrednota (MOP, 2008). Njihove urbane in krajinske strukture predstavljajo pomemben element identitete prostora. V Strategiji prostorskega razvoja Slovenije² (SPRS, 2004, 55) je zapisano, da »je razvoj kulturne krajine optimalen, kadar razvoj krajine omogoča, da je ta nosilka nacionalne in lokalne identitete«. »Pomensko obogatene krajinske prvine so lahko nosilke tako osebne kot skupinske identitete – simboli pripadnosti določeni skupini« (Kučan, 1998). (Kulturna) kraška krajina ima zaradi svojih lastnosti in simbolne vloge še poseben nacionalni pomen (SPRS, 2004). Na Krasu sta predvsem geološka zgradba in relief najizraziteje pogojevala način razvoja kulturne krajine. V njej se odslikava težnja po ohranitvi in skrbi za rodovitno zemljo ter pitno vodo, največji dragočnosti Kraševcev.

Članek se z raziskavo geografsko omeji na kulturno kraško krajino Divaškega Krasa³ (izbrano študijsko območje je označeno na Sl. 2). Strateški prostorski dokumenti na ozemlju Divaškega Krasa namreč predvidevajo krepitev prometnega križišča z dograditvijo nove cestne in železniške infrastrukture (SPRS, 2004; Uredba, 2005; MOP, 2012). Sklepamo lahko, da bodo ti gonilna sila gospodarskega, družbenega in prostorskega razvoja. Vendar se sodobni človek 21. stoletja s svojimi dejavnostmi oddaljuje od neposrednega stika z domačo krajino. Možnost dostopa do naravnih virov s celega sveta je povzročila upad zavesti o »prednosti kulturne krajine, kakor se jih je zavedal tradicionalni agrarni človek« (Breg, 2007, 55). V intenzivno razvijajočih se naseljih na območju Krasa, kot so Logatec, Sežana, Divača, Kozina, se tekom prostorskega načrtovanja dejavnosti izkazuje težnja po zasipanju in pozidavi vrtač (Breg, 2007). Vrtače in druge kraške reliefne oblike⁴ so razpoznavna sestavina kraške krajine. Razvidno je, da se v procesu družbenogospodarskega razvoja odvija degradacija značilnosti kulturne kraške krajine,⁵ s tem pa se izgublja identiteta kraške krajine. Capuder Vidmar (2012) je mnenja, da sodobna kriza prostora izvira tudi iz odtujenosti med arhitekturnimi in urbanimi rešitvami ter prostorom, v katerega so postavljene. Če povzamemo, »se krajina zaradi intenzivnih družbenogospodarskih

procesov in globalizacije hitro spreminja in postaja vse bolj poenotena« (MOP, 2008, 1). To utemeljuje iskanje/raziskovanje načrtovalskih orodij za uresničevanje ciljev strateških prostorskih dokumentov na območjih kulturne kraške krajine.⁶

Hipoteza raziskave pravi, da prostorskim načrtovalcem na območju kulturne kraške krajine kraške reliefne oblike lahko predstavljajo orodje in pomoč za omilitev degradacije značilnosti in identitete kulturne kraške krajine. Cilj prispevka je skozi študijski primer idejne krajinsko-urbanistične rešitve Divače utemeljiti ohranjanje in vključevanje kraških reliefnih oblik v prostorske zasnove. Sprašujemo se o vlogi kraških reliefnih oblik oziroma vrtač s treh vidikov. Prvi vidik predstavlja vključevanje vrtač v zeleni sistem urbanih naselij kot prostor za rekreacijo in prosti čas. Drugi vidik je vključevanje oziroma prilagajanje krajinsko-arhitekturnih rešitev značilnostim vrtače in avtohtonemu materialu - kamnu. V tretjem vidiku vrtača predstavlja zgled za analogno oblikovanje v urbanih okoljih.⁷

Poglavje, ki sledi uvodu, je razdeljeno v tri dele. Prvi je opredelitev in opis metode raziskovalnega dela. Sledi izvedba metode na izbranem študijskem prostoru, (kulturni) kraški krajini Divaškega Krasa, in hkratna formulacija/pojasnitev vloge vrtače (kraških reliefnih oblik) v različnih okoliščinah. Poglavje se zaključí s stopnjevanjem deskriptivne metode, to je kategorizacijo pridobljenih podatkov o Divači na probleme in potenciale. V tretjem poglavju so predstavljeni rezultati, idejna krajinsko-urbanistična zasnova naselja Divače.

METODE DELA

Opis metode

Raziskovalno delo je temeljilo na dveh osnovnih metodah. **Historična metoda** je vključevala zbiranje in preučevanje zgodovinskih virov in dokumentov ter izdelavo morfogeneze naselja. **Deskriptivna metoda** je vsebovala analizo in inventarizacijo prostora, izvedbo grafične ankete z metodo spoznavnih zemljevidov, analizo primerov dobre prakse ter kategorizacijo podatkov o obravnavanem prostoru na probleme in potenciale. Analiza in inventarizacija prostora je bila razdeljena na posamezne vsebinske sklope (glej Sl. 1).

1 Opredelitev pojma se nanaša na opredelitve in definicije iz Evropske konvencije o krajini (MOP, 2008).

2 SPRS – Strategija prostorskega razvoja Slovenije.

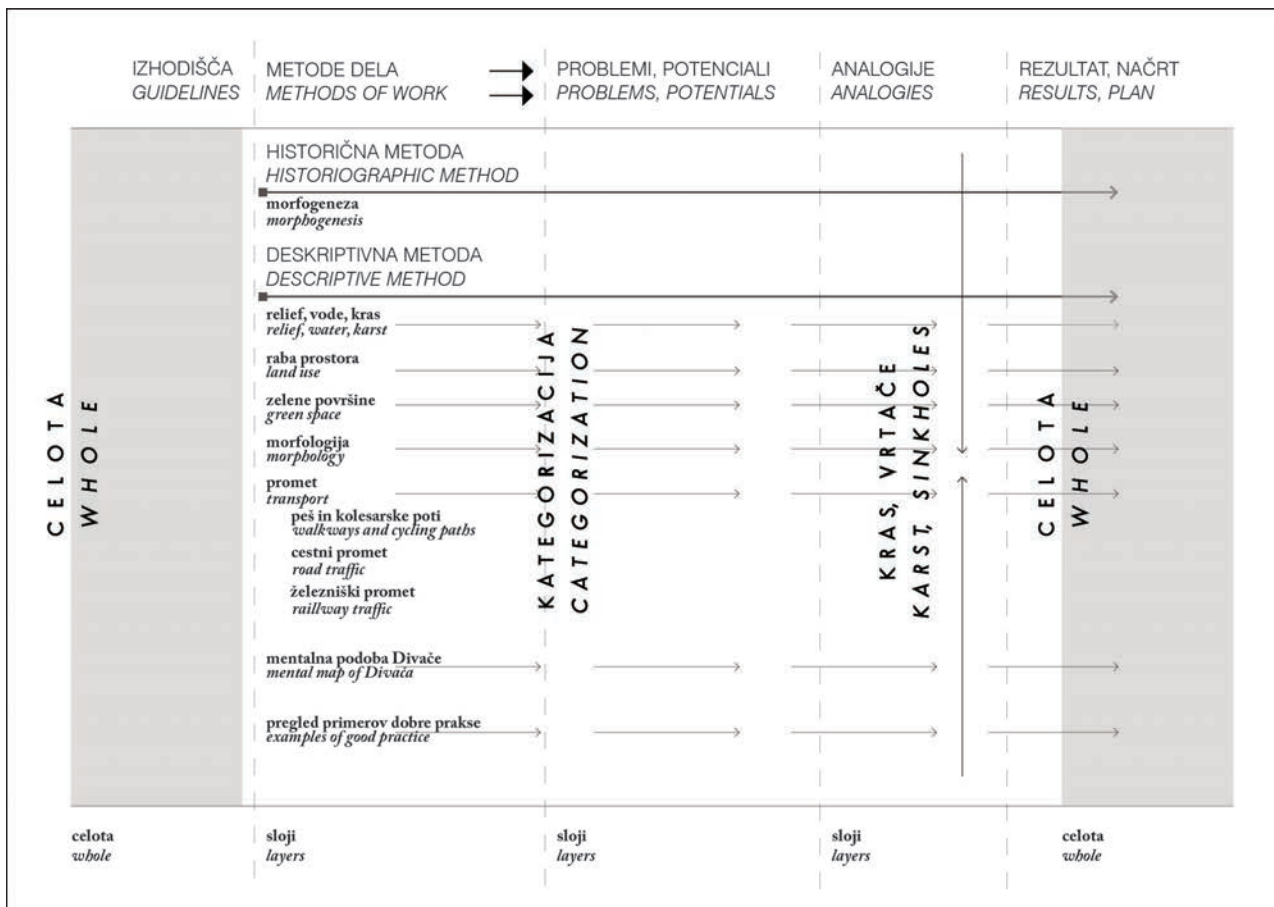
3 »Različni avtorji delijo Kras na manjše dele, katere navadno poimenujejo po osrednjem naselju. Divaški Kras je del Krasa, poimenovan po večjem naselju Divača« (Markočič, 2011, 7). Enotno določenega obsega Divaškega Krasa ni (Markočič, 2011), v članku je prostor obravnave določen na podlagi naravnogeografskih povezav med Divačo in Škocjanskimi jamami.

4 Kraške reliefne oblike delimo na površinske in podzemeljske (Gams, 2004). Članek glede na namen raziskave obravnava površinske kraške oblike s poudarkom na vrtačah in udornicah.

5 »Značilnost krajine je prepoznavna lastnost, ki opredeljuje določen krajinski videz ali značaj; na primer: oblikovanost površja, raba prostora, rastje« (Pangeršič, 2011, 51). Značilnosti (kulturne) kraške krajine opisujejo avtorji Mihevc (2001; 2005), Gams (2004), Jurkovšek (1996), Habič (1972). Prav tako so glavne značilnosti s prostorskega vidika povzete v SPRS (2004).

6 SPRS (2004), Evropska konvencija o krajini – izvajanje v Sloveniji (MOP, 2008), Razvojni program občine Divača za obdobje 2007 do 2013 (ORA Krasa in Brkinov, 2009), Strateški projekt Kras (Kras – Carso, 2012).

7 Oblikovalsko orodje je v času po 2. svetovni vojni razvil in vpeljal krajinski arhitekt Lawrence Halprin (Ogrin, 1993).



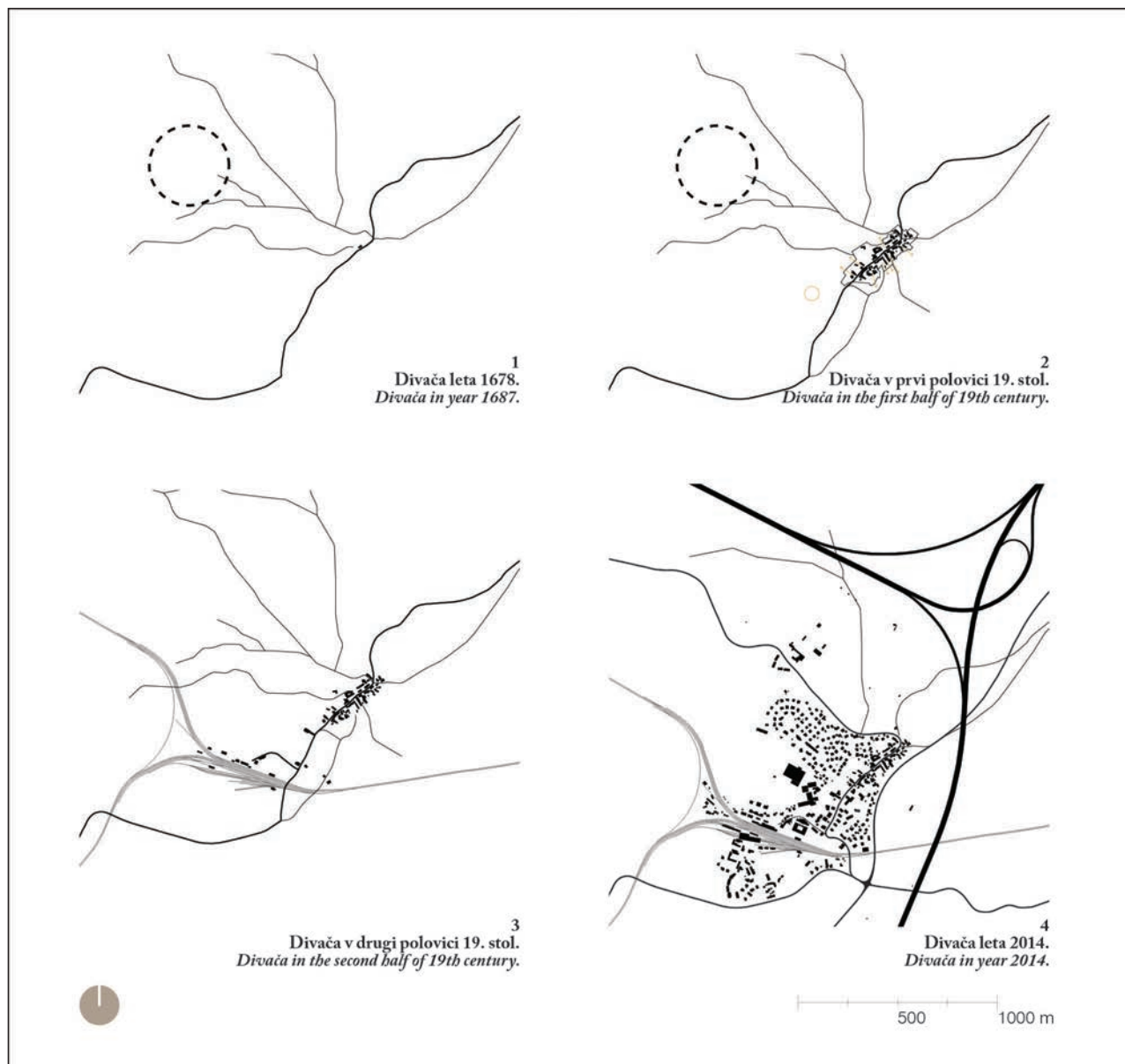
Slika 1: Shema poteka raziskovalnega dela
Figure 1: Scheme of research work course

Izvedba metode

MORFOGENEZA – Zgodovinski razvoj kraja smo opredelili s štirimi razdobji. Meje med njimi so bile postavljene na podlagi izrednih ali velikih dogodkov, ki so se zgodili na območju današnje Divače.⁸ Prvo obdobje je med letoma 1308 in 1687. Prva znana omemba kraja 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). Valvasorjeva Slava vojvodine Kranjske vsebuje zapis o velikem požaru v Divači, februarja leta 1687, ki je nastal, 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 cerkve se je kasneje vzpostavilo novo vaško jedro. Drugo obdobje je prva polovica 19. stoletja. Glede

na franciscejski kataster iz leta 1819 se je oblikovala majhna, gručasta, obcestna kraška vas, ki je štela okrog 23 hiš z gospodarskimi poslopji ter okrog 138 prebivalcev (Potokar, 2011; MK, 2013). Divača se je oblikovala ob glavni poti Senožeče–Lokev–Trst. Iz tega obdobja izvirajo trdne, kamnite, kraške hiše (Potokar, 2011). Tretje obdobje je najpomembnejši mejnik v razvoju in spremembah Divače. Začne se z letom 1857 oziroma s prihodom južne železnice Dunaj–Trst. Kraj s kmetijskim značajem je takrat dobil osnovo za razvoj gospodarstva, političnega in kulturnega življenja. Ilustrativen kazalnik razvoja kraja je število prebivalcev. Leta 1869 jih je bilo 215, leta 1900 pa 644 (Potokar, 2011). V četrto obdobje štejemo konec 20. stoletja. Zaznamovano je bilo z izgradnjo avtoceste Ljubljana–Koper–Trst in obsežnega območja enodružinskih hiš na SZ naselja (PISO, 2013b). Naselje Divača se je razvilo v urbanizirano naselje s 1423 prebivalci (Statistični urad RS, 2013). Divača je največji kraj in sedež občine Divača.

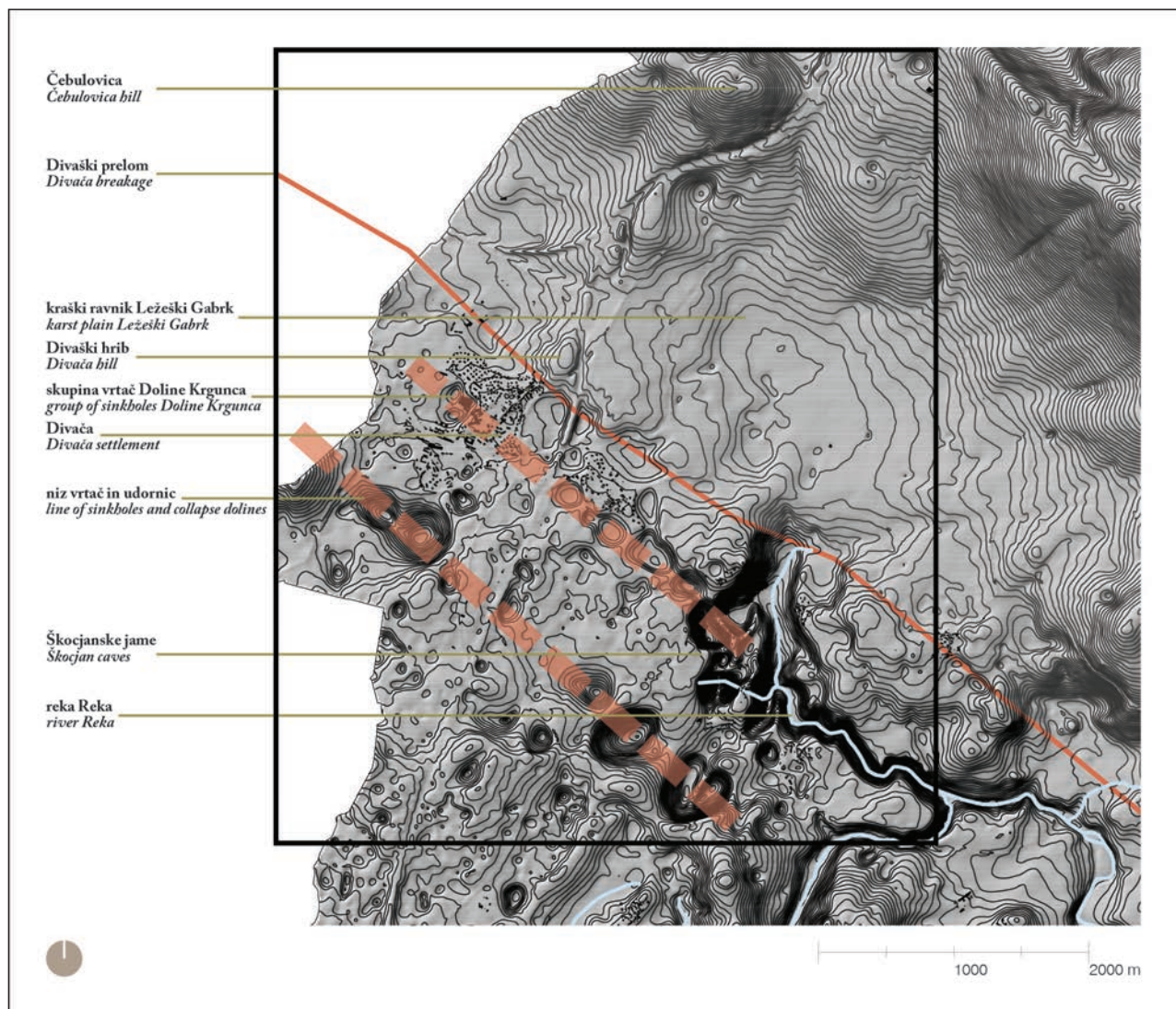
8 Divača se v članku nanaša na urbanizirano naselje Divača. V drugem primeru je to ustrezno označeno, na primer občina Divača.



Slika 2: Morfogeneza Divače od leta 1687 do leta 2014 (kart. podl.: GURS, 2010b; GURS, 2010d; MK, 2013)
Figure 2: Morphogenesis of Divača from 1687 until 2014 (cart. basis: GURS, 2010b; GURS, 2010d; MK, 2013)

RELIEF, VODE, KRAS – Naravnogeografsko je Divača povezana s Škocjanskimi jamami in s tokom podzemne reke Reke. Povezava poteka preko dveh nizov vrtač in udornic, ki se vrstijo od mesta, kjer ponikne Reka do Divače. To območje predstavlja sistem kraških pojavov in procesov (Mihevc, 2001). Breg (2007) opozarja na ekosistemski in hidrološki pomen vrtač, na pomen krasotvornih procesov ter na njihovo ne spregledljivo vlogo v kulturni krajini. Navedeno argumentira, pomen neposrednega prenosa kraških reliefnih oblik v načrtovalski proces.

V dinarski smeri SZ–JV, vzporedno z dvema nizoma udornic in vrtač poteka Divaški prelom. Ta deli Divaški Kras na severni in južni (Jurkovšek, 1996) oziroma na zahodni in vzhodni (Slabe, 2005). Poteka na meji med različno zgradbo in starostjo kamnine (Jurkovšek, 1996; Slabe, 2005) ter je vplival na morfologijo površja Divaškega Krasa. Morfološko najizrazitejše reliefne oblike, ki obdajajo naselje Divača so: Divaški hrib na SV, skupina treh vrtač Doline Krgunca na Z robu ter dve vrtači J od železnice (glej Sl. 10). Kamninska sestava se prav tako odraža v strukturi suhih zidov⁹. Severno



Slika 3: Karta digitalnega modela reliefa in konfiguracije plastnic prikazuje potek dveh nizov vrtač in udornic na prostoru med Divačo in Škocjanskimi jamami (kart. podl.: Mihevc, 2001; Cerkvenik, 2006; GURS, 2010a; GURS, 2010b; ARSO, 2013). Črn okvir označuje izbrano študijsko območje

Figure 3: Map of a digital terrain model and the configuration of contours shows the course of two sets of sinkholes and collapse dolines in the area between Divača and the Škocjan caves (cart. basis: Mihevc, 2001; Cerkvenik, 2006; GURS, 2010a; GURS, 2010b; ARSO, 2013). The black frame indicates the selected study area

od Divaškega preloma so suhi zidovi nizki, gradijo jih tanki in ploščati apnenci. Na južni strani so zidovi višji in debelejši, iz večjih kamnitih gmot (Mihevc, 2005). Suhi zidovi so edinstven kulturni in morfološki element kraške krajine.

RABA PROSTORA - Iz karte Franciscejskega katastra (1823) (Petek in Urbanc, 2004; MK, 2013) smo glede na zemljiško parcelacijo (vrtače so bile označene kot samo-

stojne, deljene parcele) razbrali, da je bila večina vrtač delanih¹⁰. Bile so prostor agrarne dejavnosti za vrtove in njive ali prostor za zajemanje vode (kali, lokve). Slednje kaže na veliko družbeno-ekonomsko vlogo vrtač (Breg, 2007). V nadaljevanju sta predstavljeni dve karti rabe prostora glede na podatek iz leta 2010. Prva prikazuje rabo ruralnega dela naselja, druga pa rabo pozidanega dela.

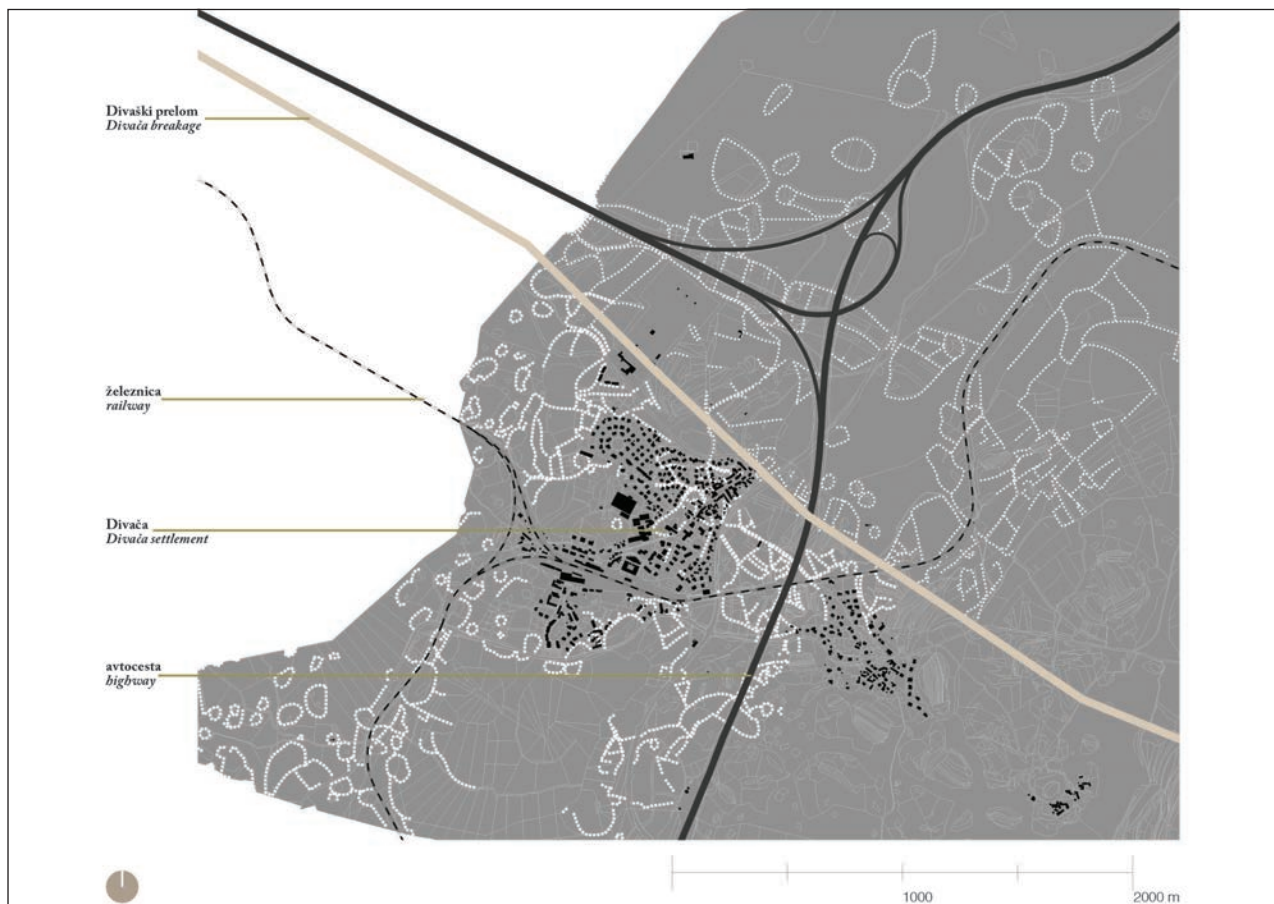
9 Suhi zidovi so nastali ob prelaganju kamenja za pridobitev obdelovalnih površin (Mihevc, 2005).

10 Delana vrtača ali kulturna vrtača, ki je (bila) vir agrarne dejavnosti (Mihevc, 2005).



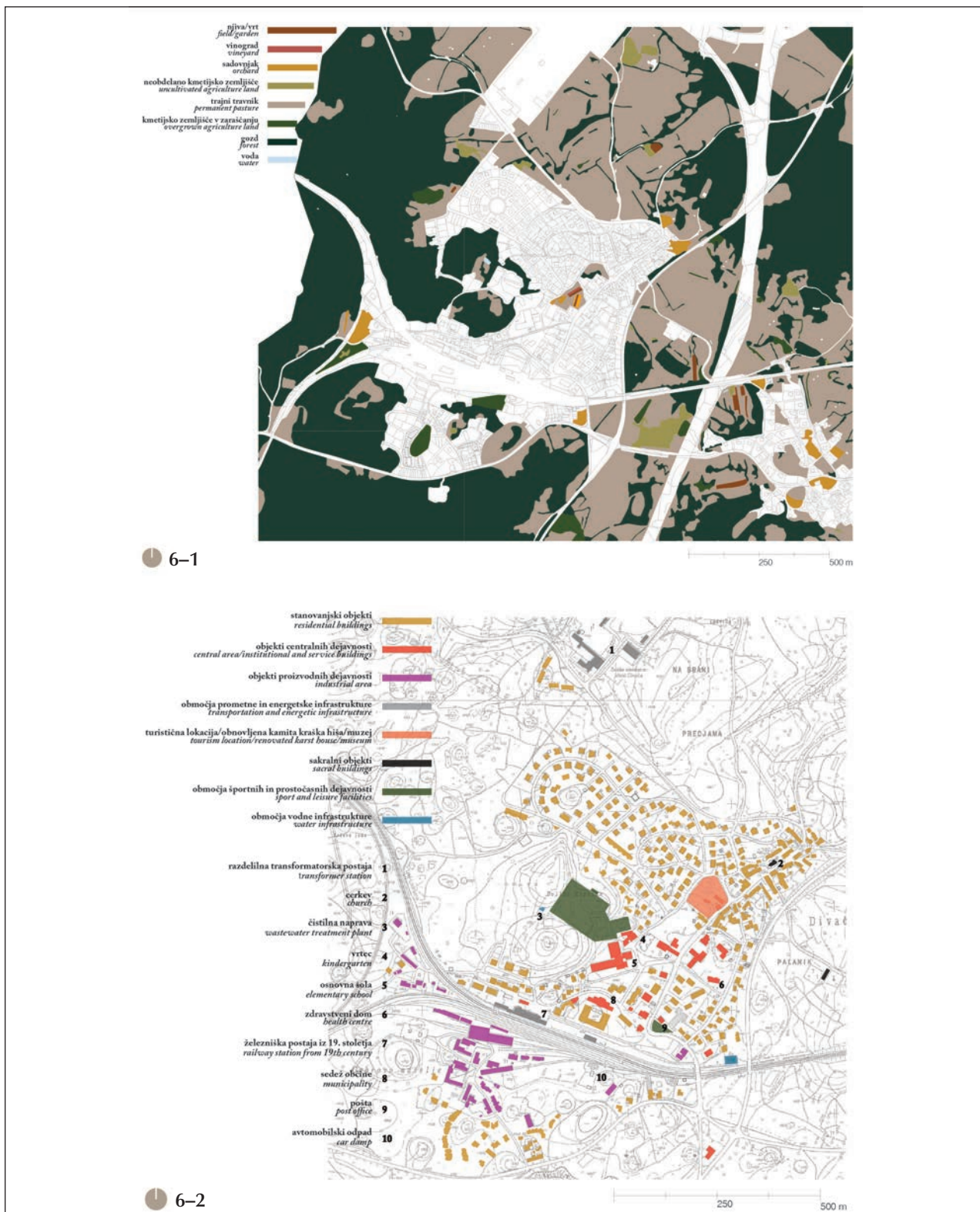
Slika 4: Leva slika je primer suhega zidu severnega dela Divaškega krasa, desna pa primer suhega zidu iz južnega dela (Fotografiji: Urška Valenčič, avgust in oktober 2013)

Figure 4: The left photograph is an example of a drywall from the northern part of the Divača karst, and the right photograph is an example of a drywall from the southern part. (Photographed by: Urška Valenčič, August and October 2013)



Slika 5: Shema suhih zidov severnega in južnega dela Divaškega Krasa. Suhi zidovi so narisani na podlagi TTN 5 (GURS, 1995) (kart. podl.: GURS, 1995; Cerkvnik, 2006; GURS, 2010b; GURS, 2010c; GURS, 2010d)

Figure 5: Scheme of drywalls of the northern and the southern part of the Divača karst. The drywalls are drawn on the basis of TTN 5 (GURS, 1995) (cart. basis: GURS, 1995; Cerkvnik, 2006; GURS, 2010b; GURS, 2010c; GURS, 2010d)



Slika 6: Slika 6–1: Raba ruralnega prostora okrog naselja Divača (kart. podl.: GURS, 2010c; MKGP, 2010). Slika 6–2: Raba pozidanih in sorodnih površin (kart. podl.: GURS, 1995; GURS, 2010b)
 Figure 6: Figure 6–1: Use of rural space around the settlement of Divača (cart. basis: GURS, 2010c; MKGP, 2010).
 Figure 6–2: Use of built-up and similar areas (cart. basis: GURS, 1995; GURS, 2010b)

ZELENE POVRŠINE - Analizo sistema zelenih površin smo izvedli na podlagi terenskega ogleda s kartiranjem in fotografiranjem. Pridobljene podatke smo dopolnili s pregledom kartografskega gradiva – različno starih digitalnih ortofoto posnetkov (GURS, 2006; PISO, 2013a; ARSO, 2013), temeljnega topografskega načrta (GURS, 1995) in pregledom literature (Kaligarič in Seliškar, 1999; Petek in Urbanc, 2004; Panjek, 2006; ORA Krasa in Brkinov, 2009; MK, 2013). Izdelali smo popis avtohtonih in značilnih drevesnih in grmovnih vrst Divaškega Krasa. Kraško krajino Divaškega Krasa na izbranem študijskem območju smo definirali z opredelitvijo krajinskih vzorcev.¹¹ Opredelili smo 13 različnih krajinskih vzorcev. V Sliki 5 je predstavljenih 5 izmed vseh, izbrani so bili tisti, ki so najbližje naselju, oziroma se nahajajo znotraj naselja Divača. Vegetacija/zeleni sistem skupaj z reliefom predstavlja osnovno (vidno) strukturo krajine. Pomen in vlogo krajinskih vzorcev ter njihovih gradnikov v načrtovalskem procesu podobno preverja že Mlakar (1994) v delu »Vidne tipološke značilnosti prostora kot oblikovalsko izhodišče«. Zanimiv podatek v povezavi z zelenim sistemom kulturne kraške krajine je vezan na čas vladavine Marije Terezije in Jožefa II. Takrat je bila na Krasu in Goriškem razširjena sviloprejska panoga, velik del kulturne krajine pa so zasedali s tem povezani nasadi murv (Potokar, 2011).

MORFOLOGIJA – Zgradbe Divače smo razčlenili v posamezne tipološke skupine na podlagi vizualne podobe. Opredelili smo 6 različnih skupin stavb. Prvo skupino tvori kamnita kraška arhitektura starega vaškega jedra iz prve polovice 19. stol. (Potokar, 2011; PISO, 2013b). Druga skupina so območja prostostojećih hiš v Z, J in V delu naselja. V svojo skupino lahko uvrstimo dve meščanski vili v zelenju iz 19. stol. (Potokar, 2011). Četrto skupino sestavljajo modernistični prostostoječi stanovanjski bloki. Značilna tipologija povezuje želez-

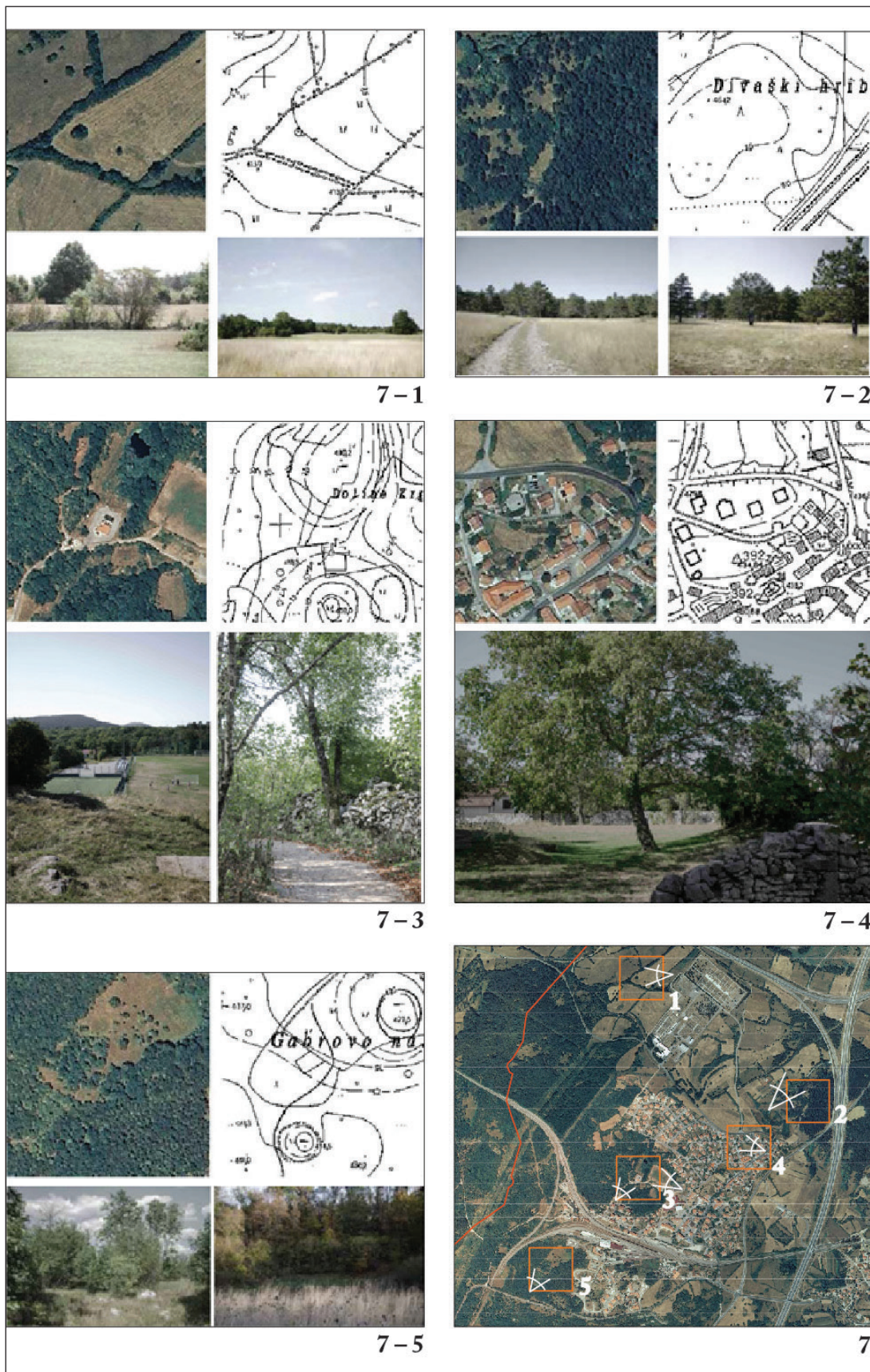
niško postajo iz časa Avstro-Ogrske ter ostale stavbe, vsebinsko vezane na železnico. Šesta skupina je območje obrtno-industrijskih objektov oziroma delavnic železnice. Sorodna vsebina narekuje nekatere skupne, arhitekturno-tehnične poteze. Druge nestanovanjske stavbe (stavbe javne uprave, stavbe za zdravstveno oskrbo ipd.), ki gradijo središče naselja so tipološko različne oziroma med njimi v okviru razporeditve, ni mogoče, opredeliti podobnih značilnosti. Znotraj naselja so zastopani primeri verižnega in terasnega bloka ter primeri verižnih in vrstnih hiš. Domnevamo lahko, da je razvoj industrije in delovnih mest ter upad agrarne dejavnosti v drugi polovici 20. stol. botroval oddaljitvi prebivalcev Divače od kulturne kraške krajine. Sprememba življenjskega sloga, razvoj tehnologij in materialov v gradbeništvu so bili vzrok upadu uporabe avtohtonih materialov. Med drugim je tudi »razširjena in nekritična uporaba vzorcev modernistične arhitekture povzročila degradacijo samega bistva funkcionalistične stanovanjske arhitekture ...« (Mihelič, 1983, 53). Vzporedno s tem je bil pri načrtovanju zapostavljen vidik do značilnosti prostora, v katerem se je določena arhitektura gradila.

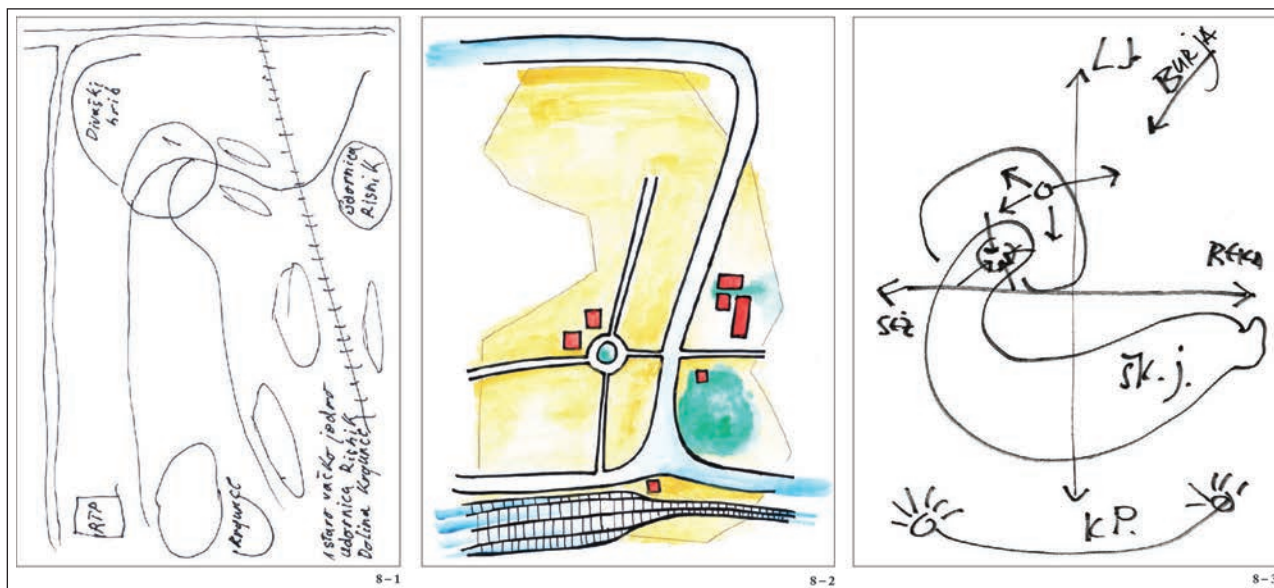
PROMET – Analizo prometne infrastrukture smo razdelili v tri sklope. To so peš in kolesarske poti, cestni promet ter železniški promet. Obravnavane so bile predvsem z morfološkega vidika v odnosu s krajino. Kulturni kraški krajini Divaškega Krasa lahko sledimo preko gostega spleta peš in kolesarskih poti. Izmed teh navajamo dve vsebinsko opredeljeni in zaključeni; na južnem robu Divače speljana tematska pot »Krasoslovna naravoslovna učna pot Divaški Kras« ter »markirana pot Divaški kolesarski krog« (Občina Divača, 2013). Najbolj ostro mejo med krajino in naseljem predstavljata avtocesta Divača–Sežana na severnem robu ter regionalna cesta Divača–Senožeče na vzhodnem robu. Železnica in železniška postaja v sedanji zasnovi predstavljata ostro

Slika 7: Primer petih krajinskih vzorcev na območju Divače, opredeljeni na podlagi digitalnega ortofoto posnetka in terenskega ogleda, posamezni izseki so predstavljeni v Slikah 7–1 do 7–5 (kart. podl.: GURS, 1995; GURS, 2006). Slika 7–1: Travniška krajina z omejkami, kamnitimi suhimi zidovi in soliterji. Na obeh travnikih je to velikolistna lipa. Slika 7–2: Gozd črnega bora na Divaškem hribu s primesmi drugih drevesnih in grmovnih vrst na gozdnem robu. Slika 7–3: Sistem treh vrtač Doline Krgunca. Sklenjeno območje gozda prekinja nogometno igrišče in čistilna naprava. Čez območje vodi nekaj pešpoti, obdanih s suhimi zidovi. Slika 7–4: Ostanke kulturne kraške krajine znotraj naselja. Travnato zaplato obdaja kamnit suhi zid, ob robu raste navadni oreh, v ozadju je stanovanjska hiša. Slika 7–5: Sklenjen gozd obdaja neporaščeno vrtačo. Viden je trend zaraščanja vrtače

Figure 7: Example of five landscape patterns in the Divača area, defined on the basis of a digital orthophoto image and a field visit, individual sections are presented in Figures 7–1 to 7–5 (cart. basis: GURS, 1995; GURS, 2006). Figure 7–1: Meadow landscape with field borders, stone drywalls and saltpeters. Both meadows feature large leaf linden. Figure 7–2: Black pine forest in Divaški hrib with elements of other tree and shrub species on forest boundaries. Figure 7–3: System of three sinkholes of Krgunca Valley. The closed forest area is interrupted by a football ground and a water treatment plant. There are some footpaths surrounded by drywalls leading through the area. Figure 7–4: Remains of the karst cultural landscape inside the settlement. The grassy patch is surrounded by a stone drywall, along the edge grows common walnut, in the background is a residential house. Figure 7–5: Closed forest surrounds a less overgrown sinkhole. A trend of overgrowing the sinkhole is visible

¹¹ »Krajinski vzorec je kompozicija različnih krajinskih prvin, na primer reliefa, stanja površinskega pokrova in rabe. Krajino lahko opredelimo kot sistem krajinskih vzorcev« (Golobič, 2009-10).





Slika 8: Slika 8–1: Risba najstarejšega anketiranca iz S dela Divače, kjer je opredeljenih največ kraških značilnosti (vprašalnik 1). Slika 8–2: Risba najmlajše anketiranke iz S dela Divače. Risba izključuje naselje J od železnice (vprašalnik 2). Slika 8–3: Risba strokovnjaka s področja prostorskega načrtovanja. Na risbi je označeno naravno zaledje Divače v povezavi s Škocjanskimi jamami (vprašalnik 2)

Figure 8: Figure 8–1: Drawing by the oldest interviewee from the N part of Divača where the majority of karst features are identified (questionnaire 1). Figure 8–2: Drawing by the youngest interviewee from the S part of Divača. The drawing excludes the settlement S of the railway (questionnaire 2). Figure 8–3: Drawing by a spatial planning expert. The natural hinterland of Divača in connection with the Škocjan caves is marked on the drawing (questionnaire 2)

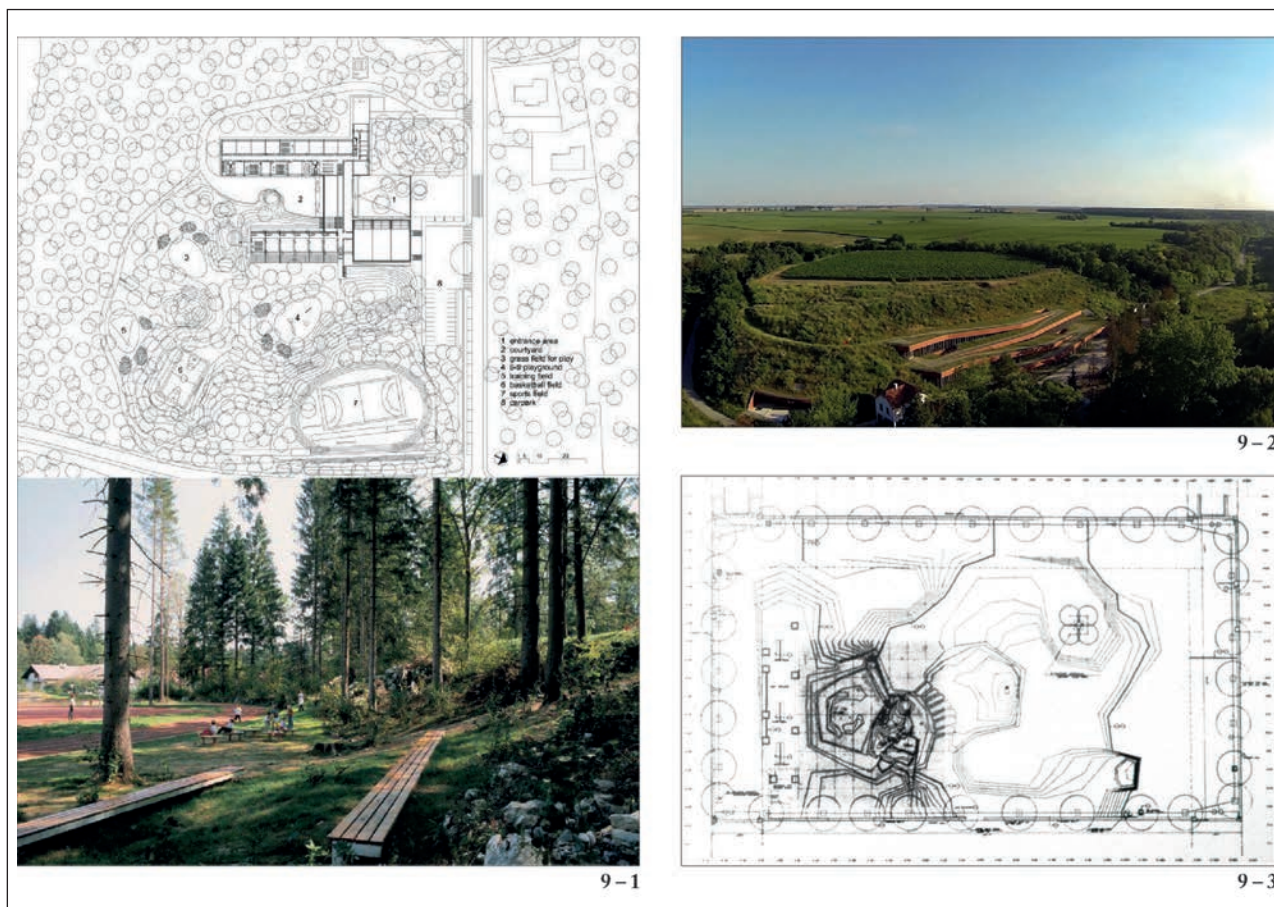
mejo med severnim in južnim delom naselja Divača, kar pri razvoju infrastrukture kaže na iskanje ravnovesja med ohranjanjem zveznosti krajine s prilagajanjem zatečenemu reliefu na eni strani ter razvojem hitre in udobne infrastrukture na drugi strani. Mesto 20. stol. je bilo definirano z uvedbo avtomobila in racionalnim omrežjem poti. Morda mora mesto 21. stol. polagati upe v krajino in ne v prisiljeno vzpostavljeni red (Designing for tomorrow, 2010).

MENTALNA PODOBA DIVAČE – Grafična anketa (Golobič, 2006) je potekala z metodo risanja spoznavnih zemljevidov po metodi K. Lynch¹² (Polič, 2002). Anketo je opravila skupina desetih prebivalcev Divače, od tega je bilo pet moških in pet žensk. Starost anketirancev je bila v razponu med 20 in 50 let, 9 izmed njih je bilo laikov, 1 pa strokovnjak na področju prostorskega načrtovanja. Udeležencem v času anketiranja niso bile predložene kartografske podlage Divače. Anketiranci so bili razdeljeni v dve skupini. Naloga petih anketirancev je bila podati risbo splošne predstave o Divači in opredelitev značilnosti, ki v njihovem pogledu zastopajo ‚kraško‘. Druga skupina je dobila navodilo naj podajo risbo sploš-

ne predstave o Divači in naj opredelijo njene značilnosti. Pridevnik ‚kraško‘ je bil torej pri drugi skupini izpuščen.

Interpretacija risb: V skupini s prvim vprašalnikom je vseh pet anketirancev poiskalo in opredelilo eno ali več kraških značilnosti Divače (kraška gmajna, obnovljena kamnita kraška hiša, staro vaško jedro, udornica Risnik, Doline Krgunca, suhi zidovi). V drugi skupini anketirancev je kraške značilnosti Divače opredelil le en izmed vseh anketirancev. Ta je bil strokovnjak s področja prostorskega načrtovanja. Iz primerjave med risbami iz prve in druge skupine anketirancev lahko sklepamo, da prebivalci brez predhodnega opomina, Divačo ne enačijo s kraškim. Glavnino risbe vseh desetih anketirancev predstavlja cestno omrežje in železnica (železnica je večinoma narisana kot ločnica med S in J delom naselja). Iz tega lahko sklepamo, da ima Divača prevladujoč značaj prometnega križišča. Poleg opisanega smo opazili, da so značilnosti risb pogojene še z dvema dejavnikoma. Risbe so bile različne glede na to iz katerega dela Divače je anketiranec (iz ‚stare Divače‘ S od železnice ali iz ‚nove Divače‘ J od železnice). Vsi prebivalci iz J dela naselja so namreč označili oba dela naselja (S in

¹² Spoznavni (percepcijski) pristop se s prostorom ukvarja posredno v relaciji do opazovalca. Gre za študijo podobe mesta v odnosu z ljudskim dojetjem fizičnega okolja, pogosto v navezavi z gibanjem po prostoru (Gosling in Maitland, 1984).



Slika 9: Slika 9–1: Ureditev igrišč ob osnovni šoli Ob Rinži (Studio AKKA, 2014). Slika 9–2: Oblikovanje Arheološkega muzeja Vučedol (Archiscene, 2014). Slika 9–3: Halprinov načrt za Lovejoy plazo v mestu Portland (Ogrin, 1993)

Figure 9: Figure 9–1: Arrangement of playgrounds by the Ob Rinži elementary school (Studio AKKA, 2014). Figure 9–2: Design of the Museum of Archaeology Vučedol (Archiscene, 2014). Figure 9–3: Halprin's plan for the Lovejoy Plaza in Portland (Ogrin, 1993)

)), medtem, ko sta dve prebivalki S dela Divače podali le risbo ‚stare Divače‘ brez J dela naselja. Drugi dejavnik, ki je narekoval določene podobne poteze risb je starost anketirancev. Sklepamo lahko, da zavedanje o kraški okolici Divače sovпада z anketiranci stari nad 40 let. Trije najstarejši udeleženci ankete so namreč na risbi opredelili največ kraških značilnosti.

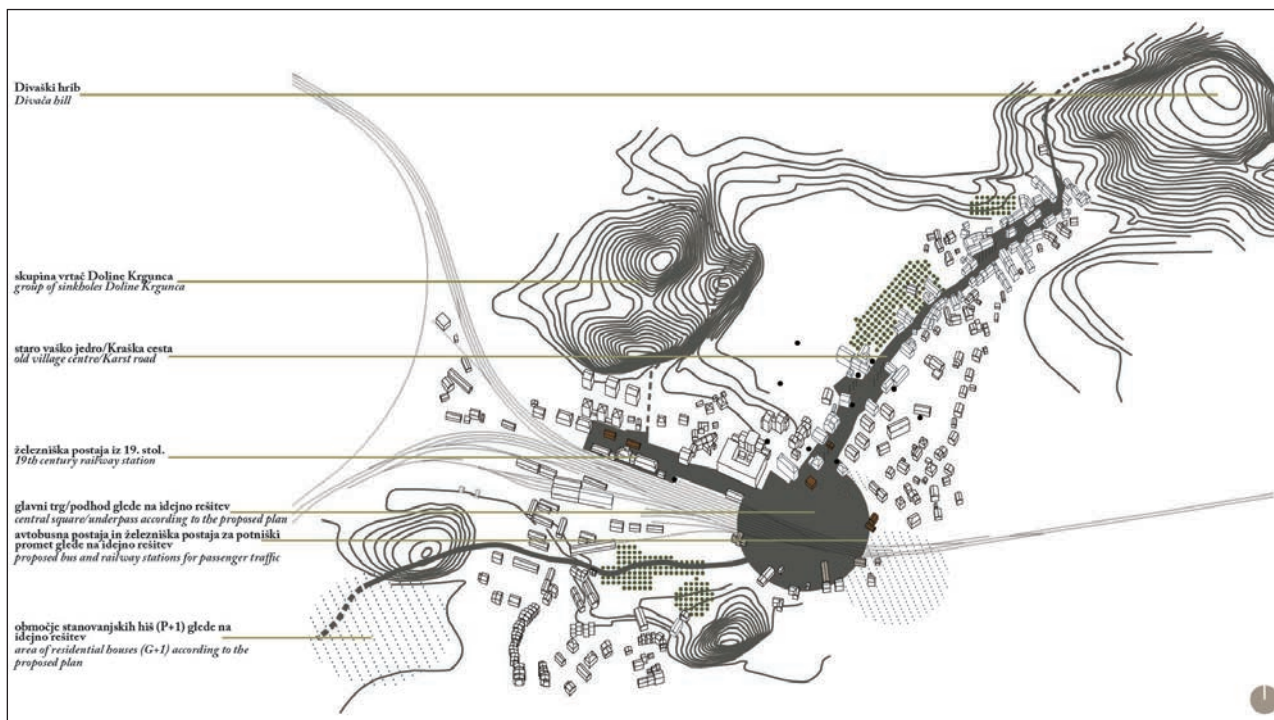
PREGLED PRIMEROV DOBRE PRAKSE – Kot primere dobre prakse navajamo 3 prostorske zasnove. Dve temeljita na prilagajanju in vključevanju zatečenih reliefnih oblik v zasnovo, ena pa v prostorsko rešitev vnaša zelene značilnosti z analognim oblikovanjem. Prvi projekt je zasnovan na območju kraške krajine, gre za ureditev igrišč ob osnovni šoli Ob Rinži. »Krajinsko oblikovanje prostora okrog osnovne šole za strukturiranje prostora izkorišča naravno razgiban in skalnat svet kraških vrtač in notranjo členitev gozda« (Kučan et

al., 2010, 190). Prostori za igro in šport so umeščeni tako, da se poskuša ohraniti prvinskost/divjost gozda (Kučan et al., 2010), s tem pa se ohranjajo tudi njegove socialne in ekološke funkcije. Pri drugem primeru gre za arhitekturno zasnovo. Oblikovanje Arheološkega muzeja Vučedol je podrejeno integraciji s terenom, v katerega je stavba vkopana. Objekt je lociran na reliefni rob, od koder se v krajino odpira le prva, glavna fasada (Archiscene, 2014). Tretja zasnova je primer krajinskega oblikovanja v strogo urbanem okolju (neposreden stik oziroma fizična navezava z naravno krajino ni mogoča). Halprinov načrt za Lovejoy plazo v mestu Portland kaže, da zasnova črpa navdih iz narave oz. gorskega skalovja (Ogrin, 1993). Glavno načrtovalsko orodje tega in sorodnih Halprinovih del je analogno oblikovanje. Ureditve odprtega prostora so abstraktna preoblikovanja skalnate gorske krajine (Ogrin, 1993).

PROBLEMI IN POTENCIALI

Tabela 1: Opredeljeni so problemi in potenciali naselja Divača s stališča ohranjanja/krepitve značilnosti in identitete kulturne kraške krajine

	S STALIŠČA OHRANJANJA/KREPITVE ZNAČILNOSTI IN IDENTITETE KULTURNE KRAŠKE KRAJINE	
	-	+
RELIEF, VODE, KRAS	Zasipanje vrtač ob upadu njihove družbeno-ekonomske vloge.	Znotraj starega vaškega jedra so ohranjeni krajinski vzorci, ki so posledica agrarne rabe pred intenzivno mehanizacijo kmetijstva. Krajinske vzorce gradijo vrtače, suhi zidovi in avtohtona oziroma značilna vegetacija (glej Sl. 7 – 4).
	V drugi polovici 20. stol. so bile kraške reliefne oblike oziroma vrtače pri gradnji prezrte in velikokrat zasute (GURS, 1995; GURS, 2006; ARSO, 2013b; MK, 2013; PISO, 2013a).	
	Kot primer navajamo skupino 3 vrtač, Doline Krgunca kjer so, kot posledica zasipanja in prostorske zasnove čistilne naprave, (vidno) degradirane značilnosti kraške krajine (glej Sl. 7 – 3).	
ZELENE POVRŠINE	Nezveznost ter izrinjenost krajine iz naselja zaradi načina razporeditve grajenih struktur ter gostega prometnega omrežja.	Divača ima naraven nastavek za oblikovanje zaokroženega zelenega sistema naselja. Ponuja se možnost, da se z ustreznim načrtovanjem v naselje vpne Divaški hrib, sistem treh vrtač Doline Krgunca ter dve ohranjeni vrtači južno od železnice.
RABA PROSTORA	Lokacija in organizacija avtomobilskega odpada na JV robu železnice.	Vzdrževalec kulturne kraške krajine sodobnega časa lahko postaneta rekreacija in prosti čas. Vrtače imajo potencial sotvorjenja zelenega sistema naselja.
	Naselje nima vzpostavljenega trga.	Železnica in obstoječi obrtno-industrijski objekti na njenem JZ robu so potencial za razvoj obrtno-proizvodnih dejavnosti.
MORFOLOGIJA	Upad uporabe avtohtonih materialov, tj. kraškega kamna in lesa.	Staro vaško jedro iz prve polovice 19. stol. s kamnitimi kraškimi hišami je zavarovano kot območje kulturne dediščine (MK, 2014).
		Kraške reliefne oblike ponujajo priložnost za krajinsko-arhitekturno oblikovanje (glej Sl. 9 – 1).
		Velik, krožen prostor v JV delu naselja ponuja možnost za zasnovo osrednjega prostora/trga naselja.
PROMET	Železnica ostro deli naselje na severni in južni del.	Predvidena je izgradnja 2. železniškega tira med Divačo in Koprom ter vzpostavitev hitre železniške povezave med Divačo in Trstom kar je lahko priložnost za razbremenitev cestnega prometa (ORA Krasa in Brkinov, 2009; Kras - Carso, 2012).
		Železniška postaja v Divači predstavlja priložnost za oblikovno in pomensko prenovo, razvoj železniškega križišča v komunikacijsko središče naselja.
		Načrtovana je izgradnja obvoznice do Sežane v smislu razbremenitve tranzitnega prometa čez staro vaško jedro (PISO, 2014). Pokaže se priložnost za oblikovanje parterja starega vaškega jedra Divače v prid pešcem.



Slika 10: Shema glavnih elementov in potez idejne krajinsko-urbanistične zasnove Divače
Figure 10: Scheme of main elements and features of the conceptual landscape and urban design of Divača

REZULTAT

Rezultat je idejna krajinsko-urbanistična zasnova Divače, ki temelji na povezavi severnega in južnega dela naselja, vzpostaviti glavne urbane poteze ter vključiti Divaškega hriba, Doline Krgunca in dveh vrtač južno od železnice v naselje. Glavne urbanistične in krajinske poteze so določene z idejnim krajinsko-urbanističnim načrtom (glej Sl. 11). Za krajinsko-arhitekturno oblikovanje območij so podane samo smernice v besedilu.

MORFOLOGIJA - Glede na idejno rešitev so nove stavbe načrtovane v sklopu treh območij. Najobsežnejši vnos grajenih struktur je območje stanovanjskih hiš (P+1) na JZ robu naselja. Na ostalih dveh območjih so načrtovane posamezne stavbe. Na glavnem trgu zapolnjujejo vrzeli in strukturno dopolnjujejo ter zaokrožujejo rob trga. Pri ureditvi območja proizvodnih dejavnosti na JZ robu železnice smo uporabili načelo zgoščevanja urbanega tkiva z dograditvijo treh novih objektov.

RELIEF, VODE, KRAS - Suhi zidovi so bili v idejni rešitvi večkrat uporabljeni kot meja med prostori in sočasno kot urbana oprema. V starem vaškem jedru členijo parter, na glavnem trgu tvorijo robove med javnim in poljavnim prostorom, med višinskimi razlikami, v južnem delu naselja, so suhi zidovi načrtovani ob pešpoteh. Ohranjene večje kraške reliefne oblike Divaški

hrib, Doline Krgunca ter dve vrtači južno od železnice tvorijo nastavek za oblikovanje zelenih površin naselja.

ZELENE POVRŠINE - V prostorsko zasnovo so štiri našete kraške reliefne oblike vključene tako da se neposredno odpirajo na urbane površine ali pa preko peš poti. Ta krajinska območja tvorijo sestoji avtohtone oziroma značilne vegetacije, suhi zidovi, poti in pogledi. Zaradi kompleksnosti območja Dolin Krgunca v idejni rešitvi zgolj podajamo smernice za nadgradnjo obstoječega programa za šport in rekreacijo ter sanacijo območja čistilne naprave. Načrtovane ureditve naj sledijo konfiguraciji terena ter značilnosti obstoječe vegetacije. Pešpoti so na bolj zahtevnih delih reliefa lahko oblikovane kot mostovi, oziroma so speljane med drevesi (doživljajska vrednost). V starem vaškem jedru, historičnem delu Divače, je predlagana ureditev murvinega drevoreda. Kot drevoredno drevo murvina široka in gosta krošnja daje senco mestnim površinam, na drugi strani pa predstavlja možnost za oživitev kulturne kraške krajine v prihodnosti, saj omogoča kmetijsko ali obrtno dejavnost. Drevored se iz historičnega jedra na severu izteče v Divaški hrib po Stari rimski cesti.¹³

RABA PROSTORA - Načrtovana je programska zaokrožitev treh območij v naselju.

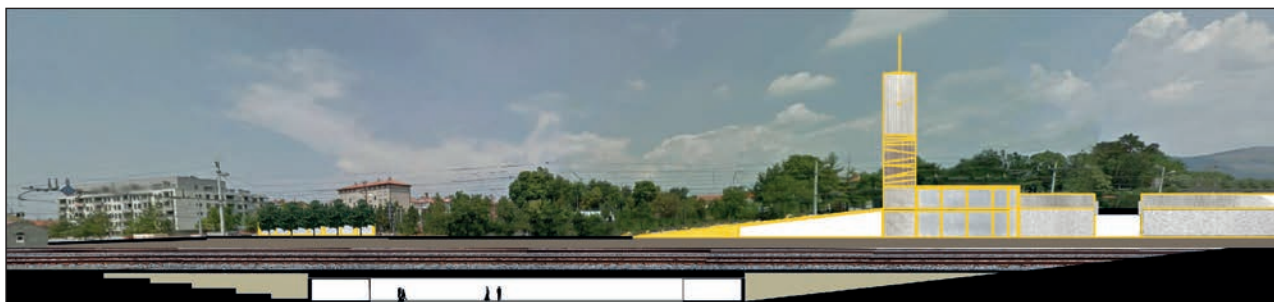
Prva se zgodi na območju glavnega trga. Predlog rešitve je, da stavbe, ki obdajajo trg, v celoti zavzamejo

¹³ ledinsko ime (GURS, 1995).



Slika 11: Tloris idejne krajinsko-urbanistične zasnove Divače (kart. podl.: GURS, 2010b; GURS, 2010c; GURS, 2010d; PISO, 2013b)

Figure 11: Proposed urban plan of Divača (cart. basis.: GURS, 2010b; GURS, 2010c; GURS, 2010d; PISO, 2013b)

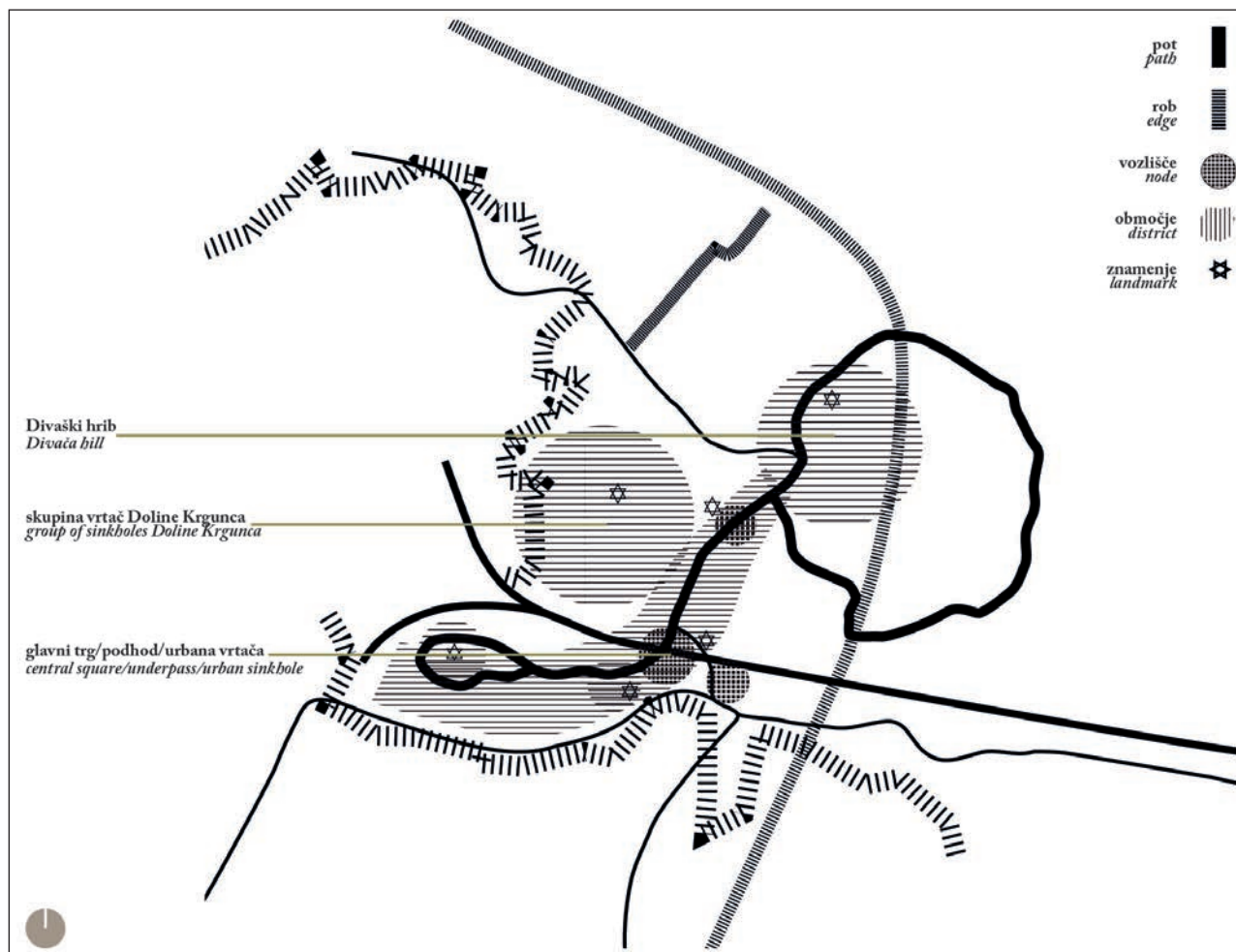


Slika 12: Ureditev novega trga s podhodom pod železnico. Na vzhodni strani trga je na severnem robu železnice postavljena nova železniška postaja za potniški promet

Figure 12: New main square with passageway underneath the railway. On the east side of the square and northern edge of the railway is formed a new train station for passenger transport

centralne dejavnosti. Za vsebinsko in oblikovno dopolnitev osrednjega trga je zasnovanih pet stavb. Načrtovana je tržnica z objektom za skladišče, hladilnico in servis. V podhodu pod železnico so kot alternativa izgradnji nakupovalnega centra predvidene trgovine. Iz poslopja (vila iz 19. stol. s parkom), kjer sta danes pošta in sta-

novanje, se stanovanje preseli na drugo lokacijo. Poštne storitve dopolnijo knjigarna, slaščičarna in kavarna. Vrzel vzhodno od pošte zapolni trgovina in galerija s produkti kraške obrti in rokodelstva, ki zastopajo kraški prostor in identiteto. Na vzhodni strani trga je na severnem robu železnice postavljena nova železniška postaja



Slika 13: Mentalna podoba Divače glede na idejno krajinsko-urbanistično zasnovo Divače. Grafični simboli so povzeti po Lynchu (1960)

Figure 13: Mental picture of Divača according to proposed urban plan of Divača. Symbols are applied from Lynch (1960)

za potniški promet. Južno od železnice je lociran peti objekt s poslovnimi prostori. Idejna rešitev ukine lokacijo obstoječega bencinskega servisa in predvidi iskanje nove ustrežnejše lokacije. Na vzhodnem robu naselja je locirana nova avtobusna postaja s spremljajočimi servisnimi objekti in parkirno garažno hišo v podzemlju.

Druga sprememba v rabi prostora je načrtovana v JZ delu naselja, kjer je v skladu z občinskim načrtom (PISO, 2014) predvideno območje stanovanj.

Tretja programska zaokrožitev je načrtovana v JZ delu naselja, ob železnici. Razvoj tega območja v idejni rešitvi predstavlja alternativo razvijajoči se poslovno-obrtni coni Risnik na robu Regionalnega parka Škocjanske jame. Rešitev predvideva dopolnitev obstoječih kapacitet (objekti v lasti Slovenskih železnic in Občine Divača (PISO, 2013b)) za obrtno-proizvodne dejavnosti. V skladu s celostno zasnovo idejne rešitve

je predlagan prenos lokacije avtomobilskega odpada iz JV dela naselja na to območje. Obstoječa dejavnost na preseljeni lokaciji lahko pomeni priložnost za nadgradnjo v sodobno reciklažo avtomobilov. Ocenjeno je, da v Sloveniji nastaja najmanj okrog 40.000 izrabljenih vozil letno, zajem teh vozil v razgradnjo pa bi pomenil tudi do 2500 novih delovnih mest (OZS, 2014). Direktiva Evropske unije o izrabljenih vozilih predpisuje, da se mora 85 % vsakega vozila reciklirati, od leta 2015 se bo ta predpis še poostiril (Uredba, 2011).

OBLIKOVANJE URBANEGA PROSTORA – Na stiku severnega in južnega dela naselja je oblikovan glavni trg. Zasnovan je po analogiji kraške vrtače in kot udoben ter širok podhod pod železnico, kar hkrati rešuje problem nepovezanosti S in J dela naselja. Oblika trga se odziva na robove obdajajočega grajenega tkiva. V severnem delu sledi organski krivulji kamnitega zidu,

vezanega na park vile iz 19. stoletja. Na zahodnem robu trga je zaradi padca terena terasno zasnovan prostor za tržnico. Tržnica je od obstoječega večstanovanjskega bloka ločena z linijo murvinih dreves.

Znamenja v naselju Divača predstavljajo obstoječ Divaški hrib in zvonik cerkve v starem vaškem jedru. V idejni rešitvi je zahodna stran nove železniške postaje za potniški promet oblikovana kot razgledni stolp z uro. To pomensko in višinsko znamenje obenem predstavlja kompozicijski kontrapunkt edini obstoječi arhitekturni dominantni naselja. Prtilični postajni objekt je postavljen na pilote ob vkopu železnice, do nivoja te pa uporabnik pride ali z dvigalom ali s klančino ob robu železnice. Ta se v nivoju železnice izkoristi in oblikuje kot nadkrit čakalni prostor (glej Sl. 12). Postajni objekt je oblikovno zaokrožen s kamnitim zidom, ki se pripne na obstoječ zid (iz časa gradnje železnice) ob železnici in vodnem rezervoarju. Železnica postane prisotna v naselju tudi preko zvoka. Prihodi, odhodi vlakov in obvestila iz nove železniške postaje skupaj z vizualno zaznavnimi strukturami tvorijo trg in govorijo o Divači kot križišču poti.

Načrtovane stanovanjske hiše v JZ delu naselja so razmeščene v ohranjeno kulturno kraško krajino. Oblikovanje temelji na značilnostih kamnitih kraških hiš iz prve polovice 19. stol. Materiali in karakteristike starega vaškega jedra, interpretirani s sodobnim oblikovalskim jezikom, so preslikani v načrtovano območje stanovanjskih hiš. Načrtovanje zasnovanih stavb temelji na vzorcu borjačev (Lah, 1994). Borjač zavzema dve vlogi. Prva je notranji, zasebni borjač posamezne stavbe. V drugi vlogi pa je borjač interpretiran v manjši javni in poljavni prostor, ki združuje posamezne enote in se hkrati izteka v odprto kraško 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. Cilj razporeditve je zagotoviti integracijo stavb z obstoječo krajino ter omogočiti prebivalcem povezavo s krajino.

PROMET - Načrtovan širok podhod pod železnico omogoča zvezno potovanje čez prostor. Železnica glede na predlagano idejno rešitev tako ne predstavlja več težko prehodnega roba (problem), temveč pot (potencial). V prometni zasnovi idejne rešitve je glede na dopolnjen osnutek OPN Občine Divača predlagana izgradnja obvoznice do Sežane (PISO, 2014). Kraška cesta, ki poteka čez staro vaško jedro Divače, na ta način postane razbremenjena tranzitnega prometa do Sežane. V sklopu rešitve in reorganizacije prometa je predlagana nova lokacija avtobusne postaje. Ta se umakne na JV rob naselja, kar omogoča, da se avtobusni promet neposredno preusmeri na cesto proti Senožetom, od koder se odcepi omenjeni krak obvoznice proti Sežani. Staro vaško jedro je po tem urejeno kot *shared space*.¹⁴ Divača je manjše mesto in kot tako obvladljivo za pešca. Prizadevanja v prometni organizaciji težijo

k zmanjšanju uporabe avtomobilskega prevoza, ker ti zasedajo preveč življenjskega prostora (Mestna občina Ljubljana, 2014). Cilj je zvečati vlogo kolesarskih poti in pešpoti ter uporabo javnega in tirnega prevoza (Mestna občina Ljubljana, 2014). Organizacija prometa v predlagani idejni rešitvi tako daje poudarek na oblikovanje in organizacijo peš in kolesarskih poti. vzdolž teh so navezane različne storitvene in servisne vsebine, ki te poti programsko podprejo in osmislijo.

MENTALNA PODOBA DIVAČE - Načrt idejne krajinsko-urbanistične zasnove Divače smo interpretirali v mentalno podobo na podlagi petih grafičnih znakov povzetih po Lynchu (1960). V primerjavi z obstoječim stanjem ima idejna rešitev oblikovana štiri jasna krajinska območja in glavno urbano območje vzdolž naselja (v smeri SV–JZ). Železnica predstavlja pot in ne več rob. Druga oblikovana pot je predvsem peščevo, ki povezuje nastala območja in vozlišča – trg ob cerkvi, nov, glavni trg ter komunikacijsko vozlišče na robu naselja (avtobusna in železniška postaja za potniški promet). Obstoječemu arhitekturnemu znamenju naselja (cerkveni zvonik) se pridruži stolp železniške postaje (glej Sl. 12). Krajinska območja po tej zasnovi hkrati predstavljajo znamenja v prostoru (Divaški hrib, Doline Krgunca, dve vrtači južno od železnice).

RAZPRAVA

Idejna krajinsko-urbanistična zasnova Divače kot odgovor na probleme in potencialne naselja Divača kaže, da so kraške reliefne oblike oziroma vrtače lahko vsestransko orodje in pomoč pri prostorskem načrtovanju naselij znotraj kraške krajine v primerih, ko se izgubljajo značilnosti in identiteta kulturne kraške krajine. Pri tem so prepoznavne tri vloge vrtače. Prva je vključevanje vrtač (kraških reliefnih oblik) v prostorsko zasnovo oziroma zeleni sistem naselja. V Divači je to skupina treh vrtač, Doline Krgunca z obstoječim športno-rekreacijskim nastavkom, Divaški hrib in dve vrtači južno od železnice. V drugem primeru gre za prilagajanje prostorskih zasnov vrtačam. Takšen primer predstavlja zasnova in razporeditev stanovanjskih hiš v kulturno kraško krajino, v JZ delu naselja. Tretji primer je posnemanje ali abstraktno preoblikovanje vrtače (analogno oblikovanje) na podlagi katerega je zasnovan glavni trg/podhod v Divači. Pomembno je, da poudarimo omejitve teh ugotovitev. Da bi lahko dokončno potrdili hipotezo, je potrebno predlagano prostorsko zasnovo še kritično presojeti oziroma vrednotiti. To pomeni nadaljevanje raziskave z vključevanjem javnosti, predstavitev idejne rešitve prebivalcem Divače in strokovni javnosti, risanje spoznavnih zemljevidov na podlagi predstavljene rešitve ali simulacijsko opazovanje prostorske zasnove.

Posredno podporo rezultatom lahko najdemo v prispevkih o kontekstualnem odnosu do prostora, ki pri

14 Koncept oz. termin je prvič predstavil nizozemski prometni inženir Hans Monderman (Methorst et al., 2007).

načrtovanju teži k spojitvi novega z obstoječim. In kot je npr. v delu Hvalnica senci (Bharne, 2002, 78) zapisano, da spremembe in razvoj današnjega časa ne bi smele preprečevati, »da bi globoko ukoreninjen niz kulturnih vrednot in načel ohranjali, reinterpreterali, ponovno iznašli in tako ohranili pri življenju«.

SKLEP

Vključevanje kraških reliefnih oblik oziroma vrtač v prostorske zasnove znotraj kulturne kraške krajine ima lahko potencial pri omilitvi degradacije značilnosti in

identitete kulturne kraške krajine. Kraške reliefne oblike in vegetacija skupaj s kulturnimi prvinami krajine (stanje površinskega pokrova/raba, morfologija površja, suhi zidovi) so nosilci lokalne identitete. Ugotovitve nakazujejo na nekatere možne implikacije. Ena izmed njih kaže na pomembno soodvisnost med fizično zasnovo bivalnega okolja in načinom bivanja sodobnega človeka. Gehl (2010) pravi, da najprej oblikujemo mesta, nato mesta oblikujejo nas. To vodi k razmisleku o tem, katero pot bomo v prihodnosti izbrali: globalno poenotenje mest in naselij ali poudarjanje identitete kraja v določenem okolju in času.

PLANNING IN SETTLEMENTS WITHIN THE KARST CULTURAL LANDSCAPE ON THE CASE STUDY OF THE CONCEPTUAL LANDSCAPE AND URBAN DESIGN OF DIVAČA

*Urška VALENCIČ*Trg 15. aprila 1, 6215 Divača, Slovenia
e-mail: urska.valencic6@gmail.com*Tatjana CAPUDER VIDMAR*University of Ljubljana, Biotechnical Faculty, Jamnikarjeva 101, 1000 Ljubljana, Slovenia
e-mail: Tatjana.CapuderVidmar@bf.uni-lj.si

SUMMARY

The karst cultural landscape represents an important value within the Slovenian territory. The objective of this article is to test the hypothesis which stipulates that karst landforms, with emphasis on sinkholes, may be a versatile tool and help with spatial planning of settlements within the karst landscape in cases when the characteristics and the identity of the karst cultural landscape are being lost. The research part was based on the integration/connecting of the historical (source collection, morphogenesis) and the descriptive method (analysis and inventarization of the space, the analysis of the examples of good practice, categorisation, conducting a survey). The results are presented on the case study of the conceptual landscape and urbanism design of the town of Divača. The conceptual solution is based on the connection between the northern and the southern part of the settlement and on establishing main urban feature, namely including into the settlement the Divaški hrib, Krgunca Valley and two sinkholes south of the railway. In doing so, three roles of the sinkhole were identified. The first is the inclusion of sinkholes (karst landforms) into the spatial design or the green system of the settlement. In Divača, that is a group of three sinkholes, the Krgunca Valley with the existing sports and recreational attachment and Divaški hrib. In the second case it is an adjustment of the spatial designs to sinkholes. This case is represented by the design and the layout of residential houses in the karst cultural landscape, in the SW part of the settlement. The third case is the imitation or abstract transformation of the sinkhole (analog design) on the basis of which the main square/underpass in Divača is designed. Certain parallels for an indirect confirmation of the hypothesis may be found in the principles of spatial planning in the Eastern civilization before they began imitating the Western world. The hypothesis of the article may ultimately be confirmed or rejected by continuing the research work, namely by critically assessing or evaluating the proposed spatial design of Divača.

Keywords: karst cultural landscape, urban design, landscape design, Divača, identity, development, townscape

VIRI IN LITERATURA

- Archiscene (2014):** Museum of Vučedol culture by Radionica Arhitekture.
<http://www.archiscene.net/museum/museum-vucedol-culture-radionica-arhitekture/> (23. 1. 2014).
- ARSO (2013):** Atlas okolja. DOF 2012 – 2014.
http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/profile.aspx?id=Atlas_Okolja_AXL@Arso (16.10.2013).
- Bharme, V. (2002):** Dojemanje "senčnega sveta". V: Tanizaki, J. (ur.): Hvalnica senci. Ljubljana, Študentska založba, 65–80.
- Breg, M. (2007):** Okoljski vidiki ohranjanja in zaščite vrtač v Sloveniji. Dela, 28, 4. Ljubljana, 43–57.
<http://revije.ff.uni-lj.si/Dela/article/view/dela.28.4.43-57/1393> (28. 11. 2013).
- Capuder Vidmar, T. (2012):** Prisluhni prostoru. V: Kučan, A. (ur.): 40 let študija krajinske arhitekture. Ljubljana, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo, 42–43.
- Cerkvenik, R. (2006):** Speleološke značilnosti Krasa. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta.
- Designing for tomorrow (2010):** The unstoppable rise of landscape urbanism. <http://www.designingfortomorrow.org/projects/view/the-unstoppable-rise-of-landscape-urbanism> (13. 9. 2013).
- Gams, I. (2004):** Kras v Sloveniji v prostoru in času. Ljubljana, Založba ZRC.
- Gehl, J. (2010):** Cities for people. London, Island Press.
- Golobič, M. (2006):** Kartiranje normativnega znanja: spoznavni zemljevidi in GIS. V: Perko, D., Nared, J., Čeh, M., Hladnik, D., Krevs, M., Podobnikar, T. & R. Šumrada (ur.): Geografski informacijski sistemi v Sloveniji 2005–2006. Ljubljana, Založba ZRC, 159–168.
- Golobič, M. (2009-10):** Sistemi vrednotenja krajine. Uvod. Ljubljana, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo.
- Gosling, D. & B. Maitland (1984):** Concepts of urban design. London, Academy Editions.
- GURS (1995):** TTN 5 – Temeljni topografski načrt v merilu 1 : 5000. Ljubljana, (izpis iz baze podatkov, 18. 12. 2012).
- GURS (2006):** DOF – Digitalni ortofoto. Ljubljana, (izpis iz baze podatkov, 18. 12. 2012).
- GURS (2010a):** DMR – Digitalni model reliefa. Ljubljana, (izpis iz baze podatkov, 18. 12. 2012).
- GURS (2010b):** KS – Kataster stavb. Ljubljana, (izpis iz baze podatkov, 18. 12. 2012).
- GURS (2010c):** ZK – Zemljiški kataster. Ljubljana, (izpis iz baze podatkov, 18. 12. 2012).
- GURS (2010d):** ZK GJI – Zbirni kataster gospodarske javne infrastrukture. Ljubljana, (izpis iz baze podatkov, 18. 12. 2012).
- Habič, P. (1972):** Divaški Kras in Škocjanske jame. V: Buser, S. (ur.): Vodnik za ekskurzije: Matični Kras (Vilena, Škocjanske jame); Matarsko podolje (Dimnice); Notranjski kras (Postojnski in Cerkljanski kras). Postojna, Jamarska zveza Slovenije, 26–30.
- 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.
- Kaligarič, M. & A. Seliškar (1999):** Flora in vegetacija Krasa. V: Kranjc, A. (ur.): Kras: pokrajina, življenje, ljudje. Ljubljana, Založba ZRC, 102–144.
- Kras – Carso (2012):** Strateški projekt Kras – Carso: trajnostno upravljanje naravnih virov in teritorialna kohezija. Študija o prostorskem načrtovanju na slovenskem delu Krasa. <http://www.krascarso-carsokras.eu/images/stories/KATJA/priloga-slo.pdf> (21. 1. 2014).
- Kučan, A. (1998):** Krajina kot nacionalni simbol. Ljubljana, Znanstveno in publicistično središče.
- Kučan, A., Robbins, E. & L. Skansi (2010):** Vsi odtenki zelene. Ljubljana, Muzej in galerije mesta.
- Lah, L. (1994):** Prenova stavbne dediščine na podeželju. Kras. Novo mesto, Tiskarna Novo mesto, Dolenjska Založba.
- Lynch, K. (1960):** The image of the city. Cambridge, London, The MIT Press.
- Markočič, M. (2011):** Geografsko-krasoslovno načrtovanje razvoja na Divaškem Krasu. Diplomsko delo. Koper, Univerza na primorskem, Fakulteta za humanistične študije Koper.
- Mestna občina Ljubljana (2014):** Civitas elan. <http://www.civitasljubljana.si/> (12. 6. 2014).
- Methorst, R. (2007):** Shared Space: Safe or Dangerous? A contribution to objectification of a popular design philosophy. WALK21 conference, Toronto.
- Mihelič, B. (1983):** Urbanistični razvoj Ljubljane. Ljubljana, Znanstveni inštitut filozofske fakultete, Partizanska knjiga.
- Mihevc, A. (2001):** Speleogeneza Divaškega krasa. Ljubljana, Založba ZRC.
- Mihevc, A. (2005):** Sui zidovi in delane vrtače – antropogena preoblikovanost kraškega površja na območju Račic, Divače in Volčjega gradu. V: Mihevc, A. (ur.): Kras: voda in življenje v kamniti pokrajini. Ljubljana, Založba ZRC, 57–71.
- MKGP (2010):** RABA. Ljubljana, (izpis iz baze podatkov, 18. 12. 2012).
- MK (2013):** Register nepremične kulturne dediščine. Franciscejski kataster. <http://giskds.situla.org/giskd/> (18. 8. 2013).
- MK (2014):** Register nepremične kulturne dediščine. <http://giskds.situla.org/giskd/> (26. 2. 2014).
- Mlakar, A. (1994):** Vidne tipološke značilnosti prostora kot oblikovalsko izhodišče. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta.

MOP (2008): Evropska konvencija o krajini – izvajanje v Sloveniji.

http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/ekk_izvajanje_v_sloveniji.pdf (20. 7. 2015).

MOP (2012): Državni prostorski načrt za odsek avtoceste Postojna/Divača–Jelšane.

<http://www.pivka.si/dokument.aspx?id=3117> (4. 5. 2012).

Občina Divača (2013): Turizem.

<http://www.tic-divaca.si/> (10. 10. 2013).

Ogrin, D. (1993): Vrtna umetnost sveta: pregled svetovne dediščine. Ljubljana, Pudon, EWO.

ORA Krasa in Brkinov (2009): Razvojni program občine Divača za obdobje 2007 do 2013. Sežana, Občina Divača.

<http://www.divaca.si/mmabn.php?id=2009081908025273> (7. 1. 2013).

OZS (2014): Zahteve slovenske obrti in podjetništva 2014: za zagon slovenskega gospodarstva. http://www.ozs.si/Portals/0/Media/Dokumenti/OZS/Zastopanje%20in%20zakonodaja/zahteve%202014_kon%C4%8Dne.pdf (23. 6. 2014).

Pangeršič, I. (2011): Feniksova skrivnost konglomeratnega krasa. Kranj, samozal. I. Pangeršič.

Panjek, A. (2006): Človek, zemlja, kamen in burja: zgodovina kulturne krajine Krasa. Koper, Založba Anales.

Petek, F. & M. Urbanc (2004): Franciscejski kataster kot ključ za razumevanje kulturne pokrajine v Sloveniji v 19. stoletju. *Acta geographica Slovenica*, 44, 1. Ljubljana, 89–113.

http://giam.zrc-sazu.si/zbornik/PetekUrbanc_44_1.pdf (4. 12. 2013).

PISO (2013a): DOF 1994 – 2005.

<http://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=DIVACA> (23. 10. 2013).

PISO (2013b): Občina Divača.

<http://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=DIVACA> (12. 6. 2013).

PISO (2014): Občina Divača. Občinski prostorski načrt (OPN) – javna razgrnitev.

<http://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=DIVACA> (21. 5. 2014).

Polič, M. (2002): Doumevanje okolja. V: Polič, M. & G. Repovš (ur.): *Spoznadni zemljevid Slovenije*. Ljubljana, Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, 15–55.

Potokar, K. (2011): Divača na stičišču poti. *Ilirska Bistrica, Borovci*.

Radinja, D. (1967): Vremenska dolina in Divaški Kras. *Problematika kraške morfogeneze*. Geografski zbornik, 10. Ljubljana, 157–269.

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

SPRS (2004): Strategija prostorskega razvoja Slovenije. Uradni list RS, št. 76/04

Statistični urad RS (2013): Prebivalstvo – izbrani kazalniki, naselja, Slovenija, letno. Naselje Divača. <http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/Saveshow.asp> (4. 5. 2014).

Studio AKKA (2014): Osnovna šola ob Rinži. http://www.akka.si/site/6/12/Osnovna_sola_Ob_RinZi (25. 4. 2014).

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

Uredba, 2011. Uredba o izrabljenih vozilih Uradni list RS, št. 32/11.