
Lesograd, Kozina — urbanistična delavnica

Author(s): Ivan STANIČ

Source: *Urbani Izziv*, Vol. 15, No. 1, Koridorji in poselitev / Corridors and settlement (junij, 2004), pp. 76-78

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180514>

Accessed: 04-07-2025 11:06 UTC

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



Urbanistični inštitut Republike Slovenije is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

Ivan STANIČ

Lesograd, Kozina – urbanistična delavnica

1. Uvod

V večini slovenskih občin urejajo prostor s prostorskimi ureditvenimi pogoji. Navadno so kar se da ohlapni. Posegi v prostor, vsaj kar zadeva urbanistična videnja, so večinoma možni kadar koli, graditi pa je mogoče skorajda kar koli. Najpreprosteje je zemljišče razdeliti tako, kot se nosilcu odločanja v občini ali lastniku zemljišča zdi primerno (donosno), parcele prodati, pobrati komunalne prispevke, izdati dovoljenja in se pustiti presenetiti. Mogoče se potem zgodi tudi kakšna kakovostna urbanistična ureditev ali presežna arhitekturna stvaritev, ni pa nujno.

Na Kozini se bo takšna arhitektura morda zgodila. Če ne drugače, bo mogoče nastala na osnovi premišljene urbanistične zasnove z izhodišči v izsledkih pred kratkim končane delavnice.

2. Izhodišča delavnice

Junija 2001 je Ministrstvo za gospodarstvo potrdilo projekt razvoja transportnologističnega grozda, katerega nosilka je Luka Koper, d. d., in v katerem sodeluje 18 slovenskih podjetij. Naselji Kozina in Hrpelje sta le 28 km oddaljeni od pristanišča, ki bo ob uspešni izvedbi projekta postalo eno pomembnejših transportnologističnih središč severnega Sredozemlja. Zaradi sorazmerno omejenih prostorskih zmogljivosti prav ob pristanišču bo treba iskati lokacije za pretovorne, skladiščne in sorodne dejavnosti v ne-

posredni bližini. Obenem bo tako mogoče okrepiti dejavnosti in vitalnost zaledja ter zalednih naselbinskih središč. Dve takšni sta tudi naselji Hrpelje in Kozina.

Najpomembnejša izhodišča so bila:

- odprava meje z Italijo, tj. vstop Slovenije v EU, kar odpira možnosti za poselitev tudi prebivalcev zdaj na drugi strani meje in razvoj trgovinskih ter poslovnih dejavnosti, vezanih na ugodno lokacijo v zaledju večje urbane aglomeracije (Trst-obalno sotesmestje);
- lega v drugi najhitreje rastoči regiji v Sloveniji, katere razvojne možnosti še naraščajo;
- središčna lega v trikotniku treh severnojadranskih pristanišč, Kopr, Trsta in Reke, ki imajo omejene prostorske možnosti razvoja in od katerih ima lahko Kozina koristi; če ves severnojadranski bazen razumemo kot skupen gospodarski prostor, ki mu je skupna lega ob 5. E-koridorju (Barcelona-Kijev), potem ne govorimo več o treh pristaniščih ali le dveh, kakor je v Sloveniji navadno, tj. Kopru in Trstu, temveč o šestih, ki so Ravena, Benetke, Trst, Koper, Reka in Bakar z ladjedelnicami v Trbižu, Izoli in na Reki.

Torej, z izhodišči v dolgoročni strategiji krepitve transportnologističnih dejavnosti na Slovenski obali je tudi občina Hrpelje-Kozina pristopila k izboljšanju svojih prostorskih primerjalnih prednosti za razvoj teh dejavnosti. Osrednje naselje namreč leži ob regionalni cesti, železniški progi (s postajo) in v neposredni bližini priključka na avtocesto. Zato je občina zasnovala

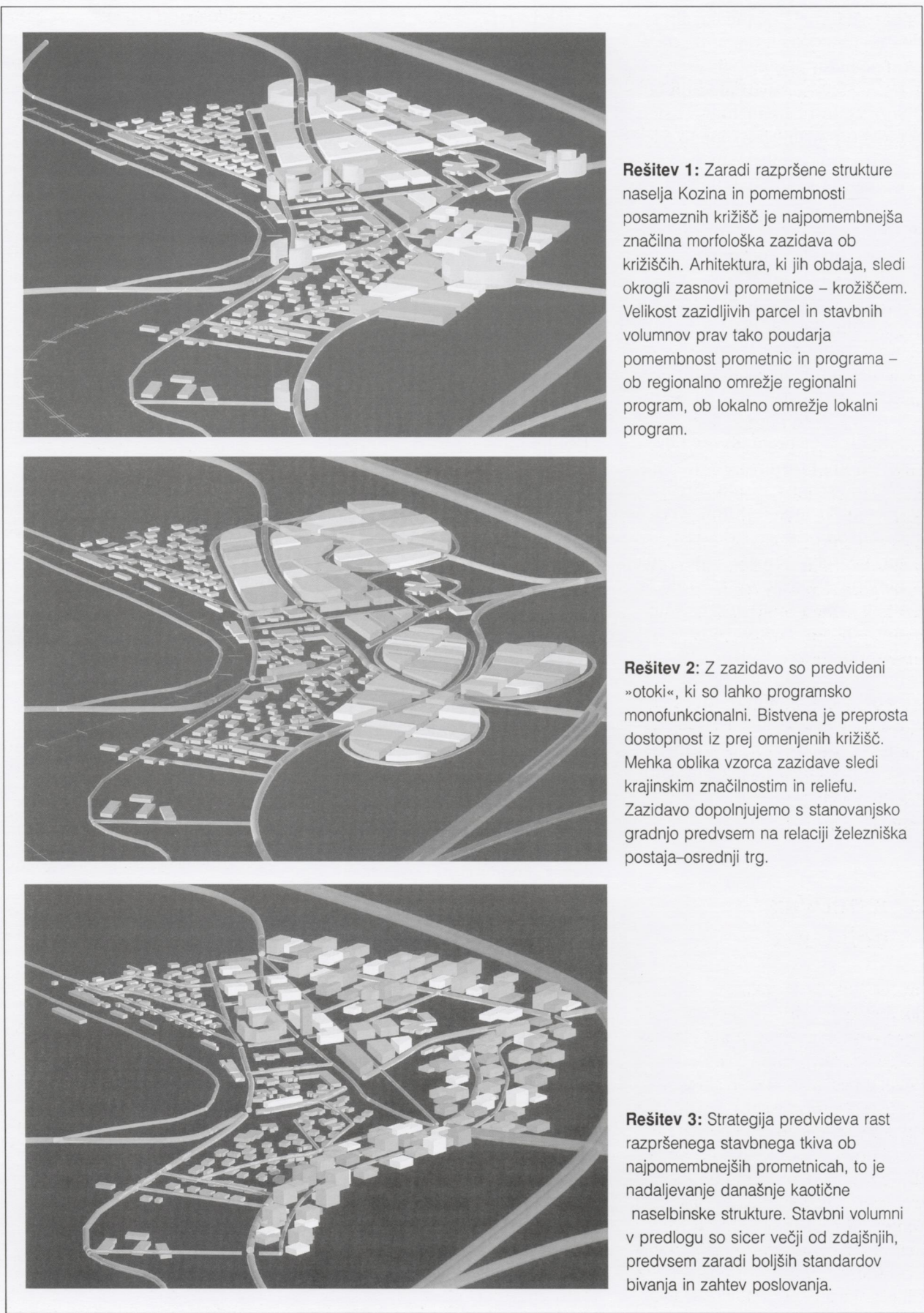
novi industrijski cono na nepozidanem zemljišču vzhodno od proge. (Z njenim dokončanjem) Ko bo dokončana, se bodo sprostila druga območja v naselju za npr. dejavnosti, namenjene dvigu javnega standarda in boljši oskrbi prebivalcev naselja ter gravitacijskega zaledja. Med njimi je tudi opuščeno območje lesnopredelovalnega podjetja Lesograd, ki leži tik ob naselju in osrednjem trgu, ob regionalni cesti ter v neposredni bližini železniške postaje. To območje je bilo prostor delavnične obravnave.

3. Potek delavnice in rezultati

Delavnica je potekala v več fazah: od priprav in posvetovalne delavnice z vabljenimi strokovnjaki [1] prek individualnega dela projektnih skupin do predstavitvene delavnice, priprave sklepov in razstave s predstavitvijo.

Prva skupina [2] je predstavila razmišljanja o »velikem naselju«, in sicer v treh različicah. Glavne značilnosti nove zazidave so:

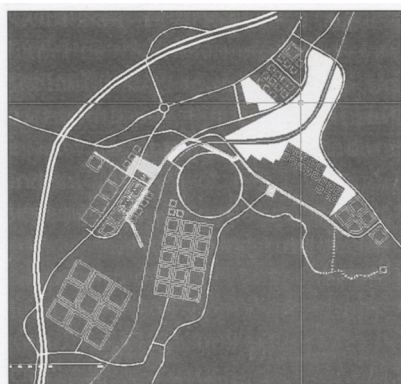
- semantično povezovanje nekropole in akropole (ki Kozini kot naselju brez pomembnih zgodovinskih prostorskih razvojnih potez ponuja nadomestitev zadnjega) v osi pokopališče-vrtača-trg-park-motel, kar pomenljivo argumentira nastanek osrednjega javnega prostora na Kozini;
- merilo nove zazidave je nekajkrat večje od zdajšnjega, saj šele novo pravzaprav daje Kozini obliko in pomen naselja;
- oblikovanje prostorskih poudarkov, predvsem ob glavnem trgu in parku ter ob križiščih višjih kategorij, kjer zazidava poudarja pomen križanj;
- zgostitev zazidave, predvsem ob magistralni cesti, od križišča izvoza z avtoceste do južnega križišča ob Lesogradu in deloma ob magistralni cesti Ljubljana-Trst.



Slika 1: Tri možnosti/različice zazidave (skupina 1)

Druga skupina [3] je predlagala rešitve na treh ravneh urejanja. Glavne značilnosti ureditve so:

- na regionalni ravni gradnja obvoznice in razbremenitev središč naselij tranzitnega prometa z ločitvijo prometnih tokov po rangu oziroma obliki potovanj in hierarhiji dostopnosti ter načrtnim razmeščanjem prostorsko zahtevnih dejavnosti ob regionalni cesti in zunaj naselja;
- na lokalni ravni primernejša razdelitev dejavnosti med naselji, oblikovanje dveh trgov z dostojanstvom osrednjih mestnih prostorov, povečanje števila stanovanj različnih tipov v obeh naseljih, mešanje programov ob dveh osrednjih prostorih in nizanje dejavnosti med njima, ureditev pešpoti od motela mimo vrtače do šole in cerkve;
- na podrobni ravni Lesograda mešanje programov, tako da se uredi bivanjske razmere različnih dejavnosti, tj. obrti in servisov ter poslovnih dejavnosti ob regionalni cesti, na severni strani območja, nakupovalni ulici z lokali ter stanovanji v nadstropjih ob Kolodvorski cesti in vmesnim ozelenjenim odprtim prostorom.



Slika 2: Velika slika programov različnih prostorskih tež (skupina 2)

4. Sklepi

V širših urbanističnih ureditvah bo treba zagotoviti:

- prometno sanacijo (gradnja regionalne obvoznice in izmestitev tranzitnega prometa iz osrednjega poselitvenega prostora);
- opredelitev prostora med avtocesto in regionalno cesto za obsežnejše in prostorsko zahtevne regionalne programe, vezane na transportnologistične dejavnosti in trgovino; za ureditev tega prostora bi bilo treba v gospodarskih strukturah (regionalnih in lokalnih) jasneje opredeliti cilje, potrebe in zmogljivosti, ki na delavnici na žalost niso bili predstavljeni;
- varovanje kakovosti prostora za bivanje (predvsem južno od regionalne ceste), kajti naselje lahko ponudi primerjalno sorazmerno ugodne lege za stanovanjsko gradnjo in izkoristi prednosti lege v gravitacijskem zaledju večjih mest v obalnem pasu.

Na območju **Lesograda** pa odločitve občinskega sveta, tj. ali bo zemljišča prodal ali pristopil v partnerski odnos z naložbenikom oziroma bo občina sama pristopila k naložbi, ne spreminjajo bistveno odločitev o programu in obsegu posegov. Pomembno je, da občina zavaruje dobrine, ki jih je mogoče razumeti kot »javne«, torej da zagotovi dostopnost vsega območja različnim uporabnikom, ohrani prostor za mestu koristne namene, npr. stanovanja, trgovine, osebne storitve, poslovne dejavnosti. Poleg tega je treba pri odločitvah upoštevati sorazmerno neugodno lego ob regionalni cesti, zlasti na severni strani. Hkrati z urejanjem območja Lesograda je treba razmišljati tudi o Kolodvorski cesti, ki lahko postane pomembna mestna ulica s podobnimi programi, kakor je bilo predlagano za Lesograd.

Če strnemo razmišljanja avtorjev delavničnih predlogov in udeležen-

cev delavnice, so izhodišča za odločitve o prihodnosti območja takšna:

1. razmestitev dejavnosti po ravni hrupa: stanovanja in mirne dejavnosti ob Kolodvorski cesti, hrupnejše, vendar še vedno sprejemljive (servisi, osebne storitve, poslovne dejavnosti) ob regionalni cesti;
2. oblikovanje osrednje vzdolžne povezovalne poti sredi parcele do glavnega trga, ki se razbremeni tranzitnega prometa;
3. umestitev javnih programov v pritličja objektov ob Kolodvorski cesti na območju Lesograda in v objektih med Kolodvorsko cesto in železnico;
4. spoštovanje merila kraja, tj. na območju Lesograda naj ne bi bilo večjih objektov. Ti spadajo v prostor med avtocesto in regionalno cesto;
5. oblikovanje preprostega parcelacijskega načrta, tako da so vse oblike nepremičninskega delovanja možne, obenem pa zadržati v občinski lasti tistih zemljišč, ki so pomembna za zagotavljanje javnosti ter dostopnosti vseh uporabnikov prostora.

Ivan Stanič, univ. dipl. inž. arh., Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana
E-pošta: ivan.stanic@urbinstitut.si

Opombe

- [1] Konzultanti, ki so prispevali razmišljanja o razvoju naselja in območja Lesograd, so bili: mag. Peter Bassin in Darja Slapernik, LUZ, d. d., Ljubljana, mag. Andrej Prelovšek, Panprostor, d. o. o., Ljubljana, in Vlasta Trebec, RRA Južna Primorska, Sežana.
- [2] Projektna skupina s Fakultete za arhitekturo, Univerza v Ljubljani: asist. mag. Lučka Ažman Momirski, univ. dipl. inž. arh. (vodja projektne skupine), Maja Kardoš, kand. arh., in Helena Mikuš, kand. arh.
- [3] Projektna skupina Urbanističnega inštituta RS: Ivan Stanič, univ. dipl. inž. arh. (vodja projektne skupine), Angela Ruiz del Portal, kand. arh., in Mark Wollrab, univ. dipl. inž. grad.