



»Istra, vsak dan bližja«

Idejna zasnova revitalizacije železniške proge od Pulja do Buzeta

Železnica v Istri predstavlja enega ključnih infrastrukturnih sistemov, ki je skozi zgodovino igral pomembno prometno, gospodarsko in družbeno vlogo. Danes je premalo izkoriščena, počasna in več ni rentabilna. Kljub temu da je ena najbolj ohranjenih železniških prog, ni prepoznana kot kulturna dediščina. Na železniški progi od Pulja do Buzeta so vmes številne železniške postaje in postajališča, ki so bili nekoč osrednje točke za pretok ljudi in blaga, danes pa so večinoma prazni, nevdrževani in potrebujejo prenovu.

Problem zanemarjanja železniških objektov se dotika tudi vprašanj prostorske dediščine, identitete kraja in možnosti trajnostnega razvoja. Istra je tudi regija, kjer je turizem izjemno pomembna gospodarska panoga. Kljub temu da se spodbuja trajnostni turizem, postajajo vse očitnejše negativne posledice »apartmanizacije«, tj. nenadzorovane in nenačrtovane gradnje ter rušenja ravnovesja med avtohtonim prebivalstvom in množico turistov. Tako nastaja velika in dolgotrajna škoda v prostoru in naravi, ki smo jo podedovali.

Cilj naloge je revitalizacija železnice z vzpostavitvijo novega modela delovanja z uvedbo nišnega turističnega programa. Slednji zajema tudi kolesarjenje kot obliko aktivnega turizma, ki se v Istri že močno razvija, vendar še vedno ne dovolj sistematično povezano z železniško infrastrukturo. Železniška proga namreč postaja prostorski vir, na katerem se gradi nova mreža gibanja, bivanja in doživetij ter spodbujanje trajnostnih in ekoloških načinov potovanja. Obstoječi objekti železniških postaj z nadgradnjo programa ohranijo prvotno funkcijo, postanejo točke ob železnici, ki delujejo kot nastanitveni, servisni in družabni prostori za kolesarje, pohodnike, plezalce pa tudi lokalno skupnost.

Istrianer Staatsbahn (ISiB) ali istrska državna železnica je vključevala progo od Divače do Pulja (122,2 km) z odcepom od Kanfanarja do Rovinja (21 km). Zgrajena je bila v času Avstro-Ogrske z glavnim namenom povezave Pulja kot pomembnega vojnega pristanišča z obstoječim železniškim omrežjem prek prometnega vozlišča Divača.

Z mapiranjem naravnih in kulturnih znamenitosti ter turističnih atrakcij v Istri je berljiva njihova prostorska porazdelitev. Večja koncentracija aktivnosti in ponudbe se nahaja zahodno od železnice, vzdolž obalnega pasu. Tu se nahajajo najbolj znana turistična središča, razvitejša infrastruktura in največje število obiskovalcev, kar potrjuje prevladujočo vlogo obale v celotni turistični sliki regije. Vendar pa notranjost polotoka ne zaostaja veliko – ponuja drugačno vrsto izkušnje. Za razliko od izkušnje „množice“ tako notranjost ponuja intimnost, trajnostnost in izkušnjo avtentične pokrajine. Bogata gastronomska ponudba, neokrnjena narava in naravne znamenitosti ter z njimi povezane aktivnosti – čudovita izkušnja!

Zemljevid prikazuje tudi goste mreže kolesarskih in pohodniških poti, ki celoten polotok povezujejo v skoraj neprekinjen sistem. Največja koncentracija poti je na zahodni obali, vendar so poti močno prisotne tudi po vsej notranjosti, vključno z območjem, skozi katerega poteka železniška proga. Iz skorajda vsake točke v Istri je mogoče dostopati do ene od označenih poti, kar ponazarja visoko stopnjo prepletenosti kolesarskih in pohodniških poti.

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, magistrsko delo, 2026

Avtorica: Maja Orbanč

Mentorica: prof. mag. Anja Planišček, konzultant za statiko: doc. dr. Simon Petrovič

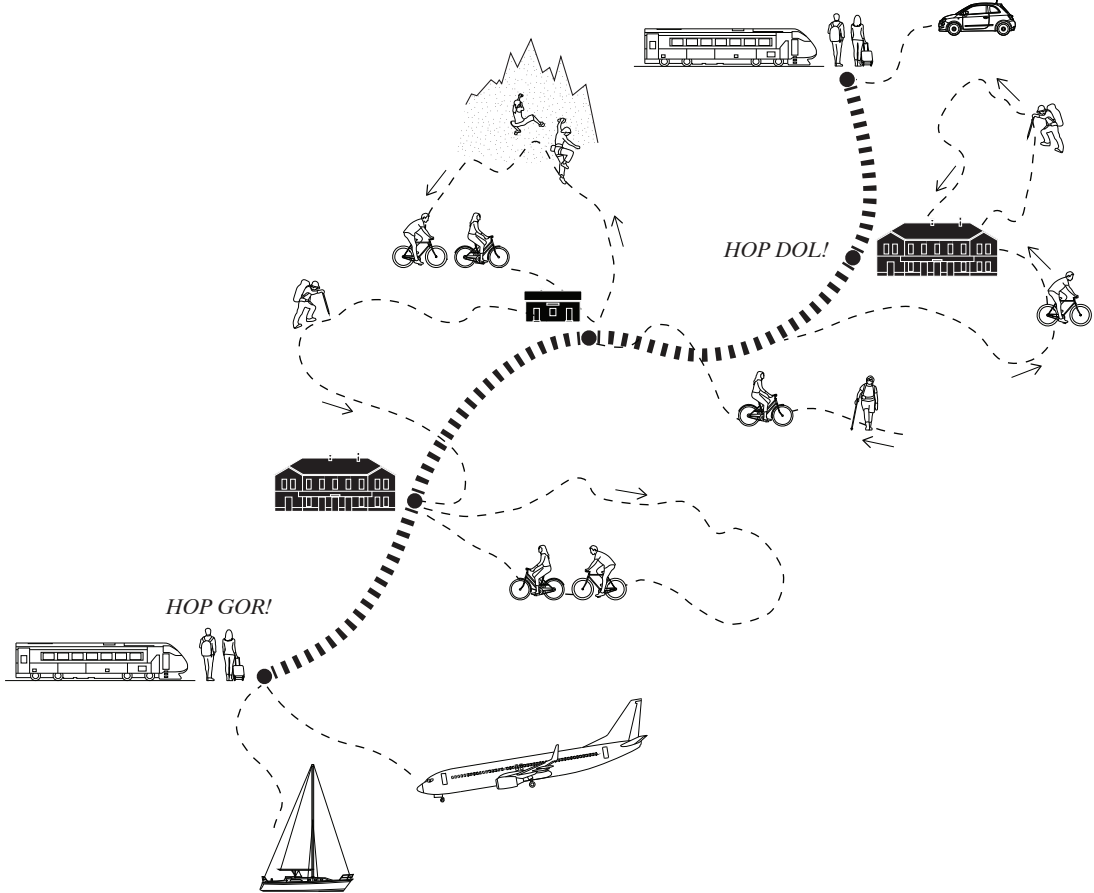
Železniška proga se 'revitalizira' skozi uvajanje novega programa na obstoječe postaje, zasnovanega kot disperzni hotel in prilagojenega aktivnim outdoor turistom. Projekt izhaja iz razumevanja počasnosti vlaka kot njegove ključne prednosti – kot načina potovanja, ki omogoča bolj poglobljeno doživljanje krajine, postopno odkrivanje prostora ter neposreden stik z lokalnim okoljem. Namesto hitrega prehajanja med destinacijami železnica postane sredstvo počasnega raziskovanja Istre, kjer posamezne postaje delujejo kot točke bivanja, odmora in aktivnosti.

Programska zasnova temelji na analizi in mapiranju obstoječih aktivnosti v prostoru ter na pregledu kolesarskih in pohodniških poti, na podlagi česar so bile izbrane tri lokacije za intervencijo.

V Roču je predviden hostel za aktivne turiste, predvsem plezalce, saj se v bližini nahajajo priljubljena plezališča. V mestu Pazinski Novaki je zasnovan kamp, namenjen bivanju v naravi, predvsem ribičem zaradi bližine ribolovnih območij pri Cerovlju.

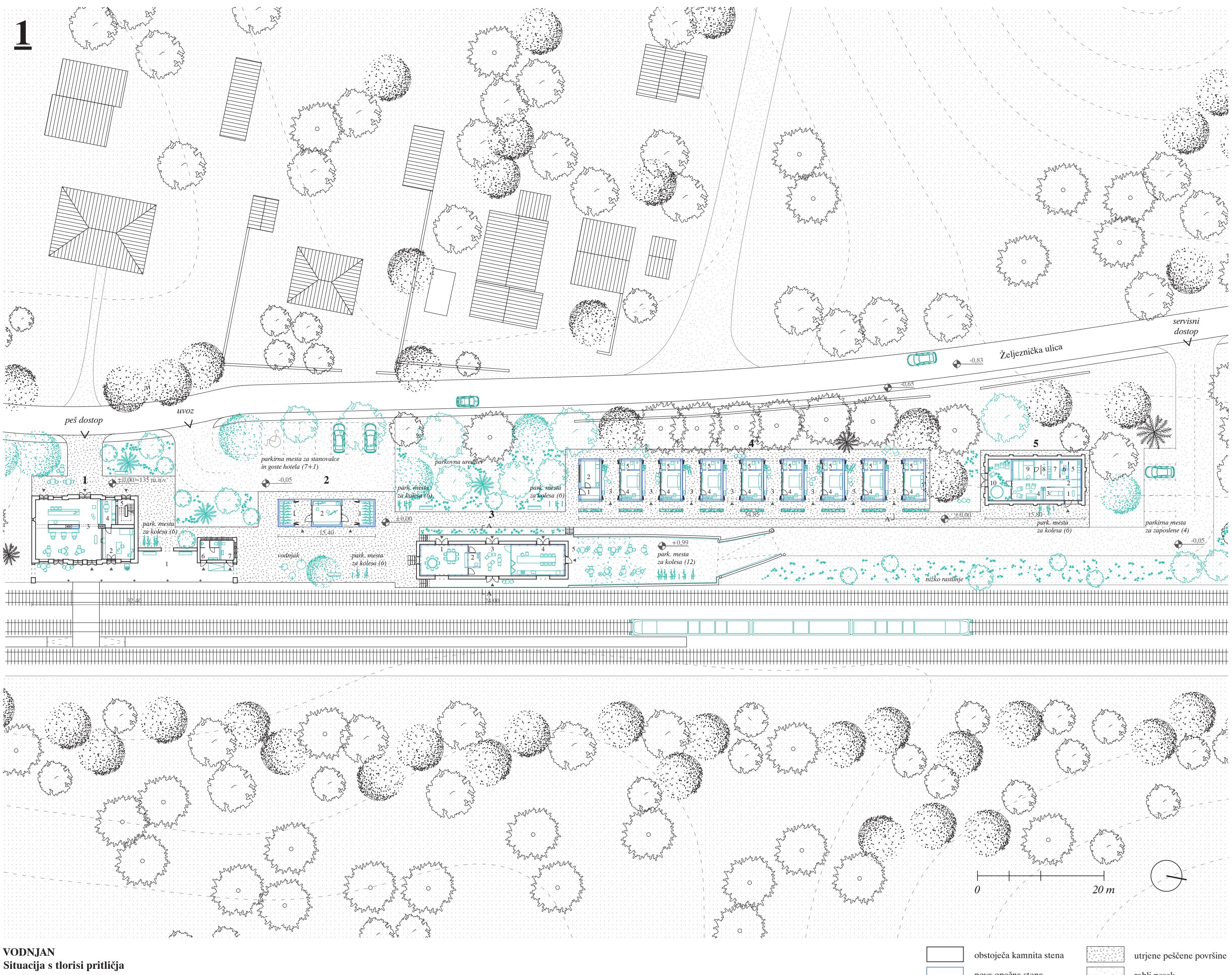
Treja izbrana lokacija je Vodnjan kje pa je umeščen hotel, prilagojen kolesarjem in kolesarskim skupinam.

Skupaj te intervencije tvorijo mrežo točk vzdolž železniške proge, ki omogočajo novo obliko trajnostnega turizma in reinterpretacijo železniške infrastrukture kot nosilca sodobnega, izkustvenega potovanja.



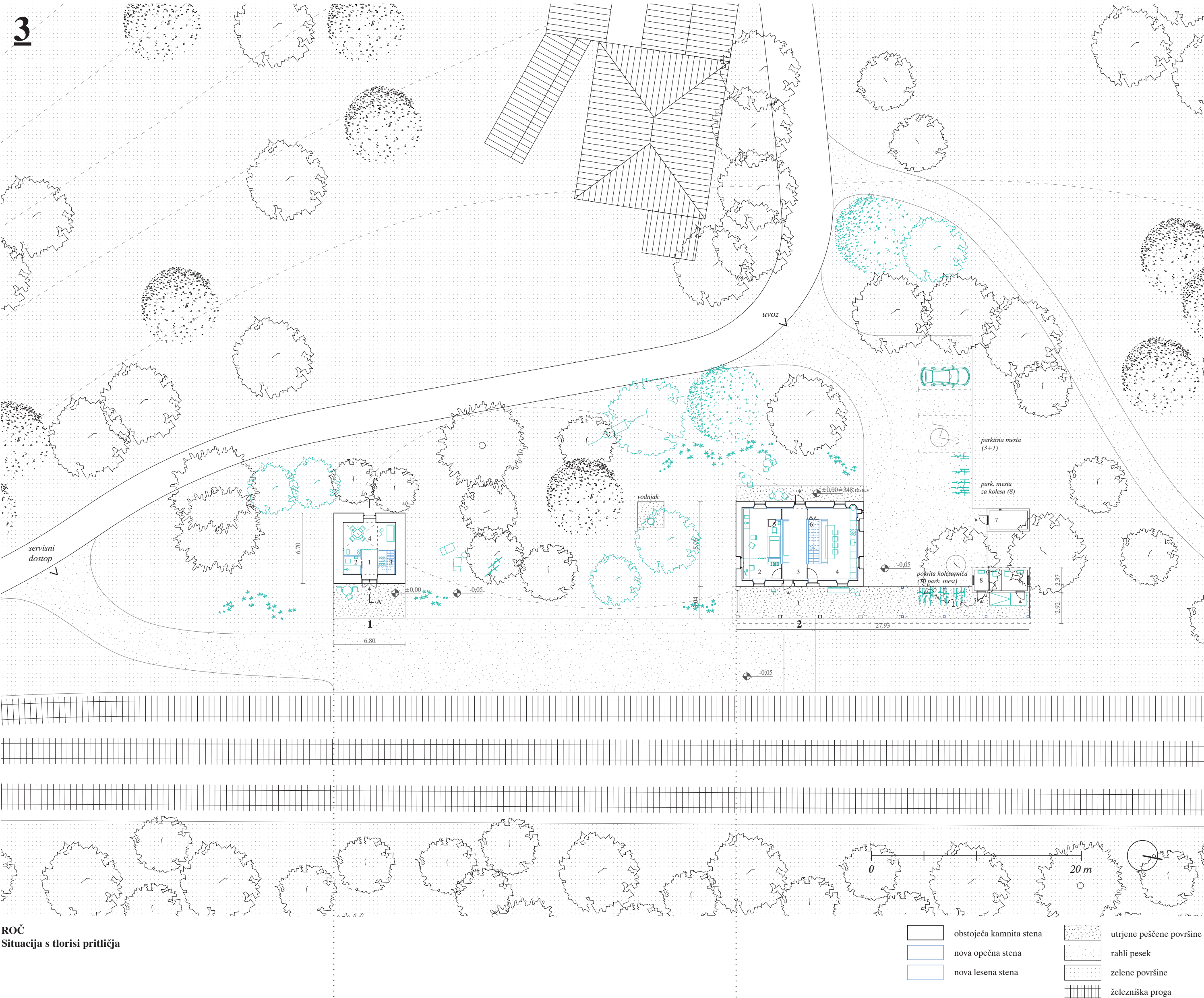
„Istra, vsak dan bližja“ je naslov članka, objavljenega 1948 leta v reviji Vestnik glavne direkcije za eksploatacijo železnic Ljubljana (II. leto, št. 12, 15. junij 1948). Avtor piše o tem, da je Istra zdaj svobodna in da imajo mladi pomembno vlogo v družbi. Gradnja železniške proge Buzet–Hrpelje poudarja kot povezovalno, ki z gospodarske plasti Istro približuje domovini – prinese namreč lažji pretok surovin in splošen gospodarski napredek.

Ponovno uporabljeni naslov ne pomeni gradnje nove proge, temveč ustvarjanje nove plasti pomena obstoječe infrastrukture, prilagojene današnjemu času. Z revitalizacijo železniške proge se ustvari priložnost za osebnosti stik in spoznavanje krajine, mesta, tradicije, življenja. Zaradi samega načina potovanja in novega koncepta Istra dejansko postaja „vsak dan bližja“.

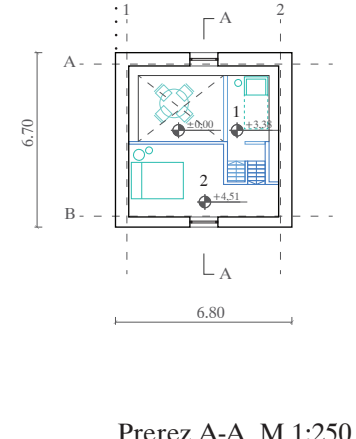


VODNJAN
Situacija s tlorisi pritličja

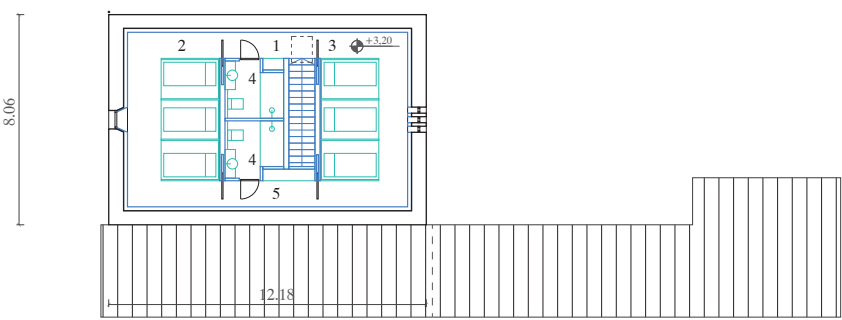
Linearna zasnova krepi občutek horizontalnosti in umirjenosti prostora ob železnici, kar je značilna lastnost železniške krajine.



ROČ
Situacija s tlorisi pritličja



Prerez A-A, M 1:250



Tloris nadstropja železniške postaje

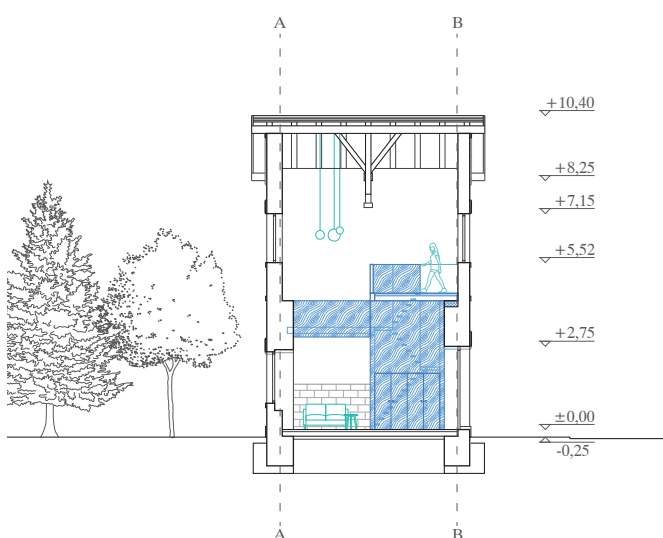


1 Vodna postaja
apartma

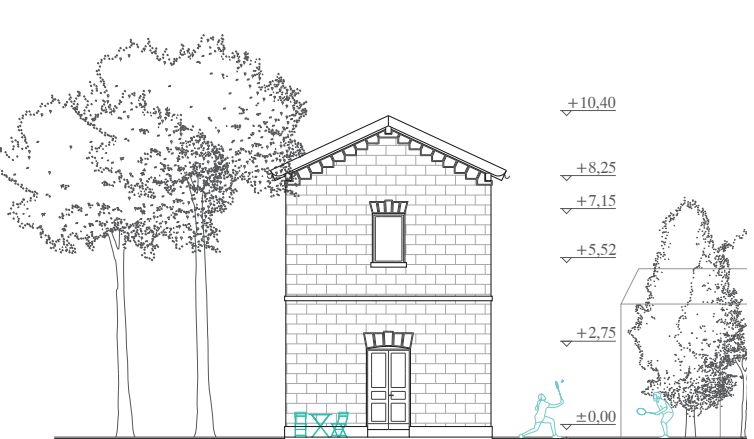
pritličje	
1 vhodni prostor z omaro	4,5 m ²
2 kopalnica	2,4 m ²
3 stopnišče	3,4 m ²
4 dnevno-bivalni prostor	14,1 m ²
skupaj (neto):	24,4 m ²
nadstropje	
1 galerija z dodatnim ležiščem	5,1 m ²
2 galerija z ležiščem	12,4 m ²
skupaj (neto):	17,5 m ²

2 Železniška postaja
hostel

pritličje	
1 pokriti vhod s kolesarnico	80,8 m ²
2 prometna pisarna	21,7 m ²
3 kadalnica	15,5 m ²
4 skupna kuhinja in jedilnica	26,1 m ²
5 wc	1,6 m ²
6 širamba	1,4 m ²
7 širamba	6,4 m ²
8 sanitarije (m. ž)	10,0 m ²
skupaj (neto):	163,5 m ²
nadstropje	
1 hodnik	3,4 m ²
2 spalnica	23,7 m ²
3 spalnica	23,1 m ²
4 kopalnica	4,9 m ²
5 hodnik	3,9 m ²
skupaj (neto):	59,0 m ²



Prerez A-A, M 1:250



Severna fasada, M 1:250



Vzhodna fasada, M 1:250

1 Železniška postaja

pritličje	
1 pokriti prehod	110,9 m²
2 prometna pisarna	19,5 m²
3 kavarna z prodajalno izdelkov	98,4 m²
4 zbirna kuhinja	8,2 m²
5 hodnik in stopnišče	9,1 m²
6 sanitarije (m)	9,4 m²
7 sanitarije (ž)	6,3 m²

skupaj (neto): 261,8 m²

nadstropje

1 stanovanje A	50,7 m²
1 dnevno-bivalni prostor	30,2 m²
2 hodnik z umivalnico in pralnim strojem	3,4 m²
3 kopalnica	4,6 m²
4 spalnica	11,0 m²
2 stanovanje B	77,0 m²
1 vhod	4,8 m²
2 dnevno-bivalni prostor	35,7 m²
3 hodnik z garderobno omaro	3,9 m²
4 predprostor kopalnice s shrambnimi omarami	3,4 m²
5 kopalnica	6,6 m²
6 spalnica	13,7 m²
7 otroška spalnica	7,9 m²
3 hodnik	3,9 m²

skupaj (neto): 131,6 m²

2 Kolesarnica

1 shramba za kolesa in prehod	18,8 m²
2 popravilnica koles	16,3 m²

skupaj (neto): 35,1 m²

3 Skladišče 'a'

skupna kuhinja in večnamenski prostor

1 prostor za dogotke / sejna soba	34,6 m²
2 sanitarije (m, ž)	3,6 m²
3 vhodni prostor	29,0 m²
4 skupna kuhinja in jedilnica	39,0 m²
5 zunanja terasa	

skupaj (neto): 106,2 m²

4 Hotelske enote

1 shramba	5,2 m²
2 spalnica in likalnica	12,2 m²
3 'patio'	16,4 m²
4 soba	13,4 m²
5 kopalnica	4,1 m²

skupaj (neto): 51,3 m²

5 Skladišče 'b'

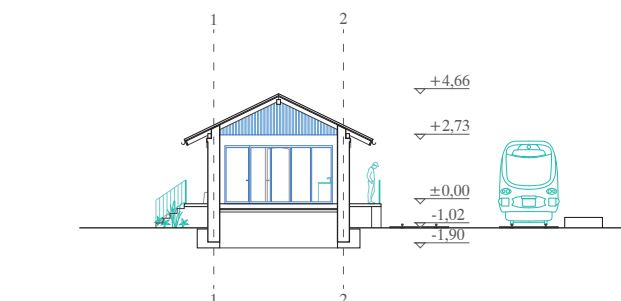
wellness

1 vhod z majhno recepcijo	5,5 m²
2 hodnik	6,9 m²
3 prostor za masazo	6,1 m²
4 prostor za sprostitve	14,1 m²
5 garderoba	5,6 m²
6 wc	1,7 m²
7 garderoba	5,6 m²
8 predprostor savne s tuši	6,0 m²
9 fliška savna	9,5 m²
10 omejenjen pokriti prostor za sprostitve	23,7 m²

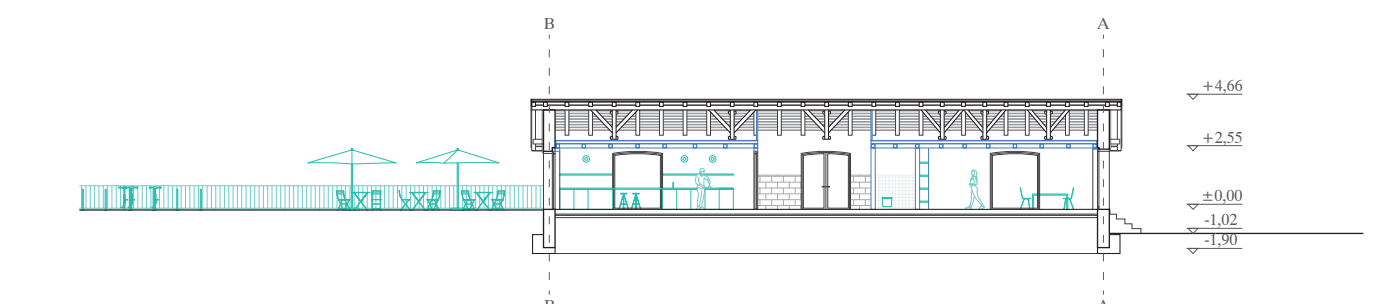
skupaj (neto): 84,7 m²



Skladišče 'a' - skupna kuhinja in večnamenski prostor



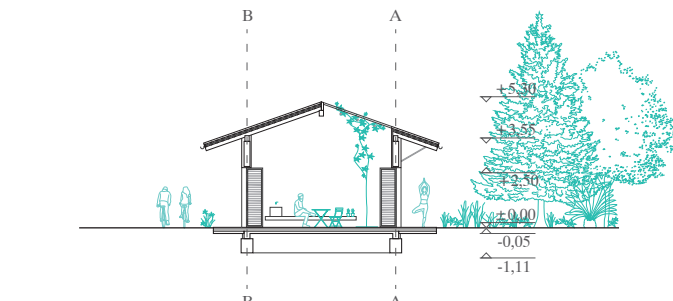
Prerez A-A, M 1:250



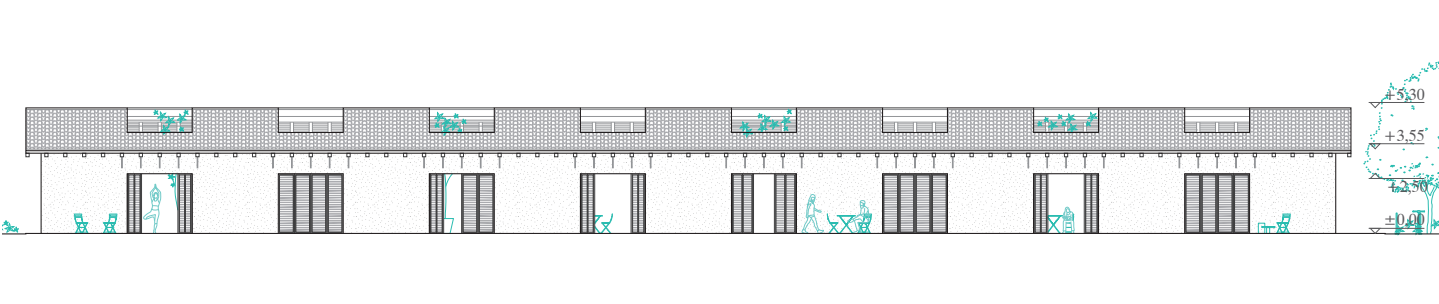
Prerez B-B, M 1:250



Hotelske enote



Prerez A-A, M 1:250

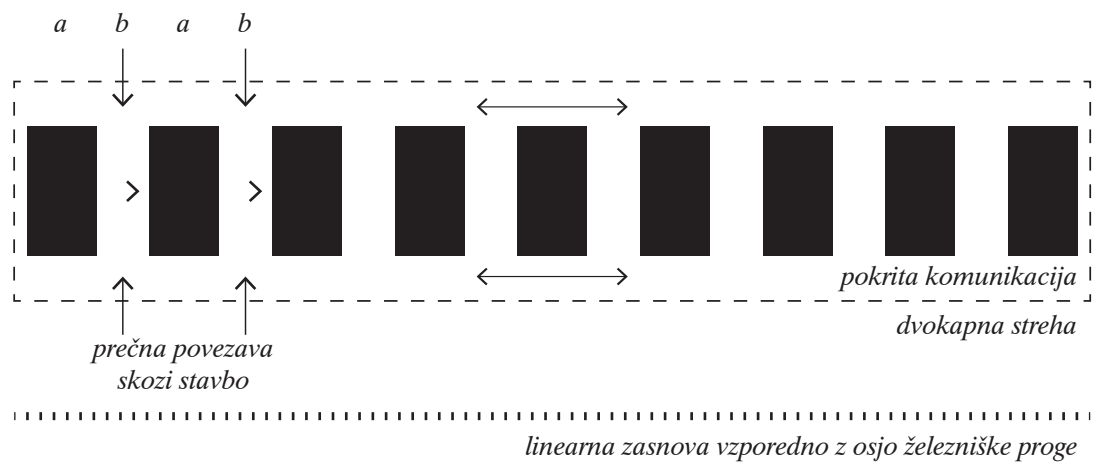


Zahodna fasada, M 1:250

Intervencije v obstoječo železniško strukturo temeljijo na dveh osnovnih konceptualnih pristopih.

Prvi se nanaša na umeščanje novih objektov, ki programsko nadgrajujejo obstoječe postaje in vzpostavljajo njihovo ponovno aktivacijo. Novi volumni so zasnovani v tesnem odnosu do konteksta: sledijo linearni logiki železniškega prostora, prilagajajo se omejenim, podolgovitim parcelam ter višinsko usklajujejo z obstoječimi stavbami. Posebna pozornost je namenjena materialnosti, ki izhaja iz lokalnega okolja in dostopnih virov, s čimer se zmanjšujejo transportni stroški in hkrati vzpostavljajo trajnostni vidik gradnje.

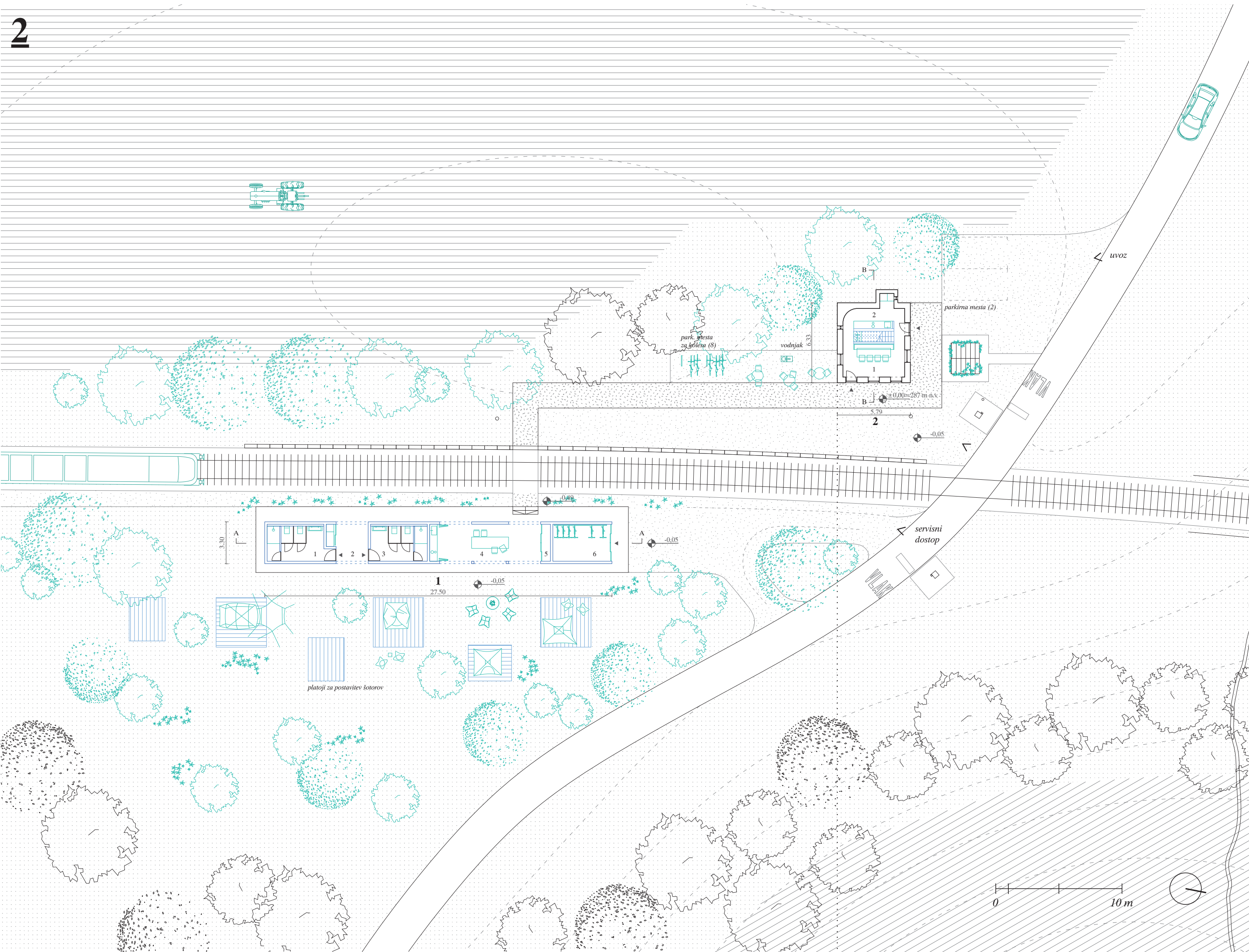
Arhitekturna zasnova novih objektov pozvema tipološke značilnosti obstoječih železniških skladišč – predvsem poudarjena prehodnost objekta v prečni smeri ter sistem pokritih zunanjih koridorjev, ki omogočajo gibanje ob stavbi v vseh vremenskih pogojih. S tem novi objekti ne posnemajo neposredno obstoječih, temveč jih interpretirajo in nadgrajujejo v sodobnem arhitekturnem jeziku.



- a. zaprto - programska enota
- b. odprto - pokrit polzunanji prostor - 'patio' (prehod / bivanje)
- > vhod iz zasebnega polzunanjega prostora

Drugi koncept temelji na vstavljanju novega volumna - lesene strukture v obstoječo kamnito lupino. Obstoječi objekti se najprej očistijo naknadnih predelnih sten in prizidkov, s čimer se ponovno vzpostavijo njihova prvotna prostorska celovitost. Ohranjena kamnita ovojnica deluje kot nosilni in atmosferski okvir, znotraj katerega se umešča nova, jasno berljiva konstrukcija. Ta je zasnovana kot samostojen, lahek lesen vstavek, ki organizira program in omogoča sodobno rabo prostora, ne da bi pri tem posegal v integriteto obstoječe strukture. Med staro lupino in novim volumnom pogosto nastajajo vmesni prostor, ki deluje kot polodprt ambient – prostor prehoda, druženja ali umiritve. Kontrast med masivnim kamnom in toplim lesom poudarja časovno platenje arhitekture ter vzpostavlja dialog med obstoječim in novim, kjer je intervencija jasno razpoznavna, a hkrati spoštljivo vključena v kontekst.

obstoječi kamniti ovroj



PAZINSKI NOVAKI
Situacija s tlorisi pritličja

- obstoječa kamnita stena
- nova opečna stena
- nova lesena stena
- utirjene poščne površine
- rahli pesek
- zelene površine
- železniška proga

1 Servisni objekt kampa

1 kopalnica (ž)	12,2 m²
2 pralnica	7,2 m²
3 kopalnica (m)	11,5 m²
4 zunanja kuhinja in prostor za druženje	21,6 m²
5 shramba omara	1,8 m²
6 kolesarnica	12,8 m²

skupaj (neto): 67,1 m²

2 Železniška postaja

kavarna in apartma

pritličje

1 kopalnica in zajtrkovalnica	13,9 m²
2 skupna kuhinja	9,9 m²

skupaj (neto): 23,8 m²

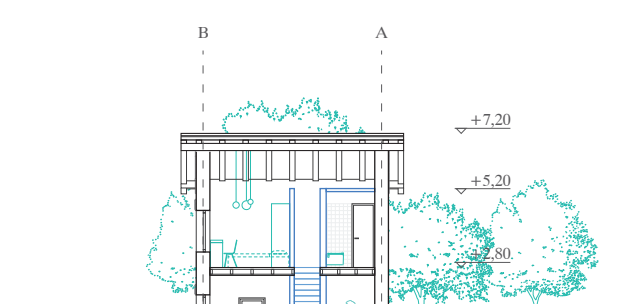
nadstropje

1 bivalni prostor in spalnica	15,9 m²
2 kuhinja	3,3 m²
3 kopalnica	2,7 m²

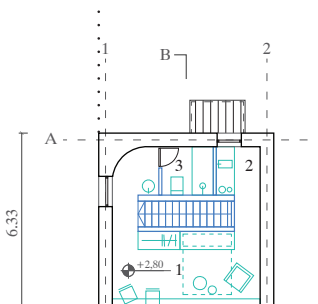
skupaj (neto): 21,9 m²



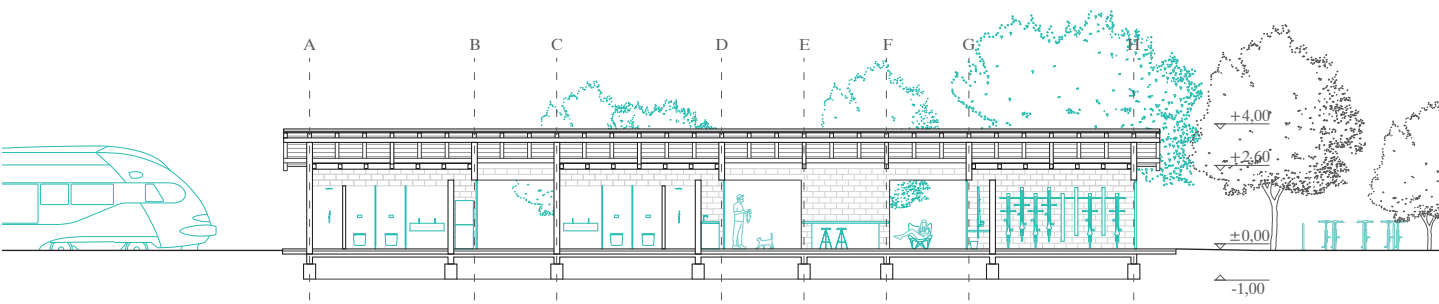
Južna fasada, M 1:250



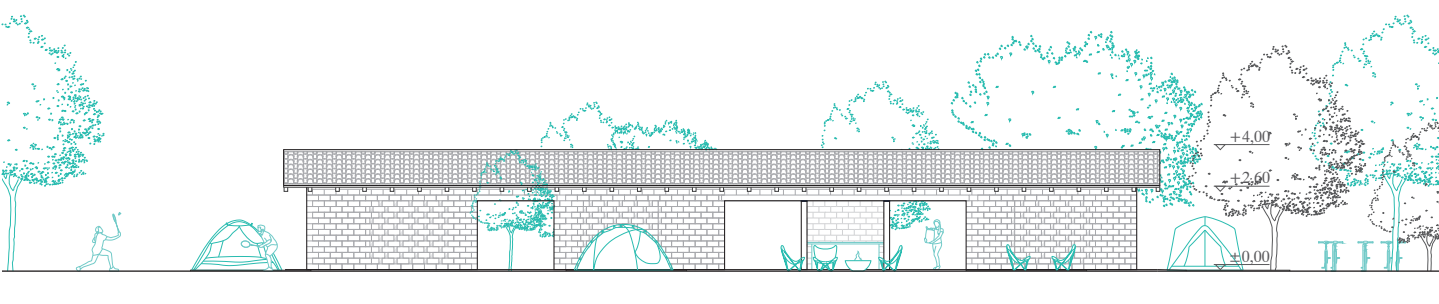
Prerez B-B, M 1:250



Tloris nadstropja železniške postaje



Prerez A-A, M 1:250



Jugovzhodna fasada, M 1:250