
Zasnova prostorskega razvoja radgonske mikroregije

Author(s): Renata RESNIK, Tatjana KERČMAR, Erna FLOGIE, Maja ŠTEFULA and Leon KOBETIČ

Source: *Urbani Izziv*, Vol. 12, No. 2, Prenova mesta — odprti prostor / Urban rehabilitation – open spaces (junij 2001), pp. 102-105

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180379>

Accessed: 09-02-2026 17:12 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*

manova) pa bodo namenjene kritju internih potreb.

5.3 Ukrepi za ureditev kolesarskega in peš prometa

Treba je dosledneje ločiti pešca in kolesarja od motornega prometa ter vzpostaviti sklenjeno omrežje, ki se povezuje z novopredlaganimi pešaškimi območji in trgi. Ločitev pešca in kolesarja ni mogoča, saj tega gosto pozidana struktura mestnega jedra ne dopušča, vendar mora kolesar upoštevati hitrostne omejitve in druga pravila dobrega vedenja v prometu.

Kjer se površine za pešce in kolesarje združujejo s prometnimi, sta zelo pomembni omejitvi hitrosti motornega prometa na največ 30 km/h ter hkratna uporaba fizičnih omejitev, kot so zožitve, simbolne ograje, in podobno. Pešaške in kolesarske poti je smiselno tlakovati drugače kot ceste.

Lilijana Jankovič, univ. dipl. inž. arh.,
ACER d. o. o., Novo mesto
e-pošta: lilijana.jankovic@acer.si

Opomba

1 V podjetju Acer Novo mesto smo v letu 2001 po naročilu Mestne občine Novo mesto pripravili Prometno študijo za ožje središče Novega mesta, ki smo jo že predstavili na strokovnih in javnih obravnavah. Odzivi so bili različni – od podpore do nasprotovanja. Projekt je vodil mag. Radovan Nikić, univ. dipl. inž. grad., za področje urbanizma sva sodelovala Lilijana Jankovič, univ. dipl. inž. arh. in zunanji sodelavec prof. mag. Vladimir Braco Mušič, univ. dipl. inž. arh., za področje prometa pa je bil vključen zunanji sodelavec Pavel Pečenko, univ. dipl. inž. grad.

Viri in literatura

GIVE, Grazer integrierte verkher's entwicklung (1995) Magistrat Graz, Gradec.
Stadtentwicklungskonzept 1990 (1990), Steckgraz, Magistrat Graz, Gradec.
Platz für Menschen (1990) Steckgraz, Magistrat Graz, Gradec.
Gesamtverkehrskonzept Graz (1992) Steckgraz, Magistrat Graz, Gradec
Prometno ekonomska študija Novega mesta (1978) IBT TOZD Projektiva, Ljubljana.
Novelacija prometno ekonomske študije Novega mesta (1988) Razvojno raziskovalni center TOZD Urbanistični biro Novo mesto, Novo mesto.
Študija javnega potniškega prometa v Novem mestu (1981) IBT TOZD projektivni bi-

roji Ljubljana, Biro za promet in ekonomiko, Ljubljana.

Novelacija študije javnega potniškega prometa v Novem mestu (1990) Prometno-tehniški inštitut, VTOZD Gradbeništvo in geodezija, FAGG, Ljubljana,

Študija-program ureditve prometa po izgradnji novega mostu v Novem mestu (1990) Prometnotehniški inštitut, VTOZD Gradbeništvo in geodezija, FAGG, Ljubljana.

Program ureditve mirujočega prometa, kolesarskih stez in pešpoti v širšem območju Novega mesta (1989) DPB, št. 700–280/88, Novo mesto.

Odlok o razglasitvi naravnih znamenitosti in nepremičnih kulturnih in zgodovinskih spomenikov v občini Novo mesto, (UL RS, št. 38/92),

Prometna študija mesta Novo mesto (1997) Trafcons, d.o.o., Ljubljana.

Prostorski ureditveni pogoji za mestno jedro Novega mesta, (SDL, št. 12/91)

Ureditveni načrt Novi trg v Novem mestu (št. UN-6/93, Ur. list RS, št. 50/94),

Lokacijski načrt Cesta herojev, ZDPUN Občine Novo mesto, Ureditveni načrt Portoval (osnutek),

Ureditveni načrt Stavbni otok med Kastelčevo in Rozmanovo v mestnem jedru Novega mesta, 1999 (predlog).

Urbanistična zasnova Novega mesta, Urbanistični inštitut RS Ljubljana, 1999 (predlog).

Renata RESNIK
Tatjana KERČMAR
Erna FLOGIE
Maja ŠTEFULA
Leon KOBETIČ

Zasnova prostorskega razvoja radgonske mikroregije

1. Uvod

Pri Interdisciplinarnem podiplomskem študiju prostorskega in urbanističnega planiranja na ljubljanski univerzi smo pod mentorstvom prof. dr. Andreja Pogačnika v decembru

2001 opravili drugi in tretji interdisciplinarni seminar. Po ekskurziji s krajev na obeh straneh reke Mure in po pogovorih s pristojnimi službami na obeh straneh meja je sledilo skupinsko delo, katerega rezultate vam predstavljamo v sledečem povzetku.

Namen prve naloge je bil izdelati in oblikovati zasnovo možnega prihodnjega prostorskega razvoja radgonske mikroregije. Cilj, ki smo mu sledili, je bil zvišati življenjsko raven in gospodarsko moč območja ter premostiti razvojne ovire, ki

ovirajo gospodarski in socialni razvoj. Kot osnovno gibalno razvoja smo izbrali turizem v povezavi s kmetijstvom.

Pri opredelitvi območja smo izhajali iz pomurske statistične regije. Območje obdelave – radgonsko mikroregijo – smo določili na podlagi lokacij zdraviliških kompleksov Radenci in Bad Radkersburg, gravitacijskega zaledja Gornje Radgone in pokrajinske pripadnosti ljudi. Mikroregija tako zavzema območje treh občin: Gornje Radgone, Radencev in Sv. Jurija ob Ščavnici, ter na avstrijskem Štajerskem mestno občino Bad Radkersburg z majhnim vplivnim območjem severno od mesta.

Radgonska mikroregija se srečuje z velikimi ekonomski in socialni problemi, ki so posledica periferne in obmejne lege, demografskih gibanj, slabše razvite infrastrukture in še vedno močne odvisnosti od kmetijstva. Prav kmetijstvo je v zadnjih desetletjih zaznamoval nesluten razvoj, a mu obravnavano območje ni uspelo slediti, zato bo velik razvojni zaostanek nujno nadomestiti v najkrajšem možnem času. Dobre naravne razmere za kmetijstvo so velika prednost, vključiti pa bo treba še nova znanja, poiskati izzive sodobnega časa in s tem izkoristiti tržno nišo, ki jo ta mikroregija v slovenskem prostoru zagotovo ima.

Gradnja 5. evropskega prometnega koridorja bo rešila problem mednarodnega tranzita in s tem izboljšala razmere na sedanjem prometnem omrežju. Z vidika regionalnega razvoja so pomembne predvsem prometne povezave, saj bodo ključno vplivale na razvoj regije z zagotavljanjem razvojnih možnosti nosilnih gospodarskih panog v Pomurju. Prometno infrastrukturo je treba obravnavati kot enega najpomembnejših členov urbanega razvoja regije.

Na osnovi bogatih virov geotermalne vode se je na obravnavanem ob-

močju naše mikroregije razvil zdraviliški turizem. Naravne danosti so vplivale na razvoj vinogradništva in kmetijstva. Reka Mura s svojo krajinsko podobo je ena najpomembnejših naravnih danosti pri oblikovanju izhodišč za nadaljnji turistični razvoj mikroregije.

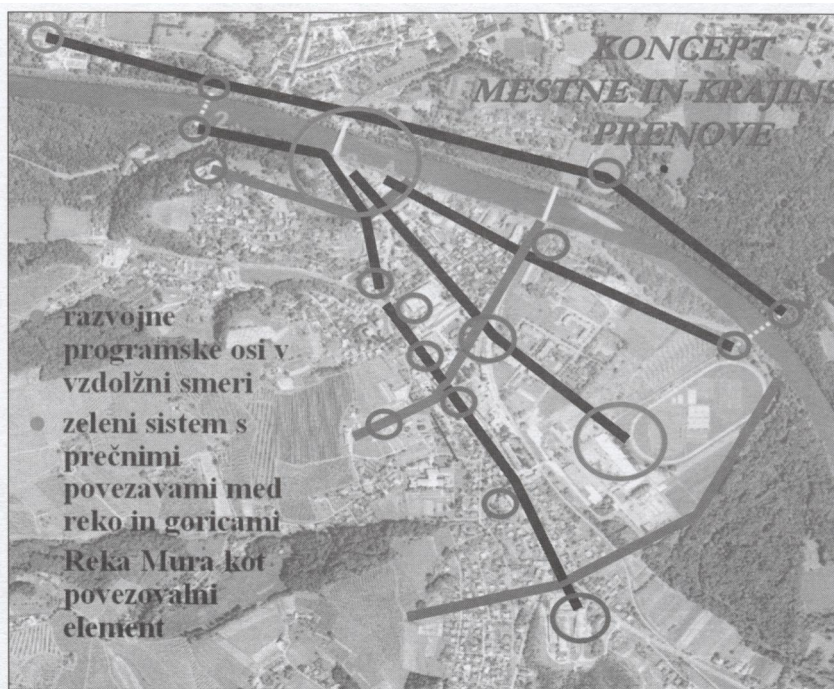
Na osnovi načel razvoja, prijaznega do okolja in ljudi bi turistično ponudbo mikroregije usmerjali predvsem v nadaljnji razvoj zdraviliškega turizma v konceptu nadgradnje osnovne zdraviliške ponudbe. Vezana naj ne bi bila samo na osnovno oskrbo in nego ter sprostitev v zdravilišču, temveč tudi na spoznavanje kulturne okolice, naravnih znamenitosti, možnosti nadaljevanja dejavnosti zdravilišča v naravi (sprehodi, kolesarjenje, tek in čolnarjenje), spoznavanje vinske kulture in kulinarike. Pretežno zdravstveni program zdravilišč Radenci in Bad Radkersburg bi moral biti vpet v širši prostor s svojo pestro ponudbo. Hotelske zmogljivosti bi bilo treba prilagoditi gostom z različnimi zahtevami in dopolniti z nastanitvenimi kapacitetami v bližnjih vaseh s programom revitalizacije vasi v vsej mikroregiji.

Turizem kongresnih prireditev je ena od že porajajočih se dejavnosti v obravnavani mikroregiji. Zgoraj opisano nadgradnjo nastanitvenih zmogljivosti bi morali okrepiti še s kongresnim središčem, ki bi lahko svoje prostore dobil v delu radgonskega gradu.

Razvejeno omrežje poti po gorica in zaselki in vinogradi bi vpeli v omrežje vinskih in kolesarskih poti ter dodali še sprehajalne in kolesarske steze ob obronkih apaškega polja in ob Muri, v navezavi na že vzpostavljene kolesarske poti pri nas in v sosednji Avstriji.

Mura in njeno obrežje ponujata v svojih rokavih in ob glavni strugi številne možnosti za ogled ptic in čolnarjenje. Treba bi bilo opredeliti območja, ki so primernejša za ogled in rekreacijske dejavnosti, ter zavarovati območja gnezdišč pred obiskovalci.

Grad in staro mestno jedro na bastijonu, trenutno še formalno ločeno od slovenskega dela mesta, pomenita arhitekturno in urbanistično dediščino središča mikroregije. Turistično privlačni točki bosta



Slika 1: Koncept mestne in krajinske preno ve

vključeni v programe zdraviliškega in kongresnega turizma.

Izbrano merilo mikroregije oziroma funkcijske regije omogoča podrobno opredelitev izhodišč in usmeritev za oblikovanje uravnotežene zasnove prostorskega razvoja. Na kratko jih lahko strnemo:

- v prostoru smo zajeli naravne in ustvarjene danosti in jih integrirali v razvojne usmeritve. V ta namen smo zajeli ključne danosti in jih poskušali razširiti predvsem z medsebojnim povezovanjem, na načelih razvoja prijaznega do okolja in ljudi;
- na področju demografskega in socialnega razvoja bomo poskušali uresničiti zastavljene cilje, in sicer z izboljšanjem mreže izobraževalnih ustanov, obnovitvijo tradicionalnih obrtniških znanj, prekvalifikacijo delovne sile in razvojem novih delovnih mest v terciarnih in kvartarnih dejavnostih;
- na področju kmetijstva bomo z uvajanjem koncepta biološkodinamične pridelave, ki obsega intenzivno ekološko kmetovanje, gojenje v rastlinjakih, vinogradništvo, sadjarstvo in živinorejo, uresničevali načela razvoja prijaznega do okolja in ljudi, varo-

valne ukrepe vodnih virov, oblikovanje blagovne znamke pridelkov in izdelkov ter dopolnitev turistične ponudbe;

- na področju zasnove podjetništva bomo ponudili prostorske možnosti za razvoj srednjih in malih podjetij in z vzpostavitvijo manjših gospodarskih con v naseljih omogočili razvoj podjetništva tudi na podeželju;
- na področju prometa bomo s predlagano obvoznico razbremenili somestno središče mikroregije. Z izoblikovanjem močnejše mreže sekundarnih cest bomo povezali turistična središča s ponudbo v zaledju. Na področju zasnove energetske oskrbe bomo zagotavljali uporabo okoljsko primernih virov energije. S povečanjem znogljivosti in izboljšanjem prometnih povezav bomo zagotovili boljšo informacijsko odprtost mikroregije.
- na področju zasnove turizma bomo z vsebinsko izboljšavo obstoječih zmogljivosti, z vključevanjem obogatene ponudbe kmetijskih pridelkov in izdelkov ter s promocijo mikroregije v zdraviliškem in kongresnem turizmu okrepili potencialno najmočnejšo panogo v prostoru.

2. Predlog urbanistične zasnove Gornje Radgone z Bad Radkersburgom – »twin city«

Gornja Radgona s 7.000 prebivalci je v pomurski statistični regiji urbano-ruralno središče medobčinskega pomena in si ga v regiji deli še z mestoma Lendava in Ljutomer. Danes je mesto upravne enote in občine ter pomembno oskrbovalno in industrijsko središče. Gornjo Radgono in Bad Radkersburg, ki je regionalno središče jugovzhodne Štajerske, prostorsko ločuje reka Mura, ki je bila vse od leta 1919 tudi politična meja med Avstrijo in Jugoslavijo oziroma Slovenijo.

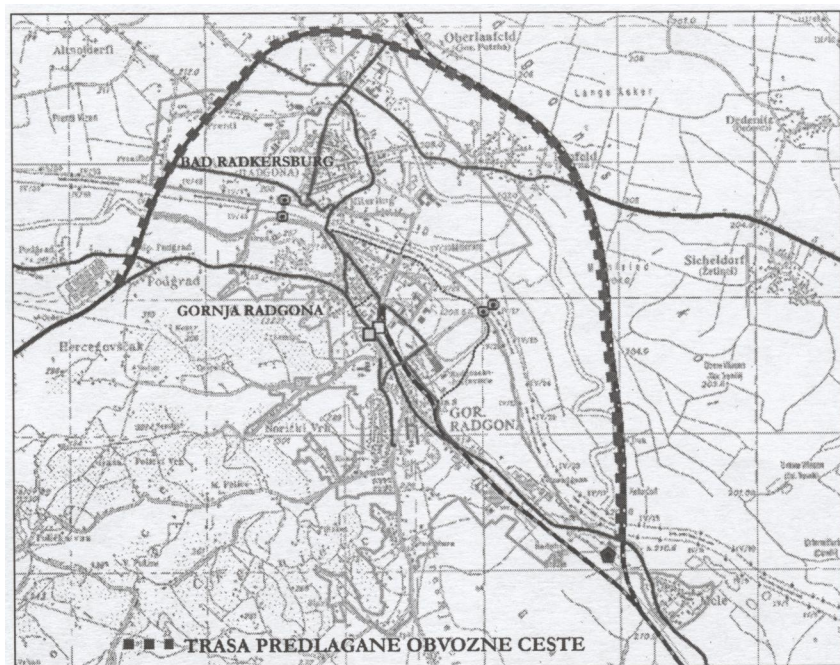
Pri opredelitvi območja mesta smo izhajali iz sedanje urbanistične zasnove Gornje Radgone in mestnega načrta Bad Radkersburga. Slednjega smo upoštevali le pri dopolnitvah in delitvi funkcij med mestoma.

Cilji pri izdelavi urbanistične zasnove so bili izboljšati kakovost bivanja in dela v mestu ter ustvariti razmere, da postane Gornja Radgona skupaj z Bad Radkersburgom drugo najpomembnejše urbano središče Pomurja.

Gornja Radgona je nastala kot del predmestja starega Radkersburga, ki je zaradi svojega mejnega in obrobnege značaja ohranil obliko vaze zaprtega mesta. Samostojni razvoj Gornje Radgone v zadnjem stoletju in izoblikovanje predmestnega naselja vzdolž glavne ceste proti Murski Soboti sta dala mestu neprivlačen in zapuščen značaj.

Glavni problemi sedanjega stanja:

- nedefiniran rob mesta, nesklepljena in preobremenjena prometna mreža, različna in kontrastna merila grajene strukture,



Slika 2: Trasa predlagane obvozne ceste

degradirana in opuščena območja v središču mesta, neizkoriščenost sejemskega prostora, nepovezanost obeh mest;

- nepovezanost mesta z reko Muro in neizkoriščene zelene površine;
- odseljevanje ljudi in neprimerne programske vsebine v središču mesta, pomanjkanje identitete.

Neizkoriščeni potenciali v mestu in okolici:

- staro mestno jedro z grajskim poslopjem, obstoječa infrastruktura na opuščenih industrijskih območjih;
- reka Mura in Radgonsko-Kapelske gorice, ki določajo krajinsko identiteto mesta in pogojujeta njegovo vzdolžno zasnovo, relativno neonesnaženo okolje in bližina krajinskega parka Mura;
- že uveljavljeni sejmi in turistični potenciali;
- obmejna lega mesta.

Celovita rešitev obravnavanih problemov in potencialov zahteva mestno in krajinsko prenovu. Predlagani sistem razvojnih programskih osi v vzdolžni smeri in zelen obrečni pas s prečnimi povezavami omogočata Gornji Radgoni, da funkcionira kot celota ter se povezuje z Bad Radkersburgom. Reka Mura ni več ločilni, ampak povezovalni element med obema deloma mesta (dopolnjevanje programov in fizične povezave). Ponovno vzpostavljen kontinuiran zeleni pas, ki je značilen za krajinsko podobo obrežij reke Mure, je širše vpet v sistem tamkajšnjih kolesarskih poti in vinskih cest, zelene prečne poti skozi linearno oblikovano mesto pa povezujejo kraj z drugim značilnim krajinskim elementom: gričevjem (goricami).

Okrepljena vloga Gornje Radgone znotraj pomurske regije in povezava z Radkersburgom ponujata boljše razvojne možnosti tudi znotraj mesta. Vzpostaviti je treba nove

programske vsebine, ki naj dopolnjujejo že dejavne (sejemska dejavnost se dopolni s celoletnim športno-kulturnim programom in se navezuje na obrežja na obeh straneh reke, zdraviliška dejavnost v Radkerburgu se razširi s kulturno-izobraževalnim programom v starem mestnem jedru idr.).

Zgoščanje sedanjih grajenih struktur, ponovna uporaba opuščenih območij, revitalizacija starega mestnega jedra in izoblikovanje mestnega roba z novimi objekti ter javnim programom omogočijo prostorski razvoj mesta navznoter. Potrebna je vizualna sanacija sejmskih objektov, ki ostanejo na robu središča mesta predvsem zaradi celoletnega predlaganega programa, ki omogoča, da kraj živi vse leto. Prometne pritiske ob večjih sejmskih dogodkih je treba rešiti z večnamensko površino, ki je dostopna z nove obvoznice.

Tranzitna glavna ulica skozi središče Gornje Radgone se tako razbremenijo z obvoznico in dobi značaj mestne oz. turistične ceste, neizkoriščen železniški tir pa naj se konča ob železniški postaji ter omogoči boljše fizično in vizualno povezavo med stanovanjskim območjem Trat in središčem mesta.

Gornja Radgona, sejmsko mesto z okrepljenim kulturno-izobraževalnim programom, z dopolnilnimi in novimi vsebinami ter povezano z Bad Radkersburgom, tako postane »živo mesto« s poudarjeno krajinsko identiteto – podobo mesta, ujetega med reko Muro in Radgonsko-Kapelske gorice.

Renata Resnik, univ. dipl. geogr., prof. soc., MOP, UPP;

Tatjana Kerčmar, univ. dipl. inž. arh., MOP, UPP;

Erna Flogie, univ. dipl. inž. geod., Geodetska uprava RS;

Maja Štefula, univ. dipl. inž. arh., LUZ, d. d.;

Leon Kobetič, univ. dipl. inž. grad., LOCUS, d. o. o.

Ivan STANIČ

Eco-solarna vila pod Golovcem

Pod Golovcem v Ljubljani je zrasla hiša, skrita očem. Zavestno. Postavljena je v sorazmerno anonimno območje predmestnega uličnega niza. Osrednji nagovor hiše ne gre ulici, temveč naravi v najširšem pomenu besede in obronkom Golovca ter gozdu. Prvi nagovor je umirjen in spoštljiv, novo prostorsko razmerje z ničimer ne podira dosedanjega; drugi je glasnejši, manj obvezen in prijateljski. Hiša je v zasnovi ekološka, do narave prijazna, obenem pa introvertirana, oddaljena od ulice in mesta, namenjena pretežno svojim uporabnikom kot mikrokozmos enega gospodinjstva v množici vseh ljubljanskih.

Bivalni del je zavestno umaknjen od uličnega prostora in le posredno vzpostavlja dialog z njim. S postavitvijo ustvarja tri prostore: predverje med hišo in ulico, samo hišo in komunikacijski prostor z naravo zadaj. V prvem so dostopi in nič drugega. To je prostor, ki upošteva dominantne urbanistične in arhitekturne nagovore. Prekrit je z zatravljenimi terasami, ki dajejo slutnjo prostora narave za hišo. Hiša je umaknjena in skoraj ni vidna s ceste ali z nasprotne brega Grubarjevega prekopu. Varuje (svoj) naravni svet zadaj. Povezava s tretjim, zadnjim prostorom je prek reinterpretiranega »ganka«, sončne galerije in steklenjaka. Zadaj v tretjem prostoru sta vrt – posoda za zelenje – in dostop do naravnega sveta Golovca.

V skladu z izbranimi usmeritvami ekološke arhitekture želi biti hiša čim bolj avtonomna in tehnološko preprosta. Uporabljeni so pasivno sončno ogrevanje, zbiranje in upo-