

UNIVERZA NA PRIMORSKEM
FAKULTETA ZA HUMANISTIČNE ŠTUDIJE

TOMI FILČIČ IN SARA STANKOVIČ

Po tržaških tirih

PROJEKTNO DELO

ŠTUDIJSKI PROGRAM: GEOGRAFIJA
PREDMET: UPORABNA DRUŽBENA GEOGRAFIJA
MENTORICA: DR. NATAŠA KOLEGA

KOPER, 2026

UVOD

Trst je eno od mest, kjer je oblikovanje prostora močno zaznamovano z razvojem železnic. Zaradi svoje posebne in pomembne lege med celinsko Evropo in Jadranom je mesto že v 19. stoletju postalo pomembno prometno vozlišče. Skozi Trst so potekale tako mednarodne povezave kot tudi lokalne pristaniške in industrijske proge. Posledično se je na razmeroma majhnem območju razvila gosto prepletena železniška mreža, zasnovana za različne funkcije, med katerimi so potniški promet, pristaniška logistika, tovorni prevoz in povezave z zaledjem mesta.

Danes se železniška infrastruktura v Trstu kaže v različnih oblikah in stopnjah ohranjenosti. Nekatero progo, kot sta odsek Južne železnice (Ferrovio Meridionale) in Bohinjske proge (Ferrovio Transalpina), ostajajo aktivne in še vedno ohranjajo svojo vlogo v mednarodnih in regionalnih povezavah. Drugi odseki, med njimi Parenzana (Ferrovio Parenzana), Obalna železnica (La linea delle Rive) ter proga Trst–Hrpelje (Ferrovio Trieste–Erpelle), so opuščeni svoje primarne funkcije. Danes so delno preoblikovani ali vključeni v urbani prostor kot nove, predvsem rekreacijske poti. Poseben element tržaške dediščine predstavlja tudi Openski tramvaj (Tram di Opicina), ki združuje tehnično posebnost strmega kraškega vzpona z železniško tradicijo mesta.

Železnice predstavljajo pomemben del identitete mesta, ki ga je mogoče obiskati in spoznati skozi izbrane točke, predstavljene v nadaljevanju.

KRATKO ZGODOVINSKO OZADJE ŽELEZNIC V TRSTU

Železnice so skozi zgodovino povezovalе pokrajine, oblikovale mesta in odpirale vrata novim kulturnim in gospodarskim stikom. Danes mnoge od teh prog niso le prometne povezave, temveč tudi spomeniki in dragoceni deli prostora, ki nam omogočajo, da skozi tire odkrivamo zgodbe prednikov. Trst je eno tistih mest, kjer so železnice del identitete - njihov razvoj je odločilno oblikoval mesto, njegovo zaledje in njegovo gospodarsko vlogo.

Železnica Trst-Hrpelje

Izgradnja železniške proge med Trstom in Dunajem je mestu prinesla izjemen gospodarski zagon, saj je že leto po odprtju proge količina blaga, ki je prehajala skozi tržaško pristanišče, potrojila. Ugoden razvoj pa ni trajal dolgo, saj so se zaradi visokih stroškov gradnje finančne rezerve habsburške države hitro izčrpale. Leta 1860 je bila proga prodana zasebni družbi v lasti družine Rothschild. Ta je uvedla visoke tarife za prevoz blaga in potnikov, kar je Trstu občutno poslabšalo dostopnost do zaledja. Dodatno težavo je predstavljala izgradnja istrske železnice leta 1876, ki je zaradi vojaških in terenskih razlogov obšla Trst ter mesto prikrajšala za cenovno ugodno povezavo z notranjostjo (Dell'Aquila b.l.).

Na pritisk tržaške mestne oblasti se je država zato odločila zgraditi novo, državno železniško progo, neodvisno od Južne železnice. Nova povezava je potekala po dolini Glinščice, edinem naravnem prehodu s Krasa proti Trstu, in je mesto povezala s Hrpeljami. Železnica Trst–Hrpelje, imenovana tudi železnica v dolini Glinščice, je povezovala postajo Trieste Campo Marzio, sprva imenovano Trieste Santt'Andrea in odprto leta 1887, s Hrpeljami-Kozino na Istrski progi. Pomemben razlog za njeno izgradnjo je bil tudi razvoj novega pristanišča na južni strani mesta (Porto Nuovo), ki sprva ni imelo ustrezne železniške povezave. Nova železnica, odprta leta 1887, je tako omogočila učinkovitejši pretok blaga med pristaniščem in zaledjem (Dell'Aquila b.l.).

Proga Trst–Hrpelje je bila zaradi zahtevnega reliefa tudi tehnično zelo zahtevna. Potekala je po strmi dolini Glinščice in je bila zgrajena kot enotirna železnica z velikimi vzdolžnimi nakloni, ki so ponekod dosegali tudi 33 %. Kljub tem omejitvam je bila proga intenzivno uporabljena, saj je dnevno po njej vozilo večje število tovornih in potniških vlakov, kar potrjuje njen pomen v prometnem sistemu Trsta (Dell'Aquila b. l.).

Po drugi svetovni vojni se je njen pomen zaradi novih državnih meja in preusmerjenih prometnih tokov začel postopoma zmanjševati, vse do leta 1958, ko je bila železnica dokončno ukinjena. V naslednjih nekaj letih so večino proge demontirali, danes pa nekdanja trasa živi kot priljubljena kolesarska in peš pot po dolini Glinščice ter tako ohranja spomin na pomembno poglavje tržaške prometne zgodovine (Piano 2019).



Slika 2: Vlakovna kompozicija dveh motornih vozov FS AIn 56 na spustu proti postaji Trst Campo Marzio tik pred zaprtjem protge leta 1958 (Associazione Museo-Stazione Trieste Campo Marzio 2026).

Železnica na Rivi

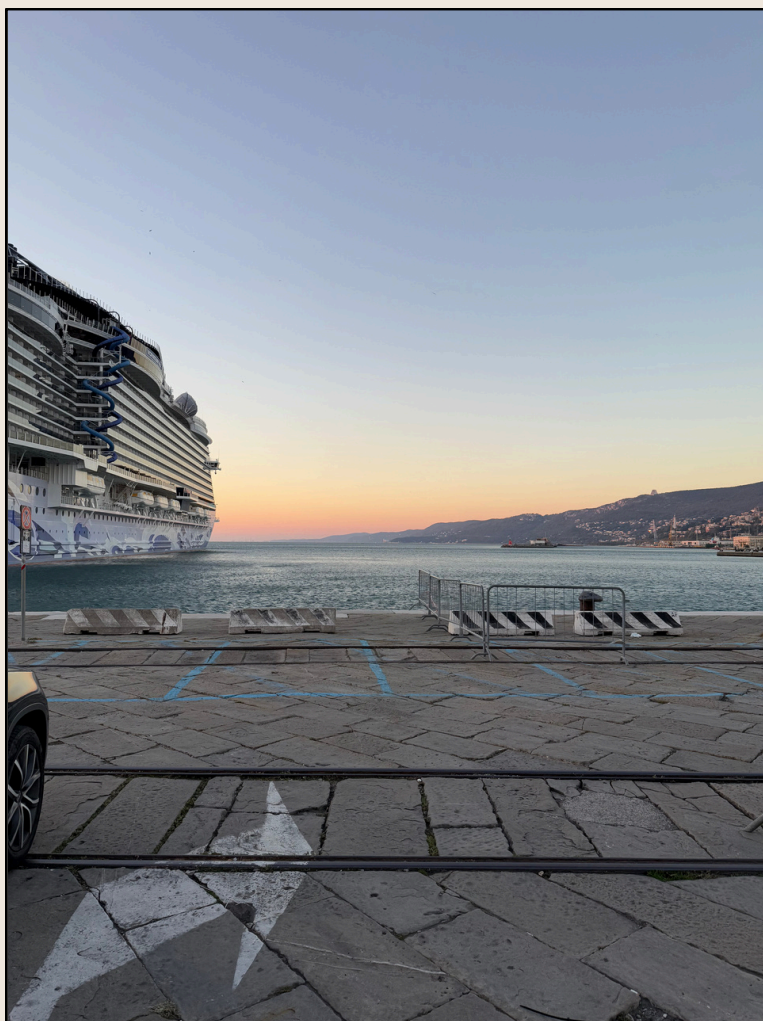
Razvoj železniške infrastrukture v Trstu je ustvaril za mesto nenavadno prostorsko situacijo, v kateri sta hkrati delovali dve glavni železniški postaji in dve pristaniški območji, ki sta bili med seboj povezani z improvizirano in sprva začasno železniško progo. Ta prostorski paradoks odraža hitro rast pristanišča in sprotno prilagajanje železniške infrastrukture potrebam mesta, ki je v tistem času pogosto prehitevala dolgoročno urbanistično načrtovanje (Dell'Aquila, b. l.).

Železnica na Rivi je bila mestna povezovalna proga med dvema tovornima skladiščema dveh glavnih tržaških postaj - Trieste Campo Marzio in Trieste Centrale. Proga je potekala vzdolž tržaške mestne obale in služila kot ključen člen med starim in novim pristaniškim območjem. Hitro rastoče tržaško pristanišče je potrebovalo dodatne površine in se je zato začelo širiti proti jugu mesta, kar je ustvarilo potrebo po neposredni povezavi med dvema glavnima železniškima postajama. Najhitrejša in najcenejša rešitev je bila izgradnjačasne obalne proge, položene tik ob mestnih ulicah - takrat imenovana Rivabahn. Čeprav je v začetku bila mišljena kot začasna, je vseeno obratovala 94 let (Dell'Aquila, b. l.).

Proga je potekala v cestnem pasu in zaradi varnostnih razlogov so zanjo veljale zelo stroge omejitve - vlaki so vozili s hitrostjo "koraka" (okoli 5 km/h), pred njimi pa je hodil železničar. Dolge kompozicije so se počasi premikale ob obali in tako postale značilna podoba starega Trsta. Obalna proga se je uporabljala do leta 1981, ko jo je nadomestila nova tržaška obvoznica, ki je preusmerila tovorni promet iz mestnega središča (Associazione Museo-Stazione Trieste Campo Marzio 2026).



Slika 3: Prehod v dizelsko vleko – kompozicija z lokomotivo D.141 in dvema lokomotivama D.345 leta 1976 (Associazione Museo-Stazione Trieste Campo Marzio 2026).



Slika 4: Ostanki železniških tirnic nekdanje obalne proge v tržaškem mestnem prostoru (Stanković 2025).

Parenzana

Parenzana je bila ozkotirna železnica, ki je med leti 1902 in 1935 obratovala na severozahodu Istre in povezovala mesti Trst in Poreč s kraji v notranjosti polotoka. Proga se je začela na postaji Sv. Andreja (danes Campo Marzio), kjer je bila umeščena znotraj postaje Sant'Andrea Avstrijskih državnih železnic (KkStb), ki je že od leta 1887 služila progi Trst–Hrpelje. Z odprtjem Parenzane leta 1902 se je promet na postaji še povečal, prvotna postaja Sant'Andrea pa kmalu ni bila več zmožna sprejemati tudi naraščajočega prometa Transalpinske (Bohinjske) železnice, kar je vodilo v razširitev in preureditev železniškega kompleksa (Marklinfan 2021).

Na svoji 123 kilometrov dolgi progi je povezovala 33 krajev in je sodila med najdaljše ozkotirne železniške proge v Evropi. Danes bi njena trasa potekala po ozemlju treh držav: Italije (13 km), Slovenije (32 km) in Hrvaške (78 km). Čeprav je obratovala le dobra tri desetletja, je Parenzana veliko prispevala k gospodarskemu napredku Istre, saj se je po njej prevažalo vino in oljčno olje iz okolice Buj in Motovuna, sol iz solin v Piranu in Sečovljah, istrski kamen, apno, premog in les, različne kmetijske pridelke in seveda tudi potnike (Parenzana 2019).

Poleg gospodarskega pomena je Parenzana pustila tudi močno neizbrisno sled na celotnem območju. Na sami poti je še danes možno prečkati viadukte, peš ali s kolesi prečkati tunele in videti razmetane značilne mejnike in miljnike z oznako TPC (Trieste-Parenzo-Canfanaro), kar spominja na takratnje težnje graditeljev, da bi progo podaljšali od Poreča do Kanfanara, kjer bi se povezala s pomembno železniško progo do Pulja. Parenzana je bila ukinjena po zadnjem prihodu vlaka v Trst avgusta leta 1935 in pozneje, leta 1939 dana na dražbo. Z odprodajo vsega, kar se je dalo prodati, so vagoni in lokomotive končali na drugih železnicah v Italiji, o tračnicah pa kroži posebna zgodba o vkrcu na ladjo za Etiopijo (Parenzana 2019).



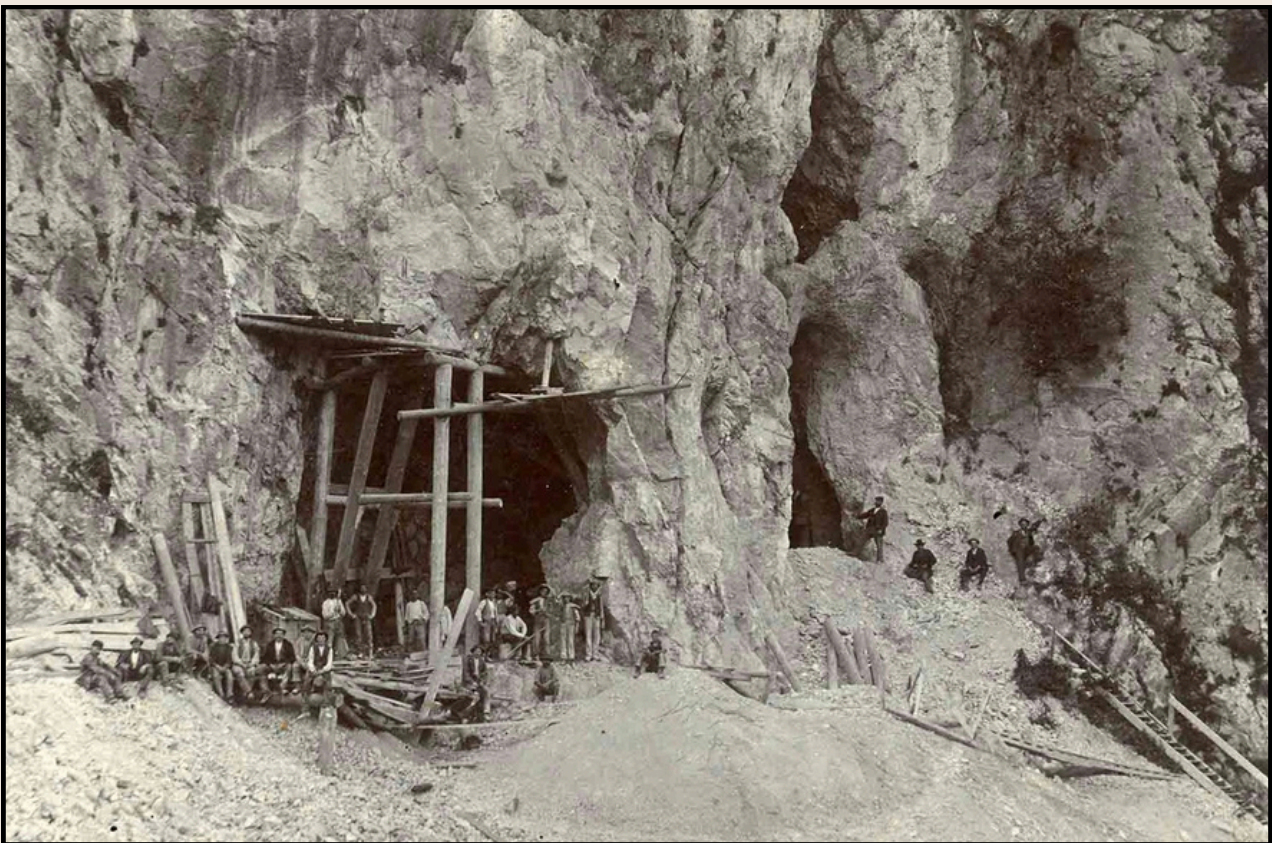
Slika 5: Prvotna postaja Sv. Andreja (1887), iz katere je od leta 1902 vozila tudi Parenzana (Marklinfan 2021).

Bohinjska železniška proga

Bohinjska železniška proga je 144 kilometrov dolg del sicer 717 kilometrov dolge železniške povezave med Prago in Trstom, z drugim imenom Transalpina. Kljub zamislim o tej železniški povezavi, ki so se pojavile že v sedemdesetih letih devetnajstega stoletja, je bila proga zgrajena med letoma 1900 in 1906. Gre za eno najzahtevnejših železniških prog na ozemlju takratnje Avstro-Ogrske, ki je predstavljala povezavo med Trstom ter notranjostjo monarhije prek Goriške, doline Soče, Bohinja in Jesenic. Gradnja je zahtevala številne kompleksne inženirske rešitve, med katerimi izstopajo številni predori, viadukti in mostovi, zlasti bohinjski predor ter solkanski most, največji kamniti železniški most na svetu. Bohinjska proga je imela pomembno prometno in gospodarsko vlogo, hkrati pa tudi izrazit strateški in vojaški pomen, zlasti v času prve svetovne vojne, ko je služila za oskrbo soške fronte (Bohinjska Bela 2026).

Odsek Jesenice–Trst Sant’Andrea (Wocheinerbahn) na Bohinjski železniški progi je bil odprt 23. julija 1906. V tem okviru je bila odprta tudi postaja Opčine, ki je bila takrat na ozemlju Avstro-Ogrske in v upravljanju avstrijskih državnih železnic. Da bi jo ločili od bližnje postaje na Južni železnici, ki jo je upravljal zasebna družba Südbahn, je nosila ime Opčina Staatsbahnhof, medtem ko se je postaja na Južni železnici imenovala Opčina Südbahnhof. Obe postaji sta bili povezani s 2,033 kilometra dolgo polkrožno povezovalno progo, ki je bila prav tako odprta 23. julija 1906 in je omogočala funkcionalno povezavo med Bohinjsko progo (Transalpino) in Južno železnico (Wikipedia 2025).

Po razpadu Avstro-Ogrske so bile nove državne meje tiste, ki so razvoj proge močno zaznamovale. Južni del proge do sredine bohinjskega predora je pripadel Italiji, severni del Jugoslaviji, del karavanškega železniškega predora pa Avstriji. Proga je bila, po prvi svetovni vojni obnovljena, leta 1930 pa se je znova začel oživljati tudi promet. Ob koncu druge svetovne vojne je bila proga znova močno poškodovana, med drugim tudi zaradi razstrelitve severnega portala bohinjskega predora ob nemškem umiku. Po mirovni pogodbi z Italijo je leta 1947 večji del proge Jesenice-Trst pripadel Jugoslaviji. Po letu 1960 je bila proga temeljito posodobljena, parna vleka je bila ukinjena leta 1974, proga pa kljub modernizaciji do danes ostaja neelektrificirana (Bohinjska Bela 2026).



Slika 6: Gradnja tunela skozi Iglico (Bohinjska Bela 2026).

Tramvajsko omrežje in Openski tramvaj

Tramvajsko omrežje v Trstu deluje od leta 1876. Od takrat pa do leta 1900 so proge obratovale s tramvaji na konjsko vprego, ki jih je upravljalo podjetje Società Triestina Tramway (STT), finančno podprto pretežno z mednarodnim kapitalom, kar odraža odprtost Trsta v tem obdobju. Do konca 19. stoletja je tramvajska mreža močno rasla in okoli leta 1900 obsegala več ključnih linij. Med najpomembnejšimi sta bili povezavi Stazione Centrale (takrat Südbahnhof) - Boschetto ter Stazione Centrale (Südbahnhof) - Stazione tranviaria di Sant'Andrea (takrat Staatsbahnhof), ki sta povezovali glavno železniško postajo v mestnem središču z ostalimi deli mesta. Leta 1900 je proga Boschetto-Barcola, prva prešla na električni pogon, kar je pomenilo začetek uvajanja sodobnejše tehnologije v celotno tramvajsko mrežo (Associazione Museo-Stazione Trieste Campo Marzio 2026).

V začetku 20. stoletja so se začeli med občino in družbo STT pojavljati spori glede upravljanja tramvajskih storitev. Po dolgih postopkih je leta 1910 dunajsko sodišče odločilo v prid mestni občini, ki je že leta 1913 odprla svojo prvo linijo Piazza Goldoni-San Sabba. Postopoma je občina prevzela celotno mrežo in je tako do konca 20. let upravljala z eno najgostejših tramvajskih mrež v regiji (Associazione Museo-Stazione Trieste Campo Marzio 2026).

Kot pomemben mejnik je treba izpostaviti leto 1928, ko je bila proga Trst–Opčine na najstrmejšem delu preurejena v nov sistem, ki je kombiniral tramvaj z vzpenjačo. Po letu 1935 se je začelo obdobje opuščanja in upadanja tramvajskega prometa. Prioritiziran je bil razvoj avtobusnega in trolejbusnega prometa, ki je veljal za cenejšega in fleksibilnejšega. Posledično so se postopoma od leta 1960 do 1970 ukinile vse tramvajске linije, kar je pomenilo konec celotnega mestnega tramvajskega omrežja (Associazione Museo-Stazione Trieste Campo Marzio 2026).

Edini ostanek nekdanje obsežne mreže je Tržaški tramvaj/Openski tramvaj, ki predstavlja edino ohranjeno tramvajsko linijo in s tem pomemben element tehnične dediščine mesta. Linija deluje od leta 1902 in povezuje središče Trsta z naseljem Opčine na kraškem robu, pri čemer na dobrih petih kilometrih poti premaga kar 326 metrov višinske razlike. Njena glavna posebnost je 800 metrov dolg, strmi odsek, na katerem tramvaj deluje kot tirna vzpenjača. Gre za tirnično vozilo ali funikular, ki se vzpenja ali spušča po železniških tirih z velikim naklonom. Pri funikularju sta oba vagona povezana s kablom, kar pomeni istočasno spuščanje enega ter vzpenjanje drugega vagona. Linija je v več kot sto letih delovanja večkrat doživela tehnične posodobitve, menjave upravljalcev ter več obdobji zaprtij zaradi nesreč in obnov, vendar je kljub vsemu postala ena najbolj prepoznavnih atrakcij Trsta. Po obsežni prenovi in dolgotrajni prekinitvi delovanja je bila linija ponovno odprta februarja leta 2025 in danes obratuje kot linija s številko 2 (Associazione Museo-Stazione Trieste Campo Marzio 2026).



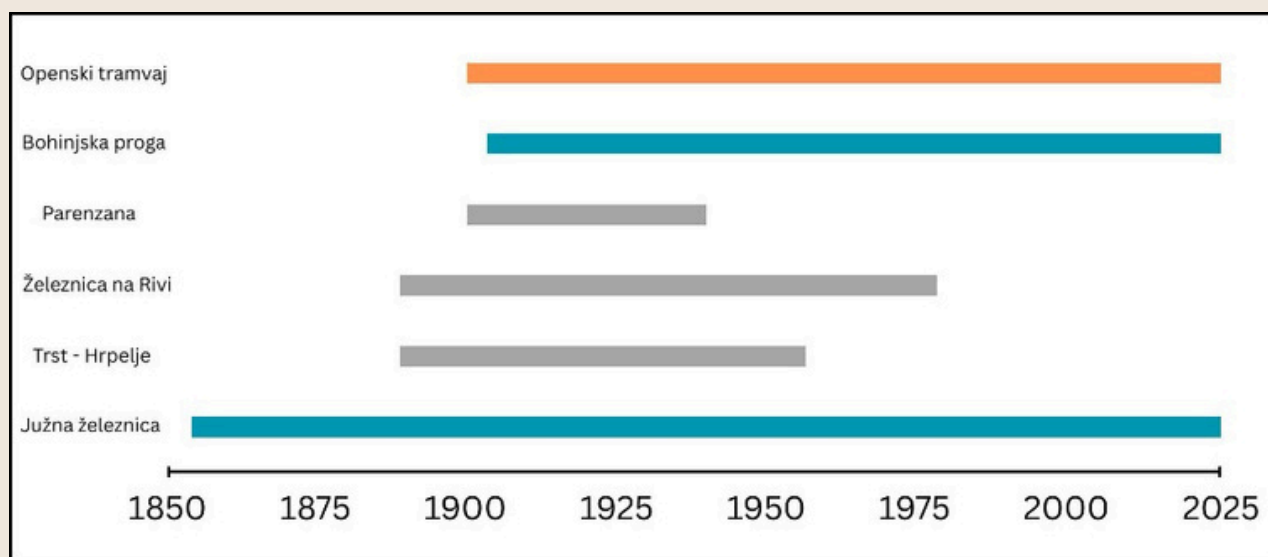
Slika 7: Prvi varnostni vagon na tramvajski progi Trst–Opicina na postajališču Romagna (Associazione Museo-Stazione Trieste Campo Marzio 2026).

DANES AKTIVNE ŽELEZNIŠKE POVEZAVE

Danes svojo prvotno funkcijo opravlja Južna železnica, ki je tako najstarejša kot tudi najpomembnejša železniška povezava na območju Trsta. Povezuje Trst z notranjostjo Srednje Evrope ter predstavlja ključni mednarodni potniški in tovorni koridor, čeprav v mestnem prostoru Trsta ne poteka več popolnoma v prvotni obliki. Ohranjeni so le nekateri njeni odseki, predvsem tisti proti Opčinam in Sežani, ter določeni modernizirani deli, ki še naprej služijo potniškemu in tovornemu prometu. Drugi odseki pa so skozi čas opuščeni ali vključeni v novejšo železniško infrastrukturo.

Aktivna je tudi Bohinjska proga, ki danes vzpostavlja pomembne logistične povezave med alpskim zaledjem in tržaškim pristaniščem ter ima pomembno vlogo v tovornem prometu.

Prav tako je delujoč tudi Tržaški tramvaj oziroma Tram di Opicina, ki kljub večkratnim zaporam zaradi vzdrževalnih del, ohranja svojo vlogo simbolične prometne povezave med mestom in kraškim robom.



Slika 8: Časovni trak delovanja železnic v Trstu (Stanković 2026).

PREGLED OPUŠČENIH IN PREOBLIKOVANIH PROG TER OPENSKEGA TRAMVAJA

Na podlagi zgodovinskega razvoja je v Trstu in njegovi okolici nastalo več različnih železniških tras, ki so imele raznolike vloge in so se do danes ohranile v različnih oblikah ter z različnimi namembnostmi, kot aktivne železniške povezave, opuščene proge ali preoblikovane rekreacijske in urbane poti. V nadaljevanju so predstavljeni pregledi izbranih danes opuščeni ali preoblikovanih železnic, ki omogočajo prostorsko ali rekreativno doživljanje nekdanjih tras.

Železnica Trst – Hrpelje / Ferrovia Trieste–Erpelle (1887 – 1958)

Železnica med Trstom in Hrpeljem je povezovala tržaško pristaniško območje s kraškim zaledjem ter se v prometni sistem vključevala kot pomembna alternativna povezava Južni železnici. Svojo pot je začela na železniški postaji Trst Campo Marzio in jo nadaljevala po dolini reke Glinščice vse do končne postaje Hrpelje-Kozina (Piano 2019).

Danes je nekdanja železniška trasa v večjem delu preurejena v približno dvanajst kilometrov dolgo rekreacijsko pot, ki jo je možno v celoti ali delno obiskati peš ali s kolesom. Pot je dostopna tako z italijanske kot s slovenske strani, v aplikaciji Google My Maps pa je označena točka, do katere je trasa urejena in primerna za uporabo v rekreacijske namene. Zaradi svoje prilagodljivosti omogoča različne možnosti obiska, od daljših linearnih poti do krajših krožnih tras, ki vključujejo le izbrane odseke poti nekdanje železnice. Po poti obiskovalce spremljajo tudi ohranjene železniške postaje in drugi železniški objekti, ki danes predstavljajo poseben doživljajski in prostorski element. K samemu doživetju prispeva tudi urejeno in dobro ohranjeno okolje doline Glinščice z razgledi na kraško pokrajino in morje (Visit Kras 2026).

Železnica na Rivi / La linea delle Rive (1887 – 1981)

Železnica na Rivi je bila mestna proga, ki je potekala vzdolž mestne obale Trsta in je povezovala razvrščevalni železniški postaji Trieste Campo Marzio Smistamento pri postaji Trst Campo Marzio ter Trieste Centrale Scalo pri postaji Trst Centrale. Namenjena je bila predvsem tovornemu prometu ter logistični povezavi med starim in novim pristaniškim območjem. Proga je potekala neposredno ob obali in mestnih ulicah, zaradi česar je bila izrazito vpeta v urbano strukturo mesta (Associazione Museo-Stazione Trieste Campo Marzio 2026).

Po ukinitvi proge je bil obalni pas postopoma preoblikovan v javni mestni prostor, namenjen urbanemu življenju in rekreaciji. Nekdanji potek železnice je danes le še ponekod berljiv skozi ohranjene tirnice, predvsem na odsekih, kjer se te prebijajo skozi naknadno nanešene plasti asfalta. Trasa nekdanje železnice danes omogoča sprehod po njenem poteku, ki ga je mogoče dopolniti z obiskom mestnega središča in okoliških ulic, kot je na primer ulica San Sebastiano, kar dodatno poudarja prehod nekdanje železnice v vsakdanji urbani prostor. Železnica na Rivi tako predstavlja primer popolne integracije nekdanje železniške proge v sodobno mestno okolje, kjer je prvotna funkcija nadomeščena z javno rekreacijsko in krajinsko rabo.

Parenzana / Ferrovia Parenzana

(1902 – 1935)

Parenzana je bila ozkotirna železniška proga, ki je potekala skozi tri države in povezovala Trst s Porečem. Začela se je na tržaški postaji Campo Marzio ter zaključila na poreški postaji Picalu, ki je bila s petimi tiri, stavbo prve kategorije, skladišči, hišico in okretnico ena največjih in najpomembnejših na celotni Parenzani (Parenzana 2019).

Trasa železnice je potekala po razgibani istrski pokrajini, katere nekdanji potek je v veliki meri še viden v prostoru. Zlasti na slovenskem in hrvaškem delu je pot preurejena in namenjena predvsem rekreacijski rabi (Parenzana 2019). Na italijanskem odseku je sled železnice bistveno manj izrazita in ni ohranjena kot neprekinjena rekreacijska pot, kot je to primer v Sloveniji in na Hrvaškem. Večina nekdanje proge na tem delu je bila pozidana, vključena v mestno rabo ali pa je njena sled povsem zabrisana. Kljub temu je možno na tržaškem območju Parenzano vsaj delno doživeti skozi še prenavljajoči se muzejski kompleks na postaji Trst Campo Marzio, ki ohranja spomin na nekdanje tamkajšnje železniške infrastrukture in njihov pomen (Fondazione FS Italiane 2019).

Openski tramvaj / Tram di

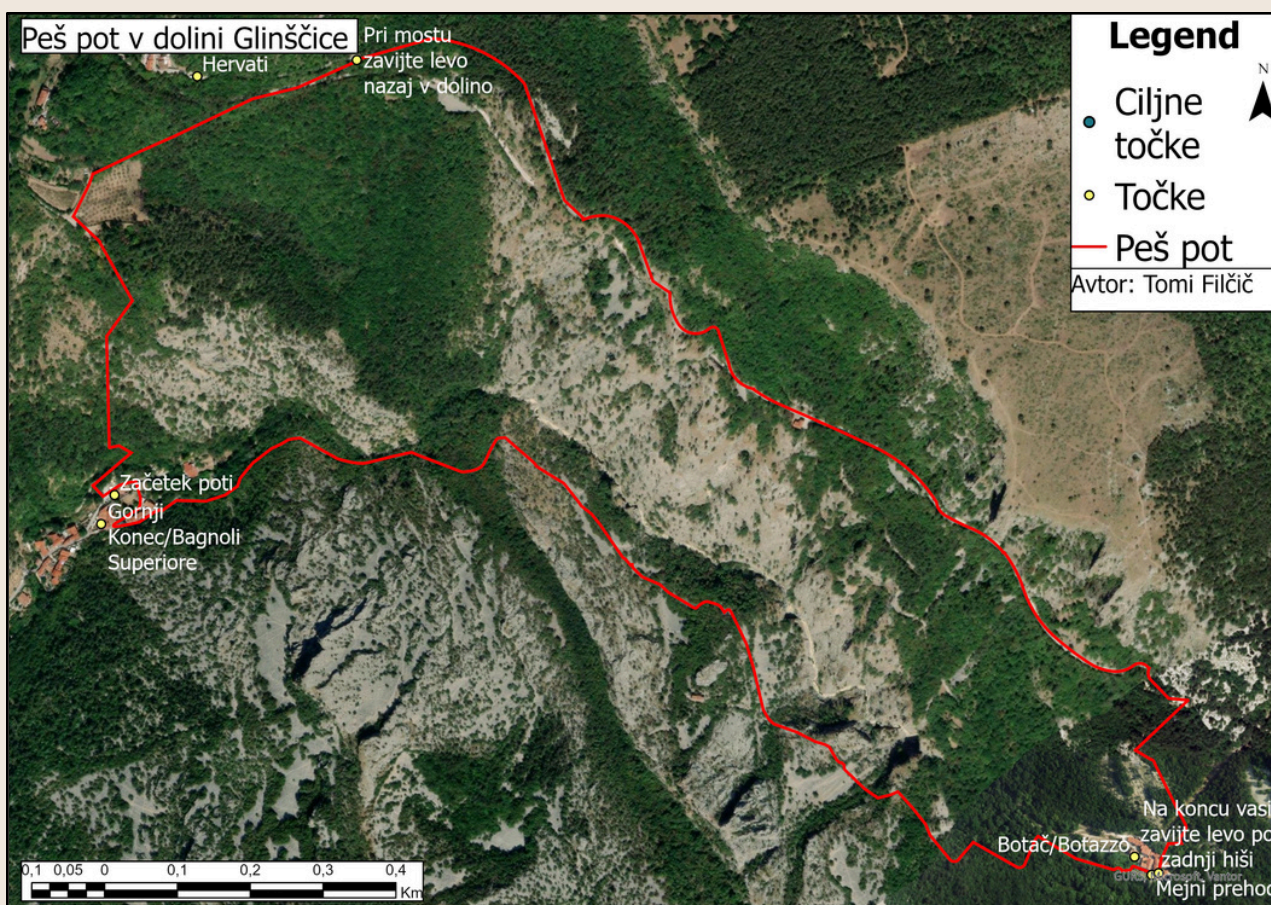
Opicina (1902 – danes)

Poseben primer med obravnavanimi prometnimi povezavami predstavlja Openski tramvaj, ki je edina ohranjena in še delujoča linija nekdanjega tramvajskega omrežja Trsta. Omogoča neposredno izkušnjo vožnje po prometni poti, ki povezuje mestno središče Trsta z naseljem Općine na kraškem robu. Zaradi vzdrževalnih del je delovanje tramvaja občasno prekinjeno, zato je pred uporabo priporočljivo preveriti status obratovanja na spletu (Discover Trieste 2026).

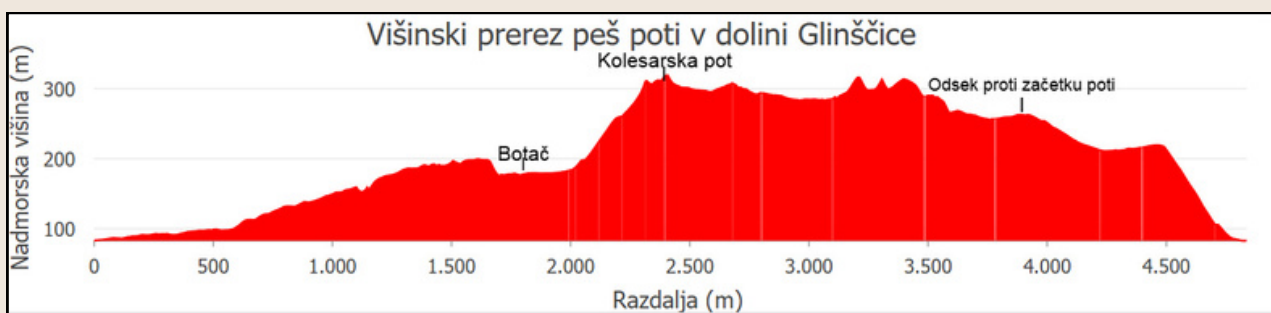
CELODNEVNI IZLET PO TRŽAŠKIH TIRIH

Obrađnavane železniške trase se danes lepo povezujejo v idejo celodnevne izleta po tržaških tirih, ki omogoča postopno raziskovanje tržaške železniške dediščine. Izlet se lahko začne z vožnjo v dolino Glinščice, kjer nekdanja proga Trst–Hrpelje ponuja odsek na urejeni krožni poti v naravnem okolju.

Izhodišče je v Gornjem koncu, kjer parkiramo. Od tam se odpravimo peš po Poti prijateljstva proti Botaču. Pot nas vodi po razgledni, urejeni in jasno označeni trasi skozi značilno kraško pokrajino. Pri zadnji hiši v Botaču nadaljujemo vzpon proti nekdanji železniški progi ter se na vrhu priključimo opuščeni progi železnice. Pot se nadaljuje v levo, po približno dveh kilometrih pa ponovno zavije navzdol. Na tem odseku je potrebna dodatna pozornost, saj odcep kljub oznakam ni jasno viden. Zaradi lažje orientacije smo odsek natančno označili tudi na Google my maps. S tem zaključimo krožno pot in se vrnemo na izhodišče v Gornjem Koncu. Pri parkirišču na 111 metrih nadmorske višine stoji planinska kočica Mario Premuda in predstavlja prijetno izhodiščno in zaključno točko izleta, kjer se je možno okrepčati z domačo hrano in pijačo.



Slika 9: Peš pot v dolini Glinščice.



Slika 10: Višinski prerez peš poti v dolini Glinščice (Filčič 2026).

Sledi vožnja v mestno jedro Trsta in sprehod od postaje Trst centrale vzdolž rive do območja postaje Campo Marzio. Razumevanje vloge železnic v mestu je mogoče dodatno poglobiti z obiskom Železniškega muzeja na območju postaje Campo Marzio, ko bo ta prenovljen in ponovno odprt predvidoma v začetku leta 2027 (Fondazione FS Italiane 2025). Do Trsta je mogoče dostopati tudi z avtobusno linijo 4I, ki povezuje glavno postajo z mestnim središčem ter kraji Boljunec, Boršt in Ricmanje. Vozni red in podrobnejše informacije o liniji so dostopni na spletni strani prevoznika: [Avtobusna linija 4I](#). Pot nazaj se lahko opravi po isti poti ali pa skozi živahne ulice mestnega središča, kot je na primer ulica San Sebastiano, ki ponujajo priložnosti za postanek.

Kot najbolj prepoznaven in poseben del celotnega izleta, sledi vožnja z Openskim tramvajem do Opčin, kjer se pogled na mesto in morje razpre kot zaključni element celotnega doživetja.

Opomba: v času priprave naloge na tramvajski progi potekajo obsežnejša vzdrževalna dela. Začetek del je predviden v januarju leta 2026, ponovno odprtje pa je načrtovano konec pomladi istega leta.



Izlet je mišljen kot odprta ideja, ki jo je mogoče prilagoditi lastnim željam, času in interesom, ali pa jo razdeliti na več krajših, samostojnih obiskov posameznih tras in točk.



Slika 11: Peš pot s ciljnimi točkami v Trstu.

Nekdanje železniške trase v Trstu danes v večini ne delujejo več kot prometne povezave, temveč kot prostorski zapisi zgodovinskega razvoja mesta. Njihova preobrazba v rekreacijske poti, urbane promenade in turistične atrakcije omogoča drugačen način doživljanja prostora, v katerem se prepletata tehnična dediščina in naravna ter mestna krajina. Izlet po tržaških tirih tako ni le fizično potovanje po prostoru, ampak tudi sprehod skozi zgodovino prometa, industrializacije in urbanega razvoja Trsta.

Za lažjo orientacijo in boljšo prostorsko predstavbo obravnavanih tras je bila izdelana interaktivna karta v orodju Google My Maps, na kateri so označene ključne točke in poti predstavljene v nalogi. Karta omogoča samostojno raziskovanje območja, prilagajanje poti ter uporabo pri načrtovanju obiska na terenu.

Dostopna je na naslednji povezavi: [Po tržaških tirih](#)

VIRI IN LITERATURA

Associazione Museo-Stazione Trieste Campo Marzio. 2026. »La ferrovia della Val Rosandra«. <https://triestecampomarzio.com/le-nostre-ferrovie/val-rosandra/>.

Associazione Museo-Stazione Trieste Campo Marzio. 2026. »La ferrovia della Val Rosandra«. <https://triestecampomarzio.com/le-nostre-ferrovie/val-rosandra/>.

Associazione Museo-Stazione Trieste Campo Marzio. 2026. »La Rivabahn – La ferrovia delle Rive«. <https://triestecampomarzio.com/le-nostre-ferrovie/rivabahn-2/>.

Associazione Museo-Stazione Trieste Campo Marzio. 2026. »La tranvia Trieste–Opicina«. <https://triestecampomarzio.com/le-nostre-ferrovie/tram-di-opicina/>.

Bohinjska Bela. 2026. »Bohinjska proga«. <http://www.bohinjskabela.si/sl/znamenitosti/bohinjska-proga>.

Dietrich, Herbert. 1994. Die Südbahn und ihre Vorläufer. Dunaj: Bohmann Verlag.
Discover Trieste. 2026. »Tram di Opicina«. <https://www.discover-trieste.it/scopri/benvenuto-a-trieste/we-are-trieste/tram-di-opicina>.

Fondazione FS Italiane. 2019. »Verso la riapertura del Museo di Trieste Campo Marzio«. <https://www.fondazionefs.it/it/notizie-aggiornamenti/2025/7/14/verso-la-riapertura-del-museo-di-trieste-campo-marzio.html>.

Marklinfran. 2021. »Ferrovia Parenzana«. https://www.marklinfan.com/f/topic.asp?TOPIC_ID=4493.

Parenzana. 2019. <https://www.parenzana.net/si>.

Piano, Brane. 2019. »S kolesom po progi, ki je Trst povezovala z Istro«. Delo, 27.2.2019.

Visit Kras. 2026. »Po trasi nekdanje železniške proge«. <https://www.visitkras.info/po-trasi-nekdanje-zelezniske-proge>.

Vittorio Dell'Aquila. B.l.. Le linee ferroviarie di Trieste. <https://www.trenomania.it/tmf2004/lineefs/art2.pdf>.

Wikipedia. 2026. »Južna železnica«. https://sl.wikipedia.org/wiki/Južna_železnica.

Wikipedia. 2025. »Stazione di Villa Opicina«. https://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Villa_Opicina.