



**"... beží tja v Bôhinj, v Bistriško dolino,
v trdnjavo, zidano na skalo sivo."**

Krst pri Savici, F. Prešeren

01 BOHINJSKA ŽELEZNICA KOT ZNANILEC SPREMEMB - VČASIH IN V PRIHODNJE

Kot ugotavljajo avtorji natečajne naloge, leži območje naloge v izjemno bogatem naravnem in kulturnem kontekstu, obkrožena z najdragocenejšimi slovenskimi gorskimi vedutami. Obstoječa železniška postaja je že danes vstopna točka za mnoge obiskovalce območja, vendar ne dosega željene povezave med različnimi oblikami transporta in ni dobro urbanistično povezana z centrom Bohinjske Bistrice. Še več, število obiskovalcev se vsako leto povečuje brez ustvarjenih povezav turističnih infrastruktur. Kako s projektno nalogo ustvariti te povezave in okvir?

Kraj Bohinjska Bistrica dolguje svoj obstoj cvetočemu železarstvu na območju preko več tisočletij - to se je v veliki meri končalo po požaru fužin leta 1891. Bohinjska Bistrica bi kot zaselek po vsej verjetnosti zamrla, v kolikor ne bi na prehodu stoletja avstro-ogrski parlament odobril gradnjo železniške proge Transalpine oziroma Wocheinerbahn med Trstom in Prago.

Prihod železnice leta 1906 je pomenil za odmaknjeno vasico in širšo kotlino prihod razvoja in sprememb. Z železniško povezavo je Bohinjska Bistrica dobila zametke razvoja v turistično središče (t.i. tujski promet), novo povezano območje je postalo zanimivo za pospešitev razvoja industrije in v kotlino se je samo za izgradnjo železnice priselilo veliko število ljudi. Z začetkom prve svetovne vojne, je Bohinjska bistrica z novo in moderno železniško povezavo postala etapno območje - prehodni pas med zaledjem in bojiščem. Bohinjska železnica je bila pomembna logistična povezava za prevoz vojaškega materiala, medtem ko so bila na mestu sedanjega lesno-pridelovalnega obrat skladišča v uporabi vojske. Železnica pa je spremenila tudi urbano obliko kraja Bohinjske Bistrice, ki se je začela širiti izven meja historičnega mesta ob sotočju Save Bohinjke in Bohinjske Bistrice proti potoku Belica in novi železniški postaji - podobno kot je platforma železniške postaje spremenila topografijo lokacije.

Po vojni se je Bohinjska Bistrica uveljavila kot vstopna točka v Bohinjsko kotlino, do novo grajene žičnice na Vogel in v novo ustanovljeni Triglavski narodni park. Na mestu vojaških skladišč ob železniški postaji se je v letu 1948 ustanovilo Lesno industrijsko podjetje Tomaž Godec (kasneje LIP Bohinj), po letu 1960 pa se je posodobila tudi železniška proga. V drugi polovici 20. stoletja je območje Bohinja padlo v ozadje izrazitega turističnega razvoja Bleda v državi Jugoslaviji, čeprav je obstala kot mestno središče za celotno kotlino. Iz turističnega vidika je Bohinjska Bistrica postala večinoma le prehodni kraj za obiskovalce smučarskih prog, alpinistov in uporabnikov avtovlaka. Avtomobilski promet je postal glavna oblika (večinoma) turističnega prometa na območju in v 21. stoletju je območje postalo prometno bistveno preobremenjeno.

V letu 2013 in 2020 je občina Bohinj v Urbanističnem načrtu Bohinjske Bistrice predvidela naslednje strateške prostorske cilje, v okviru katerih smo oblikovali uvodne misli projektne naloge:

- Vzpostavitev trajnostne prometne ureditve
- Krepitev Bohinjske Bistrice kot živahnega občinskega središča
- Krepitev lokalnih značilnosti naselij in kulturne krajine
- Varstvo okolja
- Ohranitev in spodbujanje hribovskega kmetijstva
- Upoštevanje interesov lokalnega prebivalstva
- Visoka arhitekturna kakovost zgradb in ureditev
- Izvajanje objektov in ureditve v skladu z napredno ekološko gradnjo

Kot pravilno navajajo avtorji urbanističnega načrta, je trajnostna prometna ureditev v ospredju razvoja mesta Bohinjska Bistrica in širšega območja. Pri tem je ključna ukinitvev oziroma ureditev osebnega motornega prometa, zanesljivosti javnega prometa in ponovna vzpostavitev pomembnosti celotne železniške proge ter železniške postaje. Če pogledamo količino prometne infrastrukture namenjene mirujočemu prometu, je trenutno enakovredna količina tako v Bohinjski Bistrici kot tudi v Ribčevem Lazu. Kot je zapisano v Smernicah za obiskovalce občine Bohinj je želja spodbuditi obiskovalce k uporabi javnega prevoza.

Pričujoča projektna naloga vidi to kot dobro odskočno desko za premislek, vendar samo ponudba javnega prometa ni dovolj za spremembo prometnega režima in prometne uporabe. Arhitekturna in urbanistična rešitev mora z roko v roki logistično-prometno prenovi območja nuditi neobremenjen in odprt prostor, usidran v lokalni gradbeni tradiciji, z vedutami na okoliško topografijo kot arhitekturna kvaliteta enakovredna stavbam. Prometna ureditev mora biti pešcu prijazna z nepretrgano urbanistično povezavo s historičnim središčem mesta in poudarkom na zelenju. Novo prometno središče mora postati prava vstopna in povezovalna točka Bohinjske Bistrice in širše Bohinjske kotline za vse obiskovalce, tako turiste kot tudi lokalno prebivalstvo - multimodalno vozlišče, ki je trdno vpeto v urbano in vaško strukturo.

Prav zato je načrtno obsežen del arhitekturnega premisleka posvečen oblikovanju pretežno odprtega prostora prometnega središča in skrivanju parkirnih površin v topografijo terena obstoječe platforme železniške postaje. Platforma na kateri leži obstoječa železniška postaja in novo prometno središče nadaljuje svojo vlogo znanilca sprememb.

Viri:

Natečajna naloga, Potniško središče Bohinjska Bistrica. 2021, Ljubljana.

<https://www.bohinj.si/category/kulturna-dediscina/zgodovina/> (dostop september 2021)

https://sl.wikipedia.org/wiki/Bohinjska_proga (dostop september 2021)

<https://www.lipbohinj.si/o-podjetju> (dostop september 2021)

<https://potniski.sz.si/vozni-red/> (dostop september 2021)

Urbanistični načrt Bohinjska Bistrica. 2013 in 2021, Ljubljana.

<https://www.bohinj.si/smernice-za-obiskovalce/> (dostop september 2021)

<https://theconversation.com/all-aboard-the-growth-of-global-rail-and-our-future-cities-10377> (dostop september 2021)

02 SPLOŠEN OPIS PROSTORSKE UREDITVE IN ARHITEKTURNE ZASNOVE

Lokacija projektne območja leži na topografsko dvignjeni in prometno neurejeni platformi z obstoječo železniško infrastrukturo. Vzdušje platforme poteka Triglavska cesta (ki se izteče v Ajdovsko cesto) kot glavna prometna žila, ki napaja železniško postajo. Na vzhodu je območje omejeno z lesno-pridelovalnim industrijskim obratom, medtem ko je na zahodnem delu območja sosednje hiše razpršena anonimna eno-stanovanjska gradnja. V širšem kontekstu je območje zamejeno z impresivnimi vedutami Triglavskega narodnega parka na zahodu in Soriške planine na vzhodu in jugu. Lokacija ima značilno usmeritev S-J, ki odgovarja usmeritvi železniških tirov. Glede na smer gibanja vlaka se s tem se ustvarjajo vedute proti južnim vrhovom Črne prsti in Velikega Raskovca in glede na značilno podolgovato obliko lokacije, so obstoječi objekti železniške postaje prav tako longitudinalne oblike.

Predlog ureditve sledi obstoječim značilnostim, kontekstu in previdnim železniškim ukrepom. Obstoječi objekti na območju in platforma na kateri ležijo se (z izjemo lesenega gostinskega poslopja) ohranijo in revitalizirajo v skladu s programsko shemo. Historični vrt severno od obstoječega železniškega poslopja se uredi in ohrani, medtem ko se historične zelene površine južno od obstoječega železniškega območja reinterpreterirajo južno od novega paviljona prometnega središča. S tem se nov volumen prometnega terminala odmakne od vseh varovanih arhitektur. Tako paviljon kot tudi nadstrešnica na železniški postaji sta v arhitekturni govorici preprosta ter uporabita les kot primarni gradbeni material. Kot lahke strukture ležita na platformi, v volumen katere je umeščena parkirna hiša in ustvarja težko in betonsko težišče za strukture na njej.

Prepoznane kvalitete lokacije so vodile vse nadaljne odločitve glede umeščanja in oblikovanja novega volumna prometnega središča in strategije uporabe območja z dvema glavnima izhodiščema: Širši kontekst kot osnovo predstavlja izjemna krajina, hkrati pa se v svoji arhitekturni zasnovi opre na kulturno dediščino in izrazito racionalno in osno, zasnovano historičnega vrta. Platforma, ki je trenutno neurejena in neprimerno koriščena se uredi in ustvarja kvaliteten javni prostor. Med obstoječimi objekti železniške postaje in novim potniškim terminalom se tako ustvari nekakšen suspenz - odprt javni prostor, ki pričaka obiskovalce in ustvarja njihove jasne poti po prostoru.

03 ZASNOVA PAVILJONA AVTOBUSNE IN ŽELEZNIŠKE POSTAJE

Nov objekt potniškega središča se oblikuje glede na urbanistična izhodišča, ki stremijo k ohranjanju obstoječega konteksta, zgostitvi programa, ureditvi urbanistične in prometne sheme ter racionalizaciji obiskovalčevih poti. Volumen je artikuliran kot paviljon lesene konstrukcije in longitudinalne oblike, postavljen v osi S-J (kot obstoječa železniška postaja in platforma na kateri slednja stoji). Nov pritlični volumen preproste longitudinalne oblike je 89 metrov dolg in 15,5 širok, ter meri 4,8 metrov na najvišji točki.

Od obstoječe stavbe železniške postaje je odmaknjen 25,5 metrov in ustvarja predprostor za obstoječo historično arhitekturo. S tem sledi oblikovanje smernicam Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije, hkrati pa odraža spoštljiv odnos do obstoječe zgodovine območja. Prazen prostor se lahko po potrebi uporablja za manjše prireditve, vaške tržnice ali razstave na prostem.

Oblikovno izhodišče za arhitekturno oblikovanje je bila raziskava tradicije lesenih vernakularnih struktur slovenskega podeželja in njene revitalizacije v času gradnje modernističnih paviljonov Otona Jugovca in njegovih vrstnikov. Reinterpretacija kontekstualnih načinov gradnje omogočata skromne in neobremenjene vizualne podobe in hkrati ustvarja toplo in nostalgčno atmosfero v notranjosti. Z uporabo vidnih lesenih nosilcev in lesenih podpornih elementov, se oblikovanje približa tudi vzgibom vidnih na območju - predvsem v lesenem ostrešju obstoječe železniške postaje in lesenih nadstrešnic. V strukturnem vidiku se paviljon in nadstrešnica med seboj dopolnjujeta - leseni strehi, sestavljeni iz vidnih lesenih nosilcev in v obliki obrnjene dvokapnice, ležita na enostavnem rastru lesenih podpor, postavljenih ob zunanjem robu objekta. Pod obodom paviljonske strehe se predvidi podzemni prehod do otočnega perona in dvigalo; severno od obstoječe železniške postaje se predvidi sekundarni prehod do otočnega perona.

Z uporabo lesa sta paviljona v materialnem vidiku izjemno lahki strukturi s strehama ki zalebdita nad ploščadjo železniške postaje. Hkrati pa se novo potniško središče s pretežno uporabo lesa naveže tudi na lesno-pridelovalni industrijski obrat v neposredni bližini in se tako umesti v lokalni kontekst. Tipološko sledi potniško središče organizaciji enosmerne železniške postaje, kot je obstoječa železniška postaja, in s tem ustvari jasne poti skozi notranjost.

Notranja organizacija je sorazmerno enostavna in racionalna. S tem dosega notranji ambient, ki obiskovalcu ustvari čim bolj jasno in prijetno izkušnjo. Programsko so po dolžini objekta nanizani trgovski programi, čakalnice, informacijska točka, shramba za potnike in gostinski program (ki je umeščen na jugu območja in se vizualno odpira na zazelenitev na jugu zasnovanega projektne območja).

Notranje stene paviljona so grajene kot lesena skeletna konstrukcija s polnilom iz toplotne izolacije v debelini 16 cm. Na zunanji strani se predvidi še dodatni sloj toplotne izolacije in zunanji sloj iz lesene obloge. Konstrukcija talne plošče obsega toplotno izolacijo po talno ploščo proti garažni hiši v kleti in v sestavi estrihov. Tlaki v notranjih prostorih so predvideni iz brušenega betona in se smiselno navezujejo na tlak ploščadi na kateri paviljon leži. Toplotna izolacija stropa bo izvedena brez kritičnih toplotnih mostov, izpolnjevanje zahtev bo izkazano v fazi PZI z elaboratom gradbene fizike. Strešna obloga je sive barve po zahtevah Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije. Fasada objekta paviljona je sestavljena iz mreže velikih zastekljenih površin, ki ustvarjajo enakomeren raster, povezujejo notranjost programa z okoliškimi vedutami, hkrati pa ustvarja jasno povezavo med mimoidečimi pešci in uporabniki paviljona. Zastekljene površine imajo v izogib pretiranega ogrevanja v toplejših mesecih nameščen UV premaz. Prostori bodo prisilno prezračevani z uporabo rekuperatorja z visoko stopnjo vračanje toplote odpadnega zraka.

Volumen je v celoti podkleten, pri čemer se v dveh kletnih etažah nahajajo parkirna hiša in parkirnišča za avtobusni promet. Konstrukcija podkletenega dela se v celoti izvede iz armiranega betona in je temeljena s pasovnimi temelji.

04 ZASNOVA OBSTOJEČIH OBJEKTOV PROJEKTNEGA OBMOČJA (PISARNIŠKI IN SEKUNDARNI PROSTORI)

Oblikovna in programska izhodišča uporabe obstoječih objektov na območju sledijo naročnikovim željam, opisanih v natečajni nalogi. Glede na zahteve Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije se bodo za vsakega izmed obstoječih objektov pridobili kulturno-varstveni pogoji za uporabo in/ali sanacijo.

Kretniška postavljalnica: Objekt se statično preveri in po potrebi sanira, prav tako se obnovi možne poškodbe na fasadi. V okviru programske sheme ostaja program enak obstoječemu.

Nakladalno poslopje: Objekt se statično preveri in po potrebi sanira, prav tako se obnovi možne poškodbe na fasadi. V okviru programske sheme ostaja program enak obstoječemu.

Sanitarni objekt s pralnico: Objekt se statično preveri in po potrebi sanira, prav tako se obnovi možne poškodbe na fasadi. V okviru programske sheme se objekt nameni pisarniškemu programu za upravljalce avtovlaka.

Stanovanjski objekt na jugu območja: Objekt se ohranja v obstoječem stanju, pri čemer se zunanje površine uredijo glede na shemo zunanje ureditve - specifično historičnega vrta južno od obstoječe železniške postaje. V želji po izčiščeni površini na površju se garaža in lope se prestavijo v kletne prostore parkirne hiše.

Lesen gostinski objekt: Objekt se odstrani.

Kretniški stolp: Objekt se statično preveri in po potrebi sanira, prav tako se obnovi možne poškodbe na fasadi. Objekt sicer ostaja programsko enak obstoječemu, vendar se v prihodnje nameni programu dodatnih muzejskih prostorov.

Sanitarni objekt za avtodome: Objekt se odstrani.

Železniška postaja - kolodvor:

Objekt se celovito statično in energetske sanira ter funkcionalno preuredi, da ustreza zahtevam naloge in programske sheme.

Programsko se v pritličju predvidijo muzejske sobe, za prikaz obstoječe zgodovine območja in železniške postaje. Slednje namenoma presegajo predvideno kvadraturu muzejskih sob, saj menimo, da se s tem ustvari možnost dobrega prikaza relevantnih historičnih podatkov. Pri tem se za obiskovalce predvidi vstop iz stranskih krakov poslopja, za dostop v višja nadstropja, kjer se umesti zahtevani pisarniški prostori, pa se ohranja skozi osrednji vestibul. V sobi P.06 se ohrani soba z opremo za vodenje prometa.

Jugovzhodni zaključni tir se uporabi v navezavi z muzejskim programom obstoječe železniške postaje kot muzej na prostem - v ureditvi se prevede možnost postavitve razstavnih vlakov in lokomotiv. S tem se muzejski program železniške postaje poveže z bodočim muzejskim programom kretniškega stolpa.

Za sanacijo obstoječe železniške postaje se najprej izvede sondiranje ometov, fasad in stavbnega pohištva. Izvede se izkop okoli zunanjih sten in naredi ustrezne ukrepe za zaščito temeljnih sten pred talno vodo in kapilarnim dvigom vlage po zidovih. Ukrepi so injekcija talne plošče v kleti in kletnih sten, s čimer se zatesnijo pore in ustvarja hidrofobnost. Stene temeljev v zemlji se pred vodo zaščiti še s hidroizolacijo in vgradi drenaža ob temeljnih zidovih objekta. Celoten zunanji stavbni ovoj se toplotno izolira. Na zunanjih stenah objekta se odstrani obstoječ fasadni omet do nosilnih zidov. Zidove se očisti in izravna za vgradnjo minimalno potrebnega sloja visoko izolativne toplotne izolacije. S tem se zagotovi upoštevanje Pravilnika o učinkovitosti rabi energije v Republiki Sloveniji PURES, kot tudi zagotovi zahtevam za pridobitev financiranja 25 % nepovratnih sredstev v okviru Eko sklada za sanacijo starejših objektov v javni lasti. Kot zaključni sloj se uporabi fasadni omet in rekonstruira obstoječe štukature okoli oken in vrat po zahtevah Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije in po obstoječih posnetkih.

05 ZASNOVA PODZEMNE PARKIRNE HIŠE

Predvidena parkirna hiša se oblikuje kot delno vkopan volumen v velikosti 188 m dolžine in 21,8 m širine. Lokacijsko je umeščena znotraj topografije dvignjene platforme obstoječe železniške postaje južnem delu natečajnega območja pod novi paviljon potniškega središča. Kot podkletitev novega volumna in ustvarja kletne povezave do paviljona potniškega središča in otočnega železniškega perona. Finančni vidik podkletitve se tako zmanjša in racionalizira.

Z uporabo topografije in ozelenjenega opornega zidu se zahodna stranica parkirne hiše odpre proti zunanjsit in služi za dobro pasivno prezračevanje parkirnih prostorov. Ob tej stranici se tudi uredi uvoz in izvoz iz parkirnih prostorov na Triglavsko cesto, med katera so umeščena parkirišča za avtobuse. Na ta način se zagotavlja varen in suh prehod uporabnikov avtobusnega prometa do železniških peronov, medtem ko se normalen peški dostop do potniškega središča preko nivojskosti fizično loči od nivoja ceste in s tem zagotovi varnost pešcev. Objekt parkirne hiše se v celoti izvede iz armiranega betona z rastrom betonskih stebrov, ki omogočajo udobne dimenzije parkirnih prostorov. Objekt je temeljen s pasovnimi temelji različnih dimenzij.

06 OPIS PROMETNE ZASNOVE PROJEKTNEGA OBMOČJA, DOSTOPOV, PARKIRANJA IN POTI UPORABNIKOV

Izhodišče za urejanje dostopov in prometne ureditve se oblikuje na podlagi prostorske umestitve programa na natečajno območje in glede na obstoječe naravne in grajene značilnosti območja. Glavna komunikacijska povezava še naprej uporablja Triglavsko in Ajdovsko cesto, pri čemer se ob obstoječi železniški postaji uredi novo krožišče, ki ureja dvosmerni promet - obstoječa cesta še naprej služi kot glavna prometna žila območja in zasnove. Uporablja se za uvoz v parkirno hiše, dostop avtodomov do parkirišča, dostop avtobusev do avtobusnega perona, dostop uporabnikov avtovlaka in muzejskega vlaka, dostop servisnih vozil do območja železniške proge in obstoječe železniške postaje ter intervencijski dostop.

Zasnova predvideva na površju 130 parkirnih mest. Pod javno površino in paviljonom prometnega središča na južnem delu območja se predvidi pol-odprto parkirno hišo, ki uporablja topografijo območja in se proti zahodu z daljšo stranico odpira na nivo Triglavske ceste. Uvoz in izvoz iz parkirne hiše je organiziran s Triglavske ceste, s katere je prav tako organiziran dostop do parkirišča za avtodome in dostop za uporabnike avtovlaka.

Celotno območje je organizirano tako, da se oblikovanje v veliki meri osredotoča na izkušnjo pešcev in kolesarje kot glavnih uporabnikov območja. Glavna smer dostopa pešcev na območje je z južne strani ob Triglavski cesti, pri čemer se dostop pešcev loči od motornega prometa z dvignjenim nivojem. Tako se zagotavlja varen in miren dostop do potniškega terminal in območja obstoječe železniške postaje. Kolesarnica se predvidi znotraj parkirne hiše, v neposredni bližini komunikacijskih jeder, in s tem blizu uporabniških poti za uporabo javnega prometa.

Parkirišče za avtodome je tudi v prihodnje organizirano na severnem delu projektnega območja, z sicer večjimi parkirnimi površinami in zasaditvijo drevesnine (gabrov) za boljše bivanjsko izkušnjo uporabnikov. Ureditev predvideva rušitev obstoječega sanitarnega objekta za avtodome in postavitev tretjega paviljona kot sanitarnega objekta. Le-ta je oblikovno komplementaren glavnim gradnjam zasnove in je postavljen v longitudinalni smeri ob železniške tire kot vizualni in avdio zastor za obiskovalce z avtodomi.

07 OPIS KRAJINSKE IN ZUNANJE UREDITVE PROJEKTNEGA OBMOČJA

Zasnova ohranja zaščitene značilnosti krajinske ureditve ter sledi smernicam Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije pri oblikovanju zunanje in krajinske ureditve ter predvsem vrtov.

Linija topolov in kostanjev ob Triglavski cesti na robu območja se ohrani in se hkrati predvidi obnovitev drevoreda po celotni dolžini poteka ceste - s tem se obnovi močan rob anonimne zazidave med projektnim območjem in historičnim centrom Bohinjske Bistrice. Prav tako se ohrani in uredi zelena površina z vrtom med obstoječo železniško postajo in sanitarnim objektom v okviru smernic Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije, na podlagi katerih se ponovno zasadi nasad visokih vrtnic in manjših drevesnin.

Južno od paviljona potniškega središča se historični južni vrt reinterpreterira kot ploščad med obstoječo železniško postajo in paviljonom, z zasaditvijo simboličnega drevesa med njima. Ploščad služi dobri povezljivosti območja, medtem ko se vrt v fizični obliki premesti južno od paviljona. Tukaj se historična osni vrt reinterpreterira v urbano zeleno strukturo, ki ustvarja oster rob proti jugu natečajnega območja in stanovanjski stavbi. Pri zasaditvi se uporabi v skladu z zahtevami Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije prostorastoče grmovnice, kot so nepozebnik, vanhoutova medvejka, brogovita, in mirtolistno kosteničevje, topole in divje kostanje ter ostale, ki dobro prenašajo velike temperaturne amplitude v Bohinjski kotlini. V okviru tega reinterpetiranega historičnega vrta se predvidi tudi nadomestni pitnik v okviru zahtev Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije. Pred zasaditvijo se bo pripravila krajinsko-arhitekturna študija, ki bo upoštevala lokalno biosfero in historične reference.

V skladu z zahtevami natečajne naloge se na vsaka 4 parkirna mesta parkirnega otoka in parkirišča za avtodome predvideva umestitev drevesnin (gabrov). S tem se zagotavlja primerno ozelenitev parkirnih mest in preprečuje pretirano segrevanje zunanjih površin.

Odprta javna površina ki leži med obstoječo železniško postajo in novim paviljonom potniškega središča služi polega spoštljivega odmika od obstoječe historične gradnje, tudi kot prostor, ki se lahko potrebi uporablja za dogodke na prostem. Med možnimi dogodki se lahko tukaj gosti del vaške tržnice, tržnice s hrano, manjše prireditve ali tudi razširjene razstave novega muzeja na prosto.

Kjer je mogoče in kjer je javna površina na raščenem terenu so tlaki porozni v obliki granitnih kock. Na mestu nad parkirno hišo se tlakovanje nadaljuje smotro in tesno. Glavnina javne površine je tlakovana z lokalnimi granitnimi kockami je komplementarna notranjemu tlaku paviljona in otočnega perona. Parkirišča so tlakovana kot ozelenjen tlak granitnih kock, z vmesnimi travnimi dilatacijami. Asfalt je uporabljen le na cesti in uvozom ter izvozom iz parkirne hiše.

Celotno območje je osvetljeno z nizko in diskretno osvetlitvijo ob povezovalnih poteh in cesta ter na javnih površinah. Predvidena je tudi ambientalna osvetlitev fasade objekta obstoječe železniške postaje in paviljona. Paviljon potniškega središča in nadstrešnica nad otočnim peronom imata prav tako stropno osvetlitev, ki omogoča dobro osvetljenost za čakajoče ob železniških tirih. Za varnost ima parkirišče za avtodome tudi svetilke na drogih.

08 TRAJNOST ZASNOVE

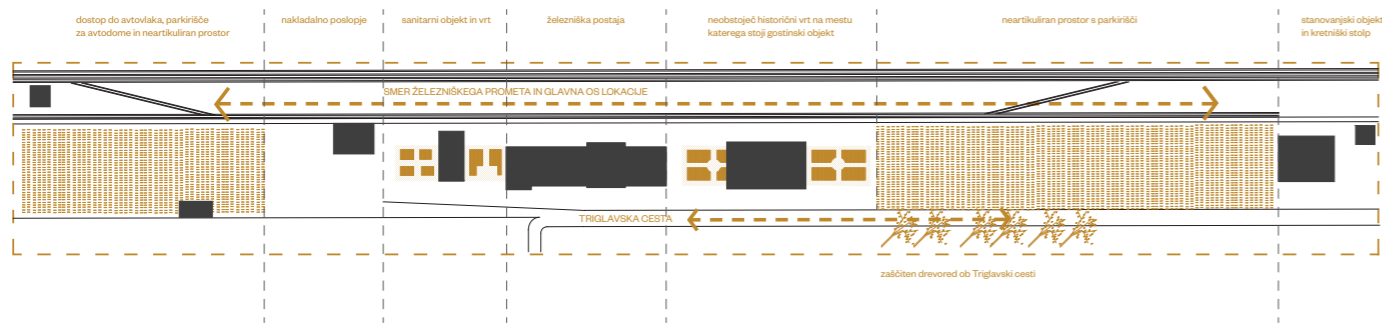
Za potrebe projektne zasnove se odstrani le en objekt (in sicer lesen gostilni objekt, ki je tudi sicer predviden za odstranitev). Vsi ostali objekti na območju je ohranjajo ter obnovijo, kar je ključno za uporabo območja in projektiranje v okviru trajnostnih načel. Stari objekti se tako uporabijo ponovno, bodisi v istem ali novem programu glede na programsko shemo. Novo oblikovani objekti se oblikujejo na način dobrega gospodarjenja z uporabljenimi materiali. Skladno z Uredbo o zelenem javnem naročanju zasnova vključuje učinkovito rabo energije in obnovljivih virov energije, učinkovito rabo vode, racionalno ravnanje z odpadki ter zagotavlja zdrave bivalne in delovne razmere in uporablja okolju prijazne gradbene materiale in izdelke.

Večina stavbinega končnega ogljičnega odtisa (več kot 90%) se zasnuje v stavbni zasnovi pred nadaljnimi razmisleki o energetski trajnosti v tehnološko-fizikalnem smislu. Paviljon, nadstrešnica in parkirna hiša se tako zasnujejo kot razmeroma enostavne konstrukcije z čim bolj obsežno uporabo naravnih materialov. Predvsem paviljon s svojo strukutno shemo omogoča dolgotrajno fleksibilnost zasnove. S tem zasnova ne zariše le ene dokončne možnosti uporabe, vendar pušča odprto možnost spreminjanja notranjega ustroja paviljona glede na aktualne potrebe skozi celoten življenjski cikel stavbe.

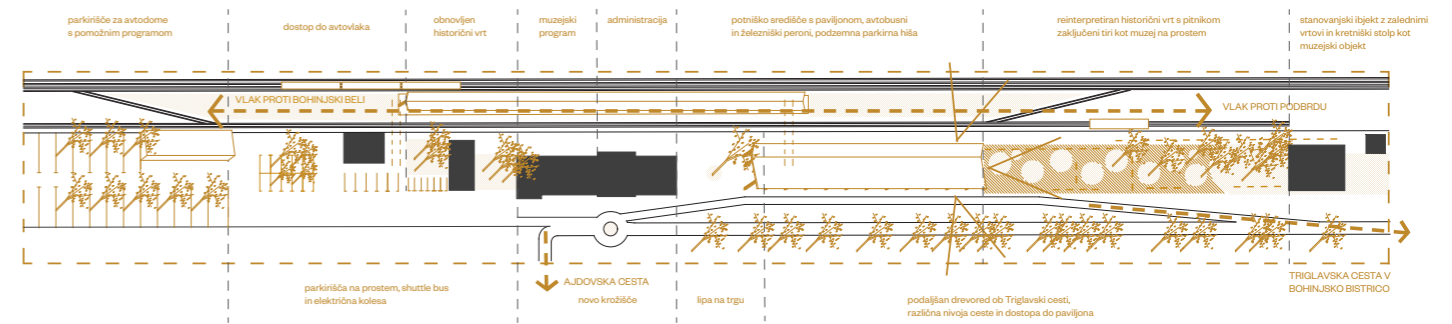
Kot primarni vir ogrevanja bo koriščen obstoječe toplovodno omrežje. Za segrevanje sanitarne vode v času izven kurilne sezone so predvideni pretočno sončni kolektorji. Obstoječi objekti bodo ogrevani z radiatorskim ogrevanjem, medtem ko bo volumen novega paviljona ogrevan s talnim gretjem. Prezračevanje objektov je zasnovano kot centralni mehansko prezračevanje. Minimalne količine svežega zraka za posamezni prostor bodo določene po Pravilniku o prezračevanju in klimatizaciji stavb. Prezračevanje bo kombinirano s sistemom ogrevanja in hlajenja. Uporabijo se integrirane prezračevalne naprave (klimati), ki omogočajo ogrevanje in hlajenje svežega zraka, in vračanje odpadne toplote z visokim izkoristkom ter z varčnimi EC motorji za ventilatorje. Dovajanje in odvajanje zraka iz prostorov bo urejeno z ustreznimi dovodnimi in odvodnimi prezračevalnimi elementi.

Uporaba okolju prijaznih materialov in sodobnih tehnoloških rešitev, UV senčenjem zasteklenih površin, obsežno zasaditvijo zelenja na območju, uporabo trajnostnih možnost energetskih virov in spremembo prometnega režima v celotni Bohinjski kotlini se nadaljno zniža ogljični odtis stavbe in tudi celotne ureditve. Zasnova objektov in ureditev celotnega območja s tem sledi Pravilniku o učinkoviti rabi energije v Sloveniji in tudi evropskim ciljen Novega Bauhauusa. Zasnova je tako trajnostna tako v lokalnem kot globalnem kontekstu.

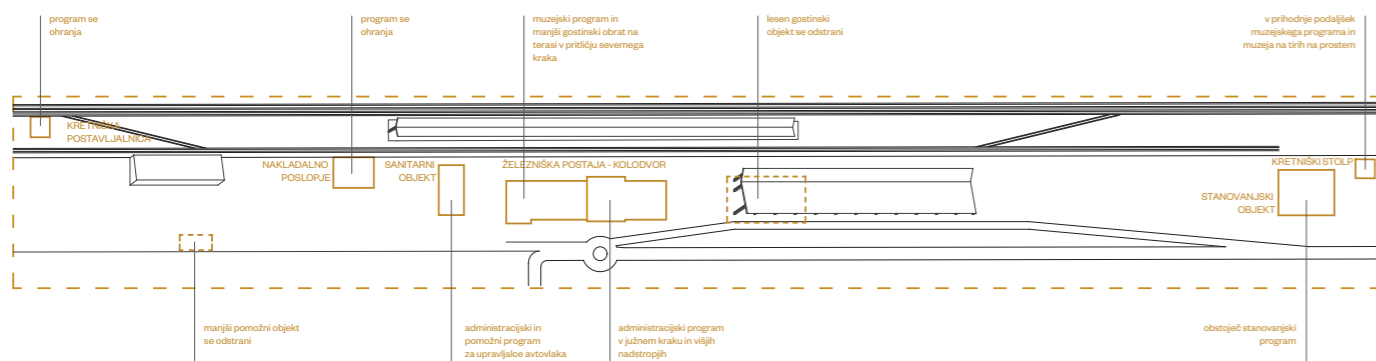
Koncept obstoječe urbanistične zasnove in rabe prostora



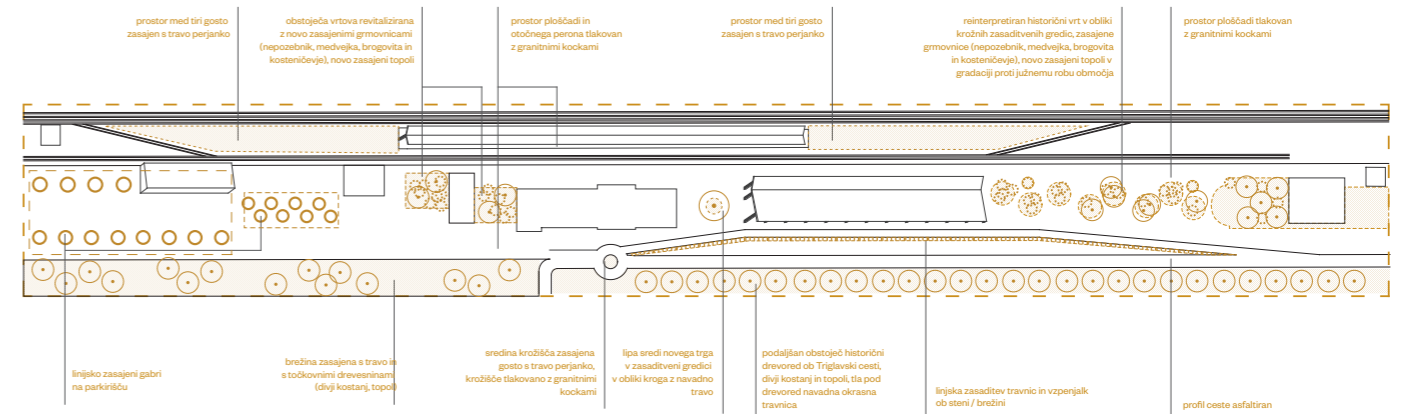
Koncept predlagane urbanistične zasnove in rabe prostora



Prikaz uporabe obstoječih stavb na projektnem območju



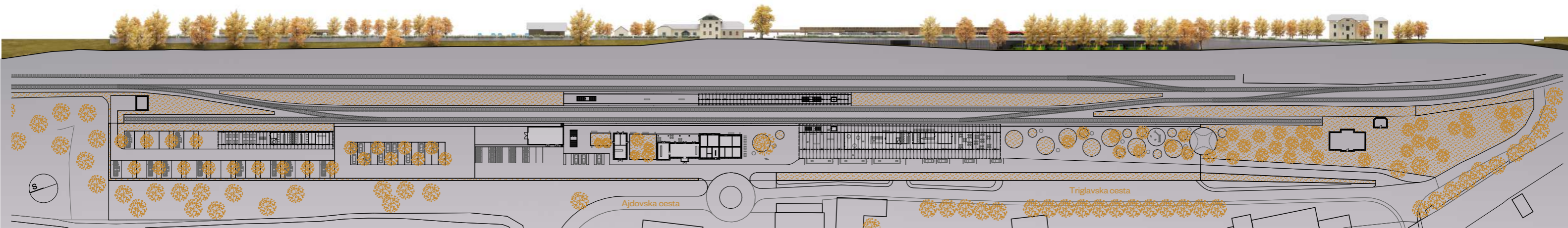
Prikaz zasnove ozelenitve projektnega območja



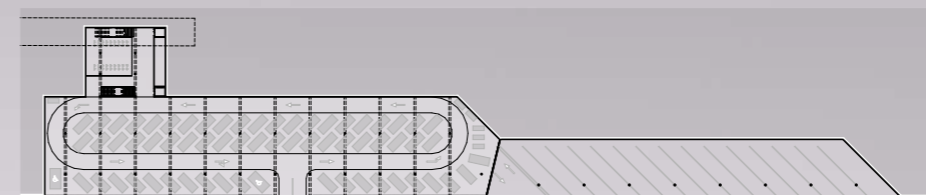
Predpisan pogled v ptičji perspektivi na ureditev projektne območja s severa



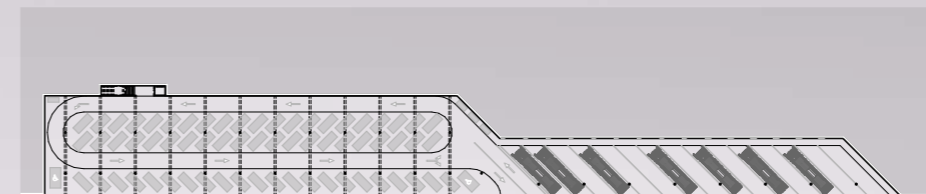
Fasadni pogled proti vzhodu



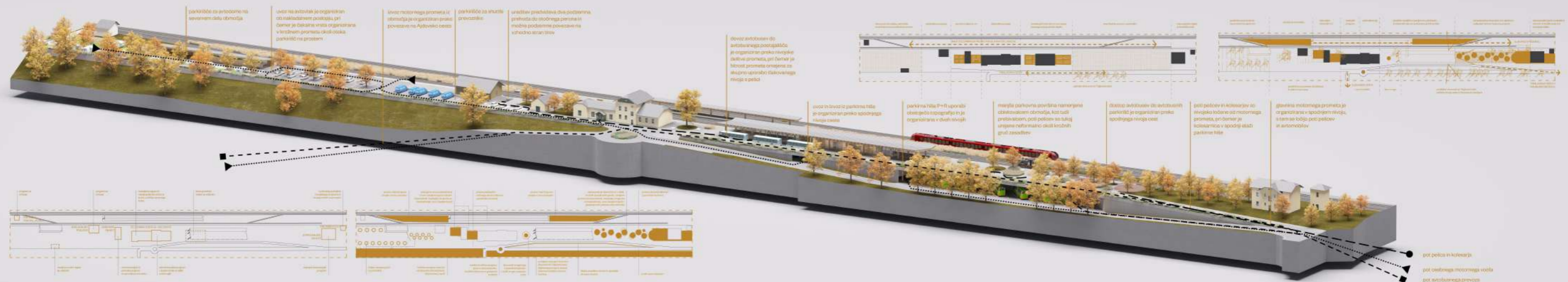
Situacijska ureditev projektnega območja

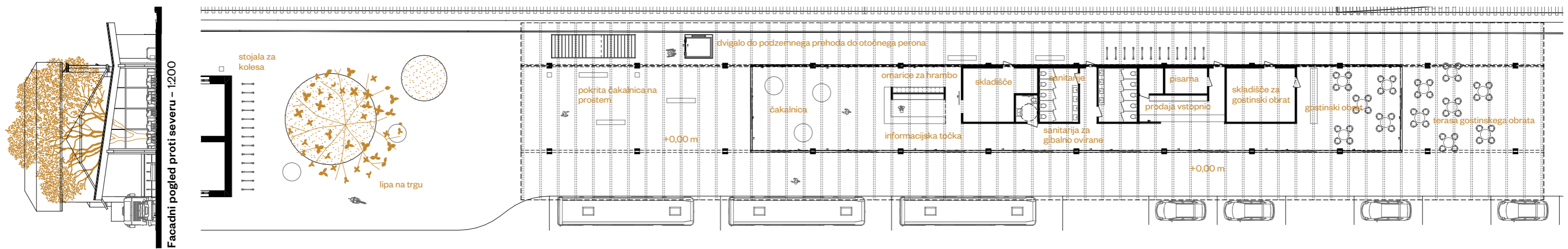


Tloris zgornje etaže podzemne parkirne hiše

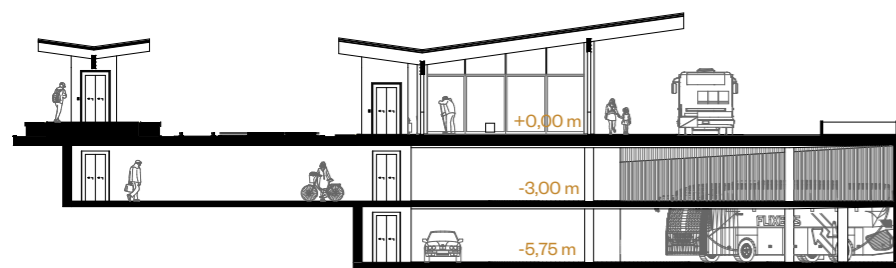


Tloris spodnje etaže podzemne parkirne hiše

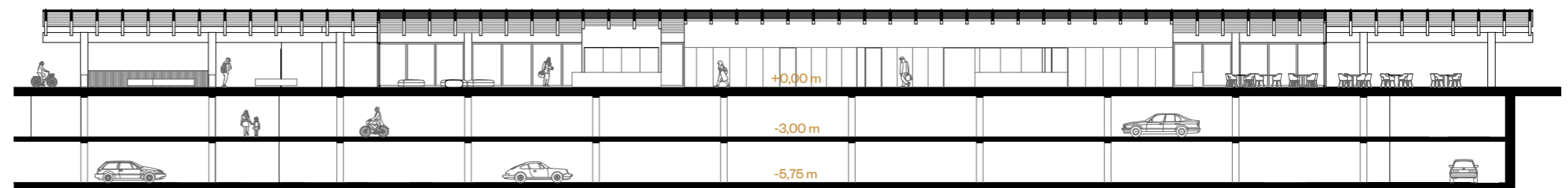




Tloris pritličja potniškega paviljona – 1:200

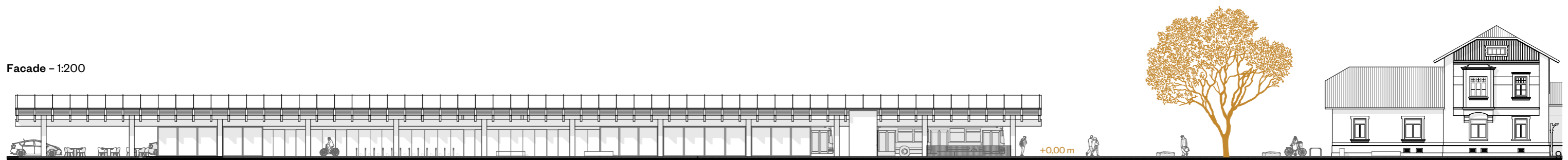


Prerez skozi otočni peron, potniški paviljon in kletne etaže – 1:200



Prerez skozi paviljon potniškega središča in kletne etaže – 1:200

Facade – 1:200



Namera zasnove je oblikovanje nove vstopne točke tako za Bohinjsko Bistrico, kot tudi Občino Bohinj in bližnji Triglavski narodni park. Kot takšen mora vstopni moment poudariti čudovito okolico in vzbuditi nostalgijo ob misli na zgodovino železnice. Oblikovna izhodišča odgovarjajo programski shemi natečajne naloge z zadržanim arhitekturnim oblikovanjem – z uporabo naravnih in lokalnih materialov ter enostavnih arhitekturnih oblik. Dvignjen podstavek platforme skriva površine za mirujoči promet v podzemne etaže in s tem omogoči nemoteno povezavo pešcev z reinterpretiranim vrtom in parkovno ureditvijo ter mestom. Arhitekturno oblikovanje išče svoje reference v lokalnem kontekstu in se podreja obstoječemu oblikovanju obstoječih stavb železniške postaje, pri čemer se neposredno naveže na artikulacijo lesenih teras ob železniškemu peronu.

Končna rešitev je skupen arhitekturni in prometno-infrastrukturni jezik, ki postavlja izkušnjo obiskovalca v ospredje brez prevzetnosti. Monumentalna okolica tako postane tista, ki privablja ljudi in jih omamlja od prihoda do odhoda z območja.

Pogled s paviljona na gostinsko teraso in južna hribovja

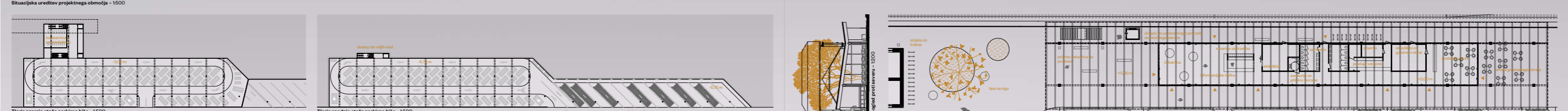
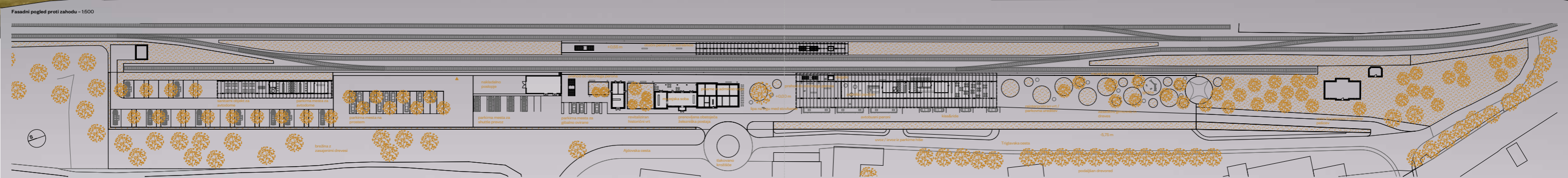


| NR. | PROGRAMSKI SKLOP | program | opis programa | kvadratura / kapaciteta | enota | tabela površin oz. kapaciteta predloga elaborata | enota |
|-----|---|---|--|-------------------------|-----------|--|-----------|
| 1 | Postajna poslopja: avtobusna in železniška postaja, sanitarni objekt, lesen servisni objekt, kretniški stolp ter morebitni nov objekt | Trgovski program | trafika, pekarna, trgovina s spominki | 100 | m2 | 96 | m2 |
| | | Gostinski program | restavracija ali bar | 100 | m2 | 99 | m2 |
| | | Muzejska soba * | lahko v ločenem objektu ali v čakalnici | 50 | m2 | 52 | m2 |
| | | Sanitarije | za obiskovalce | 50 | m2 | 45 | m2 |
| | | Čakalnice max | zavetišče na peronu in čakalnica znotraj postajnega poslopja | 100 | m2 | 101 | m2 |
| | | Informacijska točka | turistično informacijski center, prodaja kart | 30 | m2 | 35 | m2 |
| | | Shramba za potnike | omarice za shranjevanje | 30 | m2 | 26 | m2 |
| | | Pisarniško tehnični del | pisarne za zaposlene ** | 30 | m2 | 175 | m2 |
| | | | sanitarije za zaposlene *** | 20 | m2 | 23 | m2 |
| | | | skladišče za vzdrževalne naprave | 100 | m2 | 117 | m2 |
| | poljuben dodaten program | maksimalna kvadratura | 50 | m2 | 56 | m2 | |
| | | SKUPAJ z manipulacijskimi površinami | | 660 | m2 | 825 | m2 |
| 2 | Avtobusna postaja - nadstrešek | nadkrita postajališča | število postajališč okvirna kvadratura nadstreška | 3 900 | pm m2 | 3 920 | pm m2 |
| 3 | Pokrita garažna hiša | parkirna mesta za osebne avtomobile | število parkirnih mest okvirna kvadratura | 130 3 200 | pm m2 | 130 4100 | pm m2 |
| 4 | Zunanje parkirne površine | parkirna mesta za osebne avtomobile | car sharing, el. polnilnice, taxi, kratkotrajno parkiranje | 25 | pm | 34 | pm |
| | | avtobusi | | 15 | pm | 15 | pm |
| | | shuttli | | 10 | pm | 10 | pm |
| | | | SKUPAJ z manipulacijskimi površinami | 4 000 | m2 | 2700 | m2 |
| 5 | Parkirišča za kolesa | pokrita parkirišča | ograjena in varovana, možnost zaklepanja | 30 | pm | 30 | pm |
| | | stojala za kolesa | | 30 | pm | 30 | pm |
| | | SKUPAJ z manipulacijskimi površinami | | 400 | m2 | 200 | m2 |
| 6 | Parkirišča za motorna vozila | število mest | | 10 | pm | 10 | pm |
| | | | SKUPAJ z manipulacijskimi površinami | 100 | m2 | 100 | m2 |
| 7 | Parkirišče za avtodome | stojišča za avtodome | | 22 | pm | 24 | pm |
| | | pripadajoča infrastruktura | recepcija | 15 m | m2 | 47 | m2 |
| | | | sanitarije s tuši **** | 50 m | m2 | 85 | m2 |
| | | SKUPAJ z manipulacijskimi površinami | | 2 500 | m2 | 2100 | m2 |
| 8 | Kiss&ride območje | | | 3 PM | pm | 6 | pm |

| OPOMBE K REKAPITULACIJI POVRŠIN IN PROGRAMU | |
|---|---|
| * | Avtorjem pričujoče zasnove menimo, da je velikost zahtevanega muzejskega prostora nesorazmerna glede na historično relevantnost železniškega prometa in železniške postaje za območje. V okviru zasnove smo sicer zadostili zahtevani kvadraturi, vendar zasnova predvideva širitev muzejskega programa v muzej na prostem ob parkovni ureditvi na jugu projektnega območja in kasneje tudi v kretniški stolp (katerega natečajna naloga ne upošteva). |
| ** | Zasnova predvideva uporabo obstoječe stavbe železniške postaje za uporabo pisarniškega in administracijskega programa. Zasnova predvideva re-uporabo obstoječega stavbnega tkiva - t.i. "retrofitting". Pri tem je pomembno upoštevati bistveno manj porabljenega ogljičnega odtisa, kot če bi za isti program predvidili graditi novo stavbno tkivo. Stavba se s tem približa željenim ciljem evropskega programa Novega Bauhausa in Pariške deklaracije. Seveda je pri tem potrebno upoštevati obstoječo historično stavbno artikulacijo. Avtorjem naloge se nam je zdelo smotno razdeliti obstoječo stavbo v dva dela, in sicer severni pritlični del za muzejske potrebe in južni pritlični ter nadstropni del za pisarniške potrebe. S tem zasnova presega pričakovano predpisano kvadraturu za pisarniške prostore, vendar avtorji pričujoče naloge menimo, da se s tem predvidi boljše delovne pogoje v okviru Zakona o varnosti in zdravju pri delu (ZVZD-1). Hkrati je smotno predvidevati tudi bodoče potrebe za več delovnih mest, glede na statistiko vedno večje količine prihajajočih turistov v območje Bohinjske kotline. |
| *** | Zasnova predvideva reuporabo obstoječe stavbe sanitarij za ločene administracijske prostora za potrebe avtoviaka, kot je to dovoljeno na str. 31 natečajne naloge. Pri tem se sanitarije za zaposlene locirajo v obstoječi železniški postaji. V kolikor želi naročnik ne vidi potrebe po ločeni administraciji in želi obdržati program v obstoječem ločenem sanitarnem bloku, se lahko zasnovo prilagodi. |
| **** | Zasnova oblikuje tretjo paviljonsko strukturo za potrebe sanitarnega bloka parkirišča za avtodome. Pri tem je objekt artikuliran kot odprt volumen, znotraj katerega so oblikovane zaprte celice za sanitarije in tuše. Avtorji menimo, da so zasnovane sanitarije in pomožni programi omogočajo boljše in in higiensko uporabo prostora v okviru minimalnih normativov za projektiranje javnih sanitarij. V kolikor naročnik želi manjše sanitarne bloke je to seveda mogoče prilagoditi v okviru modularnosti novega sanitarnega bloka. |

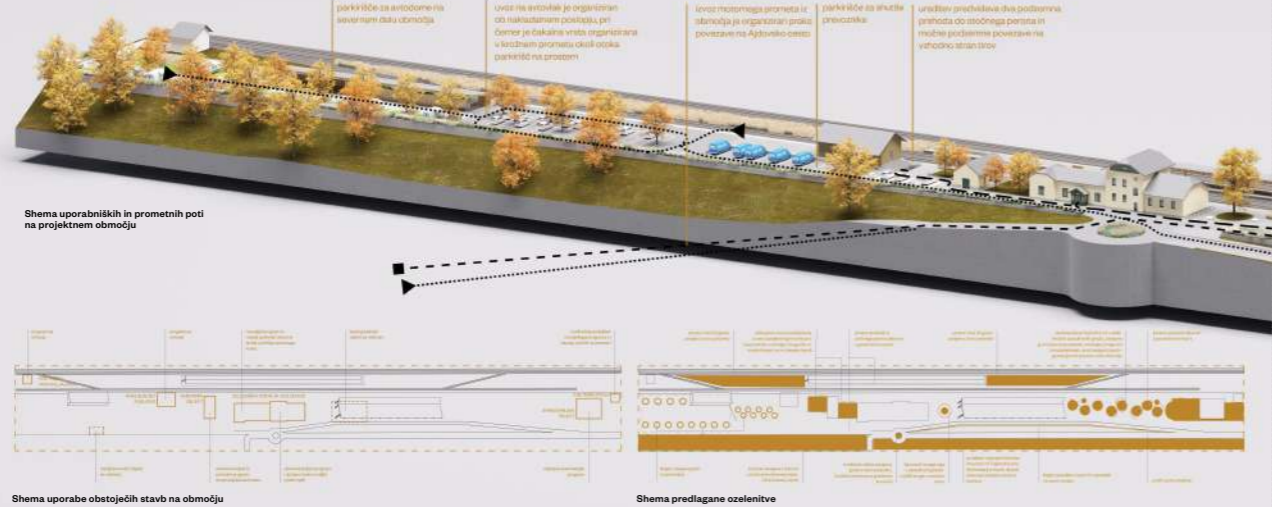
Ocena investicije brez ddv: 14.500.000 EUR

Pogodbena cena za projektno dokumentacije brez ddv: 480.000 EUR



Namera zasnovne je oblikovanje nove vesepne točke tako za Bohinjsko Bistrico, kot tudi Občino Bohinj in bližnji Triglavski narodni park. Kot takšen mora vsopni momenti postati čudovito okolico in vzbuditi nostalgijo ob misli na zgodovine železnice. Oblikovna izhodišča odgovarjajo programski shemi natečajne naloga z zaščranim arhitekturnim oblikovanjem - z uporabo naravnih in lokalnih materialov ter enostavnih arhitekturnih oblik. Dvigljen podstavek platforme skuje površine za mirnejši promet v podzemne etaže in s tem omogoči nemoteno povezavo pešcev z reinterpretiranim vrtom in parkovno ureditvijo ter mestom. Arhitekturno oblikovanje kaže svoje reference v lokalnem kontekstu in se podreja obstoječemu oblikovanju obstoječih stavb železniške postaje, pri čemer se neposredno navezuje na arhitekturno lesenih teras ob železniškemu peronu.

Končna rešitev je skupen arhitekturi in prometno-infrastrukturi jezik, ki postavlja lokalno oblikovalca v osrednje breme prevezatnosti. Monumentalna okolica tako postane tista, ki privablja ljudi in jih omamlja od prihoda do odhoda z območja.



Pogled s paviljona na gostinsko teraso in proti južnim hribovjem



Predpisan pogled v ptičji perspektivi na ureditev projektnega območja s severa