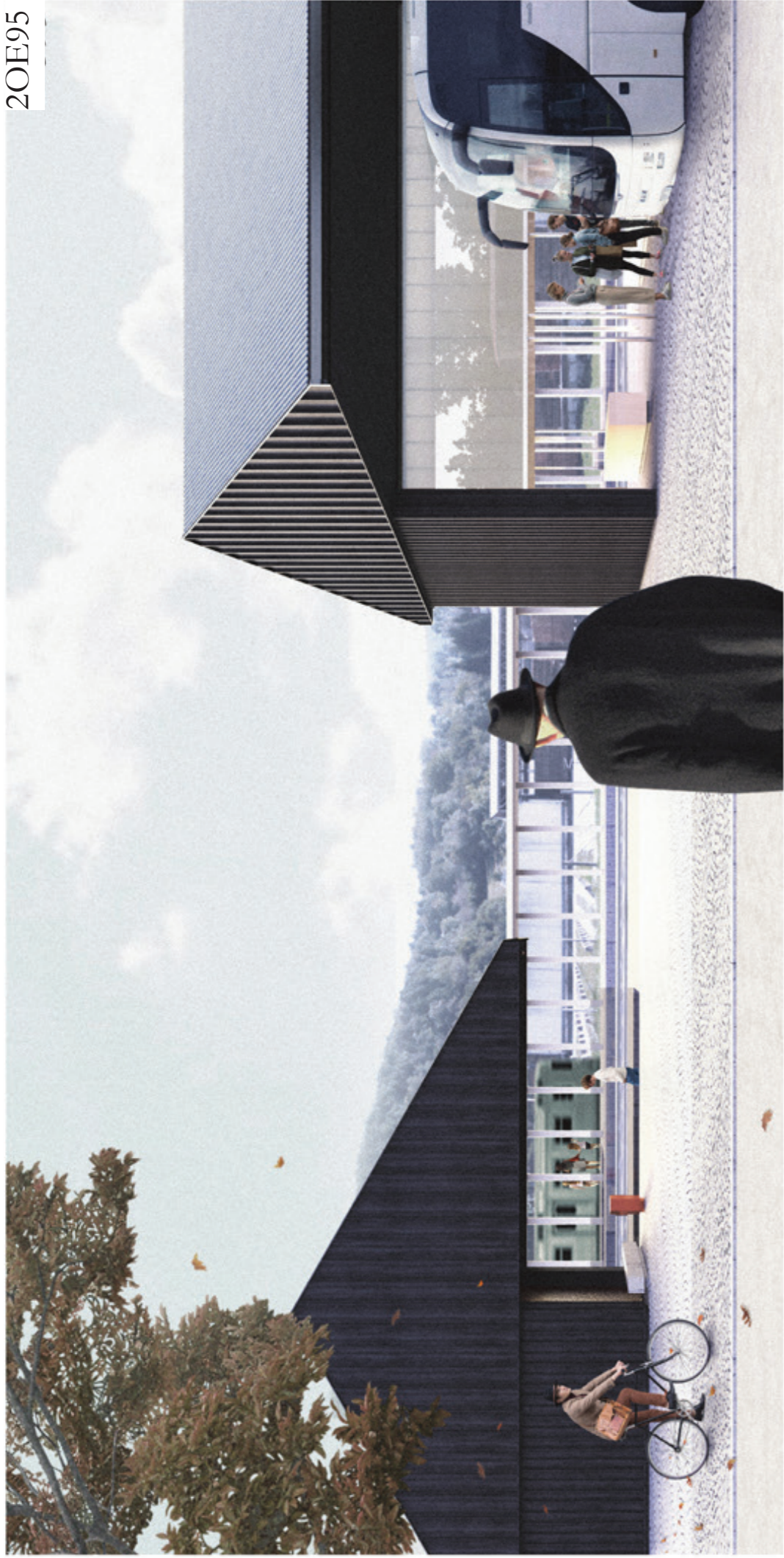


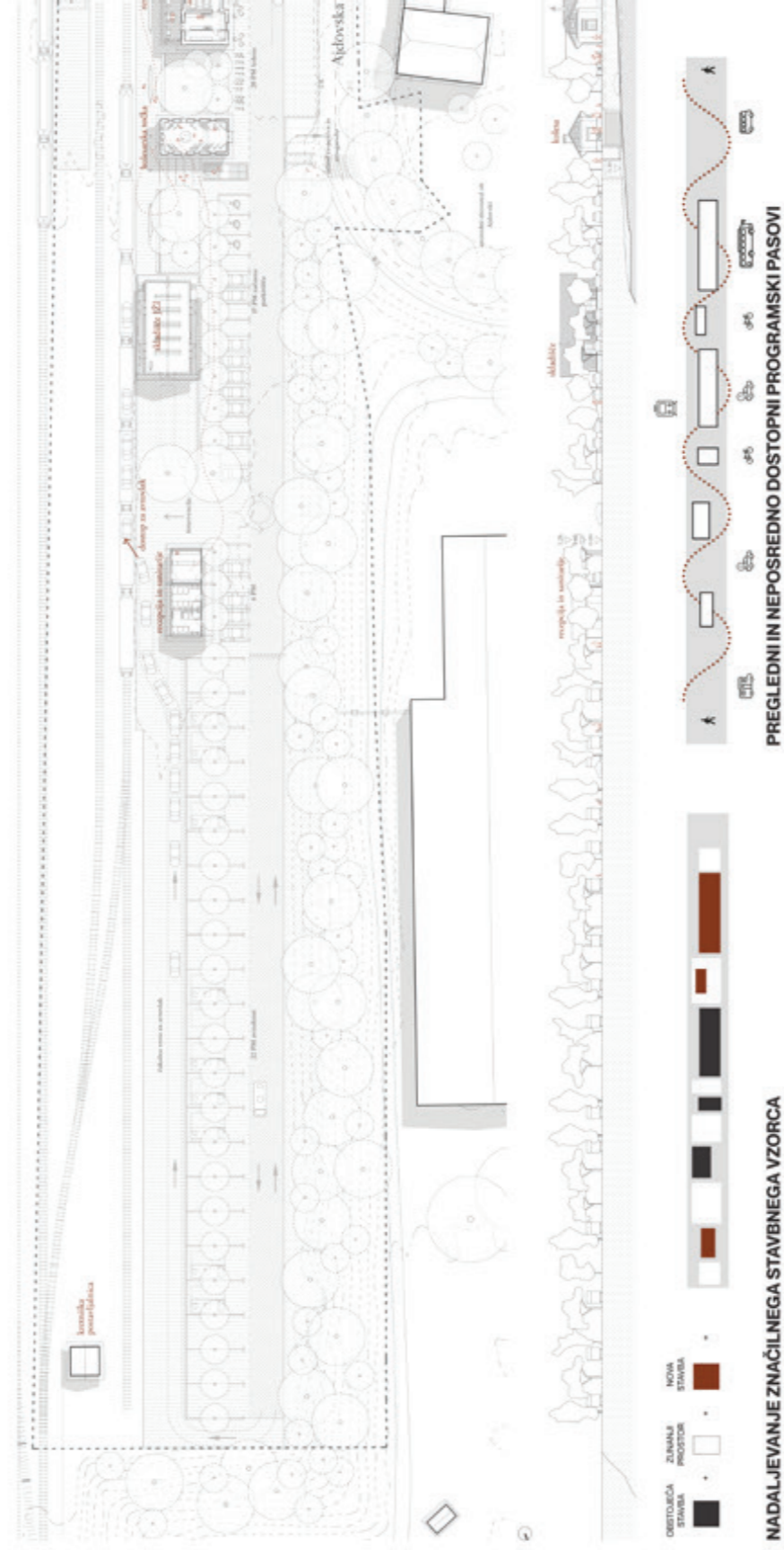
POTNIŠKO SREDIŠČE BOHINJSKA BISTRICA



POTNIŠKO SREDIŠČE BOHIJSKA BISTRICA

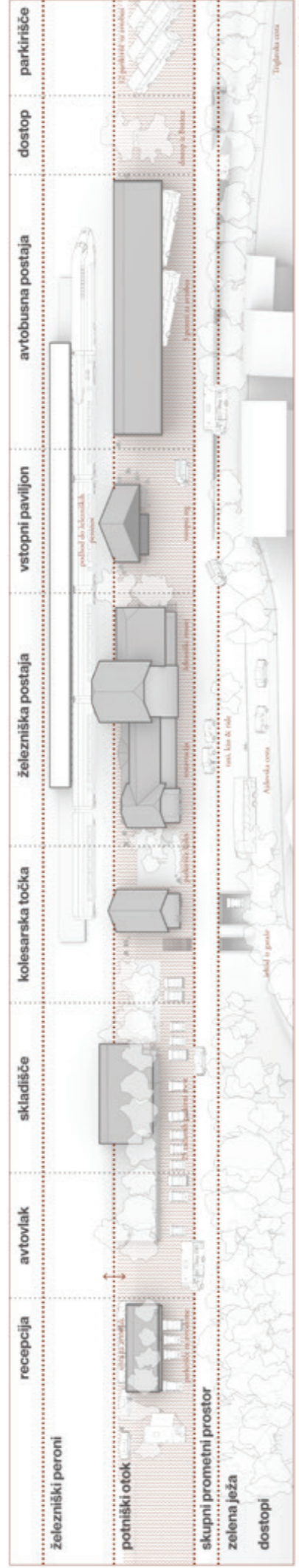
Če je na začetku 20. stoletja v Bohinjski prostor prinesla zanos, esencija in prve obkroževalce izgradnja Bohinjske železnice, bo danes njeno prihodnost, trajnostno mobilnost in turizem za 21. stoletje odločil novo potniško središče Bohinjska Bistrica. Zasnova središča, ki bo za množičnega prevoznarja prvi stik v Bohinjem, mora tako biti več kot zgolj prevozna točka – postati mora zgleden primer razpisane mobilnosti, ki vzpodbuja in ozavešča kakovostnejše, varnejše s vlakom in avtobusi in drugim javnim prevoznim v isti regiji.

Predlagana zasnova na spodnjih in jasn način nadaljuje prepoznane vzorce gradnje ter definira odprto urbanistično okolje v katero so umeseni vsi potrebni programi. Prometno organizacijo s pešci in kolesarji na čelu, karakterizirajo enostavni in jasni prometni pasovi in središča kaznih se oblikuje t.i. "potniški otok". V prvoizvedljiva je izdelava zasnove potniškega središča v posebej postrojenem prilagodljivosti na raznolike scenarije tude in oljše promencne ureditve ter faznost izvedbe. Z umestitvijo obkrožen, programov, zunanjih prostorov in prometne ureditve v pregledno zasnovo strukturo, bo tudi ob prvem prestopu izkustva intuitivna, varna in prijetna.



NADALJEVANJE ZNAČILNEGA STAVBNEGA VZORCA

PREGLEDNI IN NEPOSREDNO DOSTOPNI PROGRAMSKI PASOVI



pregled z stavbo



KONSTRUKCIJSKA ZASNOVA

Z mrežo na 3D ravnino skrajno znižano in izpraznjeno gradnjo za pridobiti svet, morda v nekaterih primerih celo moč, ki bo lahko vključila zasnovo iz prejšnjih 10 let, hodišče in avtobusni kiosk in robašnik.



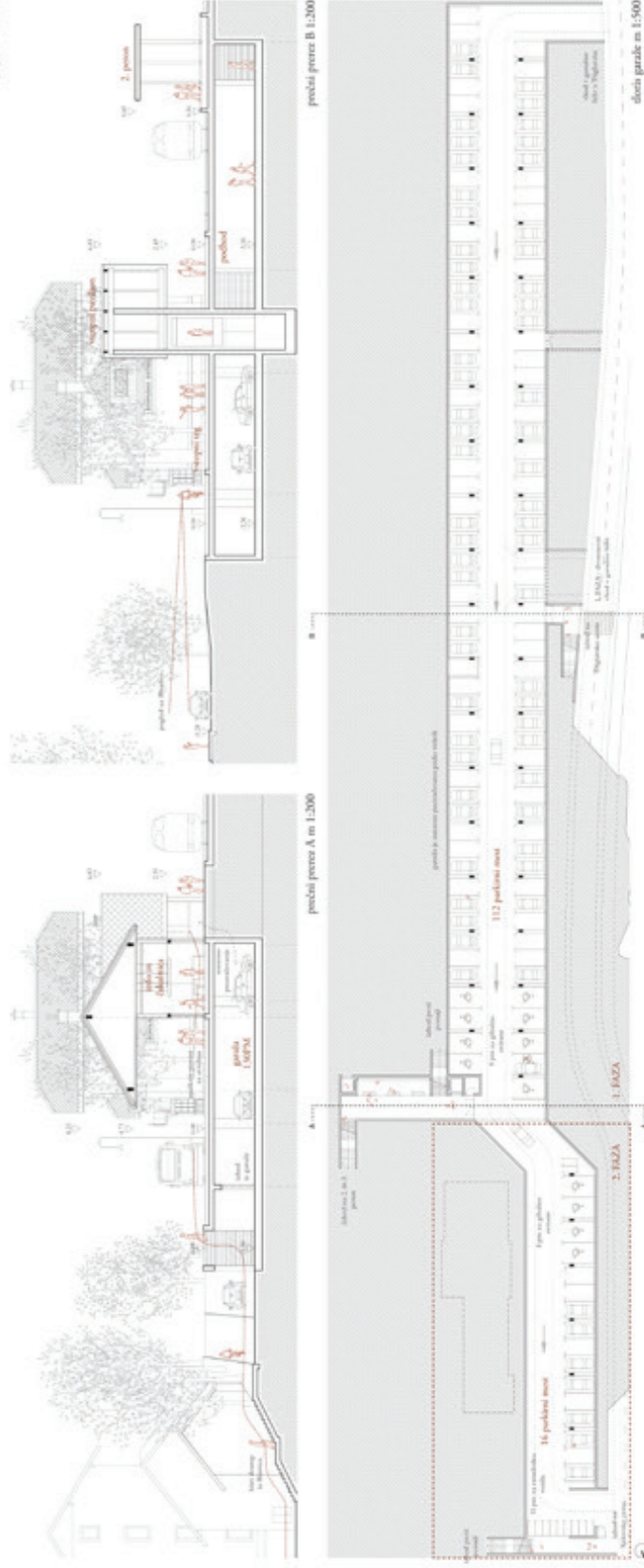
OSEBNI PROMET - 1. FAZA

osobni promet z vlakom in avtobusom na izstopno mesto



OSEBNI PROMET - 2. FAZA

osobni promet z vlakom in avtobusom na izstopno mesto in razdeljenim izstopnim prostorom



prečni preseki A in B 1:200

prečni preseki B in C 1:200

sklepi garde n 1:500



PEŠEC

Za kolesarje je organiziran enostaven in varen dostop v smeri do parkov, parkovnih območij s kolesarji in tudi in več priložnosti za uporabo prostora.

KOLO

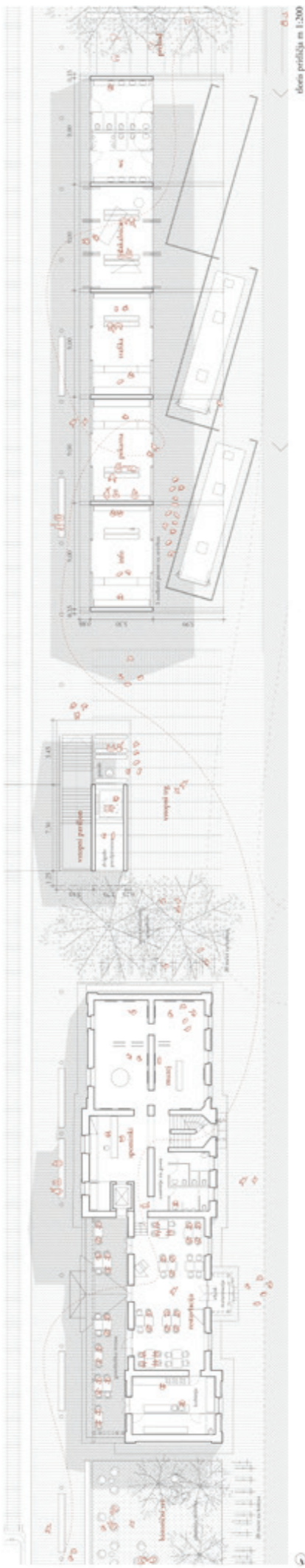
Za kolesarje je organiziran enostaven in varen dostop v smeri do parkov, parkovnih območij s kolesarji in tudi in več priložnosti za uporabo prostora.

JAVNI PREVOZ

Za avtobuse in trolejbuske je organiziran enostaven in varen dostop v smeri do parkov, parkovnih območij s kolesarji in tudi in več priložnosti za uporabo prostora.

ZAČASNI DOSTOPI

Za avtobuse in trolejbuske je organiziran enostaven in varen dostop v smeri do parkov, parkovnih območij s kolesarji in tudi in več priložnosti za uporabo prostora.



UVOD

Gradnja Bohinjske železnice takoj na začetku 20. stoletja je v Bohinjski prostor prinesla prepotreben zanos in energijo v ključnem trenutku, ko je življenje v Bohinju zaradi zatona železarstva, naraščajoče revščine in izseljevanja počasi usihalo.

Danes, 120 let kasneje, se je Bohinj znašel v neki precej drugačni sliki. Ljudje od blizu in daleč si želijo do Bohinja, na kratek izlet ali na daljše letovanje, na miren počitek ali športno rekreacijo, pozimi ali poleti. Število obiskovalcev je v vrhuncih turistične sezone strmo naraslo, prometna infrastruktura pa se na njih postopoma bolj ali manj prilagaja. A če je cestno infrastrukturo zaradi močno povečanega osebnega prometa doletelo veliko sprememb, je železniška postaja v Bohinjski Bistrici ostala bolj ali manj nespremenjena.

Zanimiv niz železničarskih objektov izmenjujočih slemen je zaradi minimalnih posegov skozi čas v dobršni meri ostal ohranjen in zgodovinsko pričevalen, prazen vzdolžen prostor ob njem pa ponuja primeren nastavek za celostno prenovno območja in zasnovano nove glavne vstopne točke v Bohinj, utemeljene na trajnostni mobilnosti.

Če je bila pred stoletjem znanilka prihoda prvih številnejših obiskovalcev izgradnja Bohinjske železnice, bo danes trajnostno prihodnost, mobilnost in turizem za 21. stoletje definiralo novo potniško središče Bohinjska Bistrica.



VZOREC ZAZIDAVE

Postavljanje stavb v niz z vmesnimi presledki naj ostane vzorec pozidave tudi vnaprej.

Natečajno območje zajema površino ob postajnih poslopih z jasno definiranimi robovi na nasuti ježi, ki je ostanek izkopa tunela. Na vzhodu območje od industrijske cone ločujejo tiri, zahodni rob je jasno berljiv z višinskim preskokom, južni rob pa je zamejen z vrtovi ob stanovanjski stavbi, ki se nadaljuje proti drevoredu in potoku Belica. Večina objektov na območju je bila zgrajena leta 1906 ob izgradnji železnice. Z izjemo stanovanjskega objekta na jugu, kretniške postavljalnice in kretniškega stolpa je večinska stavbna masa zgoščena v sredini natečajnega območja. Stavbe različnih velikosti in namembnosti sledijo liniji železnice in se z lokalnimi zamiki, odmiki in presledki postavljajo v pragmatično razporejeno vrsto, ki je sledila prvotni uporabi prostorov. Pri

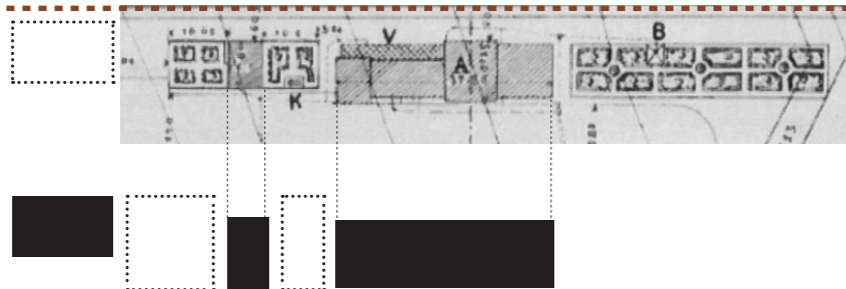
tlorisni zasnovi stavbnih gabaritov so izrednega pomena presledki med njimi, ki so bili ob sanitarnem objektu in južno od postajnega poslopja prvotno urejeni v vrtove.

Postavljanje stavb v niz z vmesnimi prostorskimi presledki naj ostane vzorec pozidave območja tudi vnaprej. To podpirajo kulturno-varstvena določila območja in programska izhodišča natečajne naloge. vzdolžna pozidava stavb v nizu je primerna tako za ožje območje lokacije kot tudi za programsko nadgradnjo območja, kjer je glavno pozornost potrebno posvetiti združevanju in primernemu prepletanju vseh tipov prometa.

Predlagana rešitev na situacijo odgovori z nadaljevanjem niza objektov v obe smeri, s čimer




stavbna masa ostaja odmaknjena od brežine platoja. Program je umeščen v obstoječe in nove objekte soodvisno, s čimer niz objektov zveže v programsko enovito celoto. Območje postane prehodno, pretočno in zvezno, saj program ni več strogo ločen na posamezne stavbe, ampak je prepleten preko celotnega območja. Severni in južni del območja (z izjemo podzemne garaže) ostaneta nepozidana, ravna in sta namenjena manevriranju javnega in osebnega prometa. Garažna hiša, ki zaradi velikosti in namembnosti ne sodi v linearen niz objektov, je vkopana. S tem izkoristi priložnost povezovanja in izboljšanja prehajanja preko lokacije tudi po kletni etaži (prehod do 2. in 3. tira, izhod na nižji nivo Triglavske in Ajdovske ceste...).

PREPOZNAVANJE ZAZIDALNI VZOREC:



NADALJEVANJE VZORCA:



-  OBSTOJEČA STAVBA
-  ZUNANJI PROSTOR
-  NOVA STAVBA

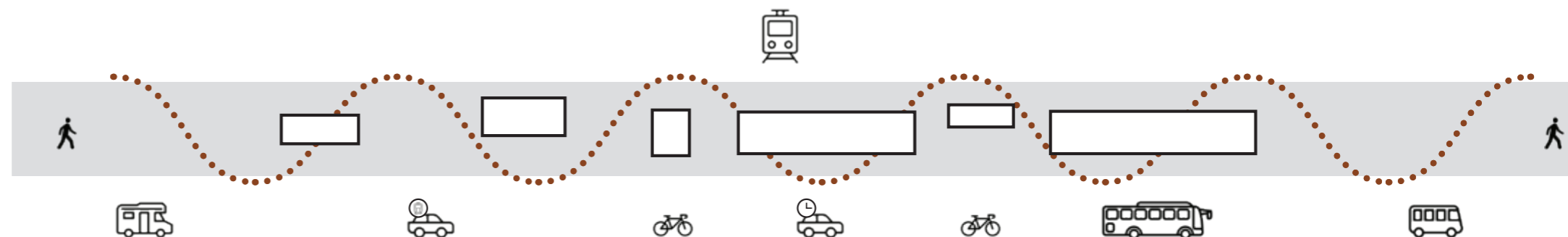
PROMETNI PASOVI

Potniški otok je namenjen izključno pešcu, ki se po njem lahko brez nevarnosti sprehaja med programi in različnimi oblikami prevoza.

Dopolnjen niz programsko mešanih objektov sam po sebi ustvarja potniški otok med železniškimi tiri in cestnim prometom, ki prihaja iz Triglavске ter Ajdovske ceste. Območje je vzdolž daljše stranice v smeri sever-jug razdeljeno na železniški promet s peroni in tiri, potniški otok z vsemi stavbami in programi, skupni prometni prostor (kolo, začasni osebni dostop, taksi, avto(vlak), avtodom, shuttle, avtobus) in zeleno brežino, ki se z nivoja postajnega platoja spusti do dostopne ceste. Jasna in pregledna delitev na vzdolžne pasove dosledno definira značaj odprtega javnega prostora in obiskovalcem intuitivno narekuje način uporabe.

Organizacija prometa je zato jasno berljiva brez pretirane rabe prometne signalizacije, saj prometni pasovi narekujejo gibanje in omogočajo dobro orientacijo po prostoru. K temu dodatno pripomore materialnost tlakov, ki se v coni pešca drobi v manjše merilo, v skupnem prometnem pasu pa tlak postane večjega merila. Skupni prometni prostor je namenjen učinkovitemu manevriranju različnih prevoznih sredstev (kolo, avtomobil, avtodom, taxi, avtobus, shuttle) ter prestopanju iz javnega in osebnega prometa na potniški otok, od koder se uporabnik odpravi naprej po območju.

Potniški otok je namenjen izključno pešcu, ki se po njem lahko brez ovir ali nevarnosti sprehaja med različnimi programi in prehaja med različnimi oblikami prevoza. Umeščanje objektov v vzdolžen niz je ključnega pomena, saj bi njihova umestitev ob Ajdovsko ali Triglavsko cesto predstavljala oviro jasni zasnovi skupnega prometnega prostora in nepotrebno nevarnost za pešca.





PROGRAMSKA MATRIKA

Nov program se umešča zvezno preko celotnega območja.

Območje predstavlja skupaj delujočo celoto in uporabnika povabi, da hkrati obiše več različnih programov in objektov. Obstoječe stavbe so za ta namen v obravnavo vzete kot tabula rasa, predlagan program pa umeščen z mislijo na celotno središče. Predpisan in na novo predlagan program je razporejen glede na lastnosti, značilnosti in potrebe makro in mikrolokacije.

POČIVALIŠČE ZA AVTODOME

Parkirišče je umeščeno na skrajnem severu območja. Zasajeno je z enorednim drevoredom, ki ga ločuje od vrste avtomobilov za avtovlak.

AVTOVLAK

Vrsta vozil, ki čakajo vkrcanje na avtovlak čaka na peronu vzhodno od postajališča za avtodome. Prihajajoča vozila z avtovlaka zapeljejo med recepcijo za avtodome in nakladalno rampo skladišča.

SKLADIŠČE

Lokacija skladišča do nadaljnega ostaja nespremenjena, saj neposredna bližina tirov omogoča optimalen dostop do opreme za vzdrževanje železnice. V kolikor bi se v prihodnosti za skladiščenje našlo kakšen drug ustrezen prostor, se lahko v stavbo, ki je sicer arhitekturno zanimiva, po potrebi in presoji umesti nov atraktivnejši program.

KOLESA

Kolesarnico se uredi v nekdanjem sanitarnem objektu. Poleg varnega parkiranja koles so na tem mestu možna tudi hitra kolesarska popravila ali izposoja. Umestitev koles v prepoznavno in lepo ohranjeno historično hišico postavlja kolesarstvo na pomembno mesto.

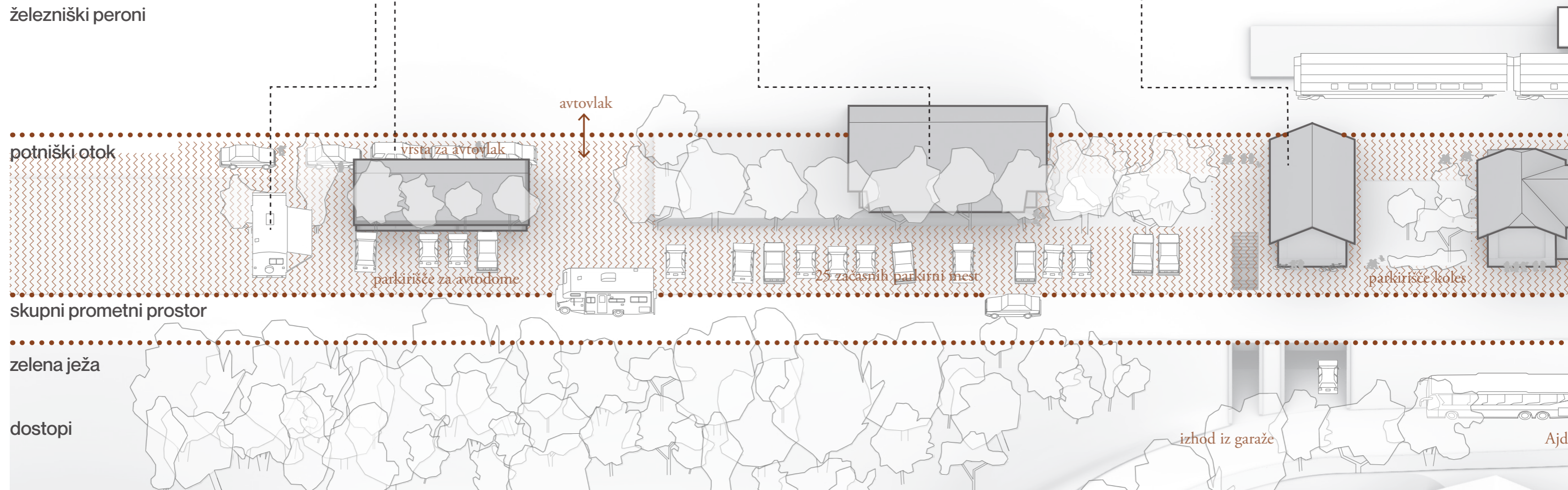
železniški peroni

potniški otok

skupni prometni prostor

zelena ježa

dostopi



• STARA ŽELEZNIŠKA POSTAJA

Menimo, da čakalnice najbolje delujejo v simbiozi s spremljevalnimi programi kot so gostišče, muzej ali trgovina. Obstoječi objekt železniške postaje tako postane večnamensko središče za obiskovalca: od restavracije, trgovine spominkov in muzeja pod odprtim ostrešjem, ter pisarniških prostorov za železnice v nadstropju.

• VSTOPNI PAVILJON IN TRG

Posebnost prostorske matrike nastopi med obstoječo stavbo železniške postaje in novo avtobusno postajo, kjer se med priključkom dostopne ceste in paviljonom pred prvim tirom izoblikuje vstopni trg. Gre za mešano območje, namenjeno tako zadrževanju kot prehajanju. Tu se v presledku med staro in novo stavbo ustvari vozlišče vseh poti preko območja.

• AVTOBUSNA POSTAJA

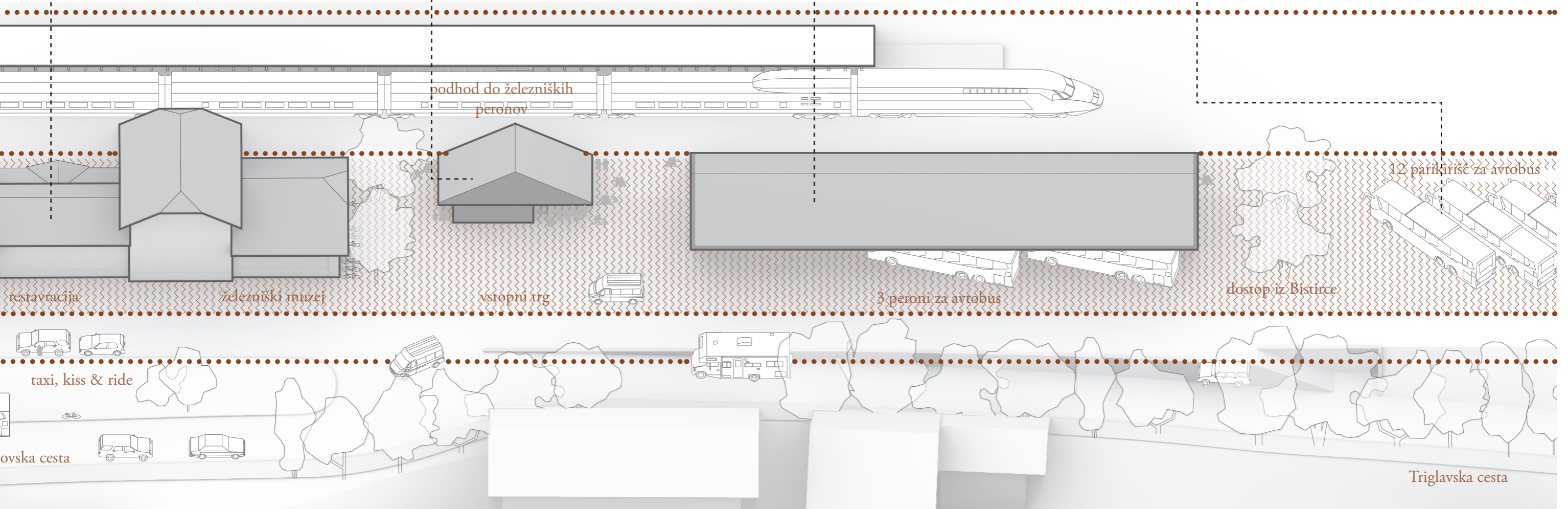
Sodobnejši tip čakalnice tako za avtobus kot vlak, je umeščen v novem objektu z odprto, zračno in svetlo zasnovo, ki je nasprotje zaprtemu zavetju čakalnice, kot jo lahko obiščemo danes. Tudi v tem primeru čakanje popestrijo spremljevalni programi trafike, pekarnice in info točka. Vse nove stavbe so pritlične, s čimer jasno poudarjajo pomen javnega parterja, hkrati pa na pomembnem križišču potniškega transporta same po sebi zagotavljajo univerzalno dostopne prostore.

• PARKIRIŠČE

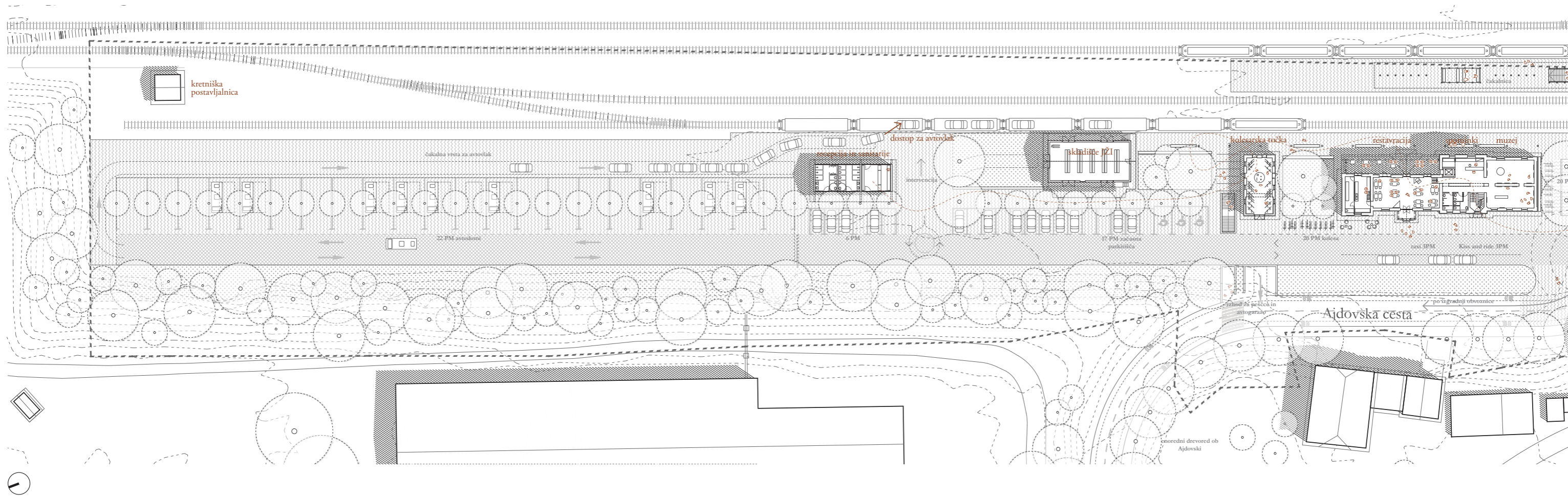
Južni del lokacije je v celoti namenjen parkirišču za vozila javnega prevoza (avtobuse in minibus) Parkirišče je umeščeno med prvi peron in skupni prometni prostor. Vzdolž parkirišča je zasajen drevored, ki nudi senco pešcu, ki mimo parkirišča hodi po peronu. Skrajno južno se poteza zaključuje s parkom.

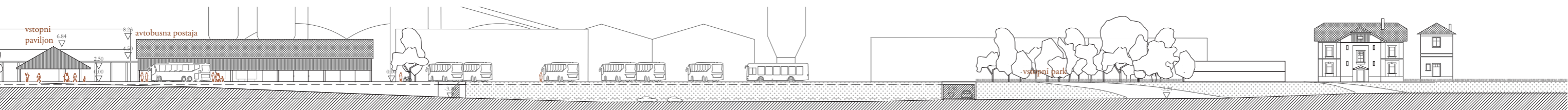
“NOČ V STOLPU” →

V železničarskem stolpu na skrajnem jugu območja se lahko uredi mikro-hostel za prenočitev manjšega števila popotnikov.

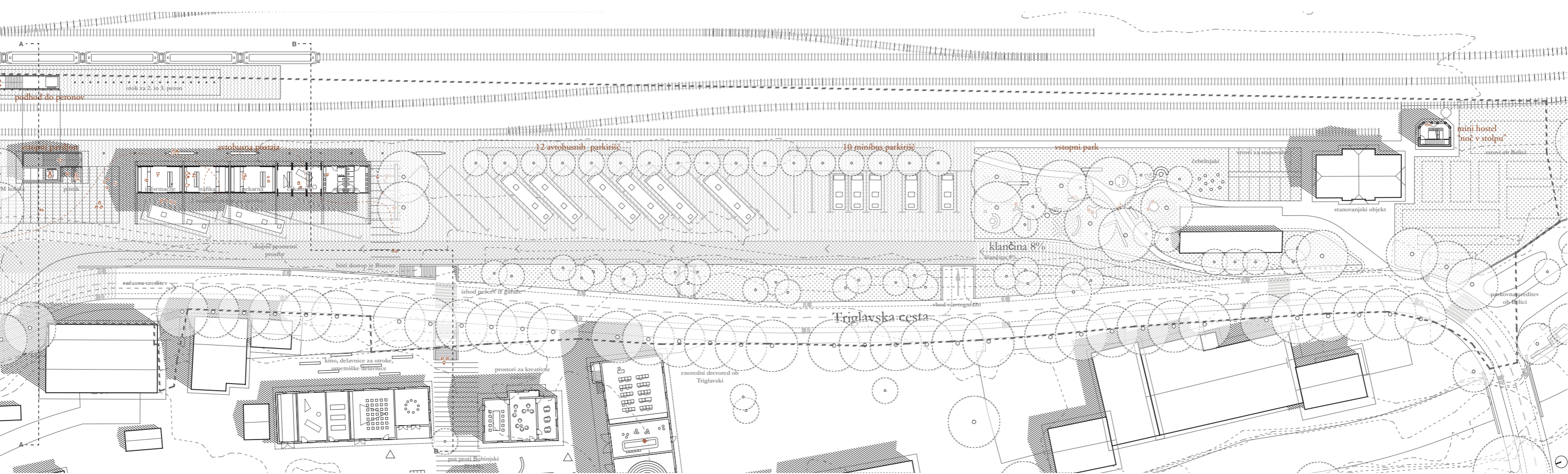


pogled z zahoda





pogled s Triglavske ceste



situacija celotnega območja

PROMETNA ZASNOVA

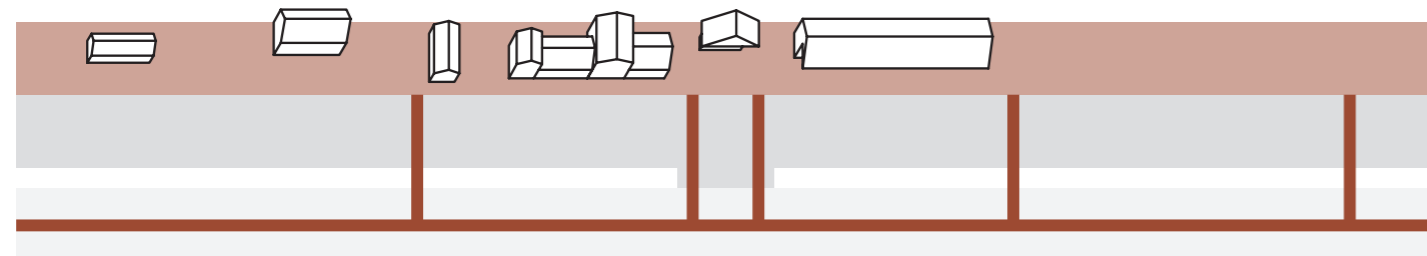
Izhodišča predloga so v jasni razmejitvi med pešcem, ki prostor uporablja ploskovno, in vozili, ki preko lokacije prehajajo linijsko.

Vzdolžni stavbni niz z vzporednimi prometnimi pasovi narekujejo delovanje celotnega območja. Osrednje križišče in s tem primarni dostop do območja za promet ostaja stik med Ajdovsko in Triglavsko cesto.

PEŠEC

Poleg t.i. potniškega otoka okoli stavbnega niza je pešcu namenjen neposreden in enostaven mrežni sistem prehodov in poti po ostalih delih lokacije. Vzdolž Triglavске in Ajdovske ceste je pod drevored umeščen širok pločnik, iz katerega se mestoma priklaplajo prečne povezave tako v smeri potniškega središča, kot v smeri središča Bohinjske Bistrice.

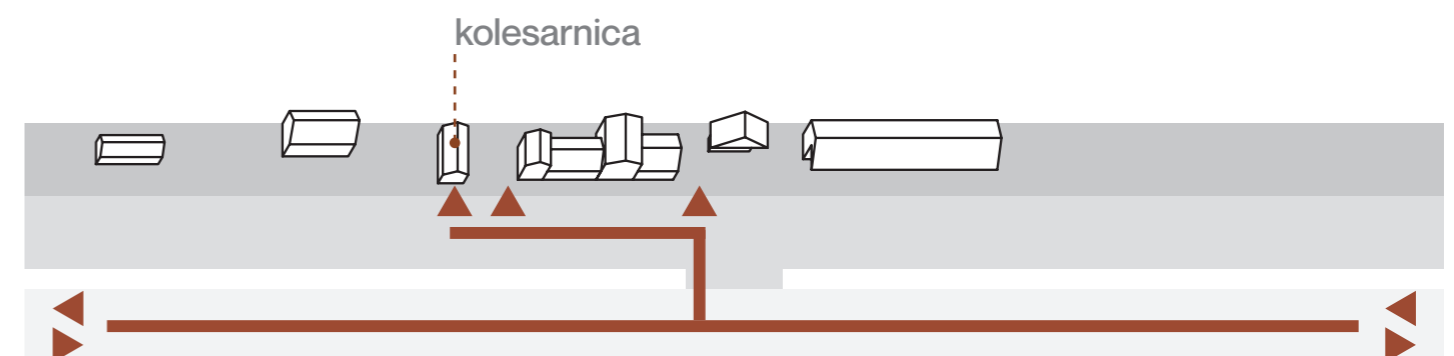
Triglavska cesta s preureditvijo profila postane privlačna povezava tudi za pešca, ki lahko z nje prehaja v obe prečni smeri - tako do potoka Belica, do preurejenih prostorov v Gradbeni, kot preko brežine na postajni plato. Predlagamo, da se Triglavska in Ajdovska cesta v območju obdelave uredita kot območje omejene hitrosti oz. kot cona 30.



KOLO

Posebna pozornost je v prostorski in prometni shemi posvečena kolesarju, saj v kolesu vidimo velik potencial za turizem in "potovanje" po Bohinju. Profil Ajdovske in Triglavске ceste se preuredi, uredi se kolesarska steza v obe smeri, ki obogati mrežo kolesarskih poti preko Bohinja in se v prihodnosti zveže z načrtovanimi kolesarskimi stezami v neposredni bližini (OPN). Kolesarji dostopajo do Potniškega središča preko osrednjega vstopnega trga, kjer se lahko odločijo za več možnosti parkiranja in prestopa na potniški otok. Za hiter dostop je možno kolesa pustiti neposredno ob točki vstopa

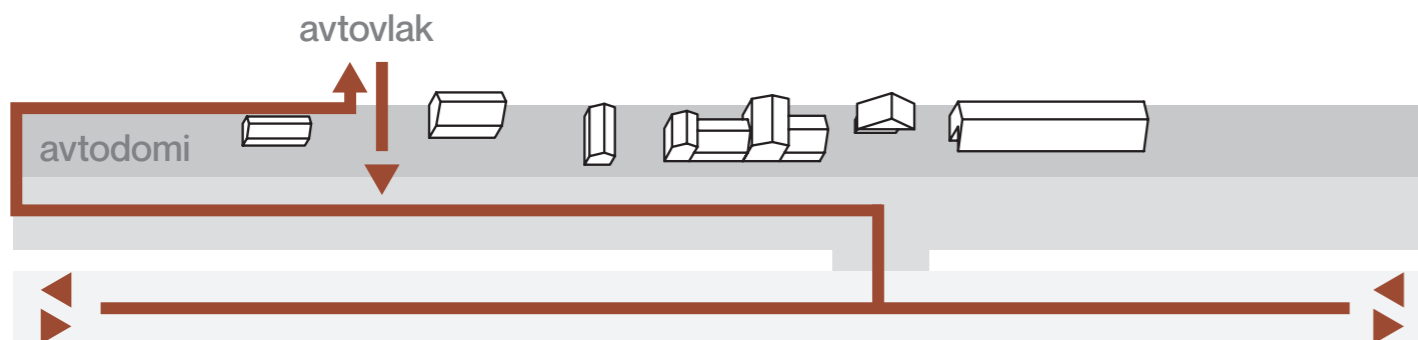
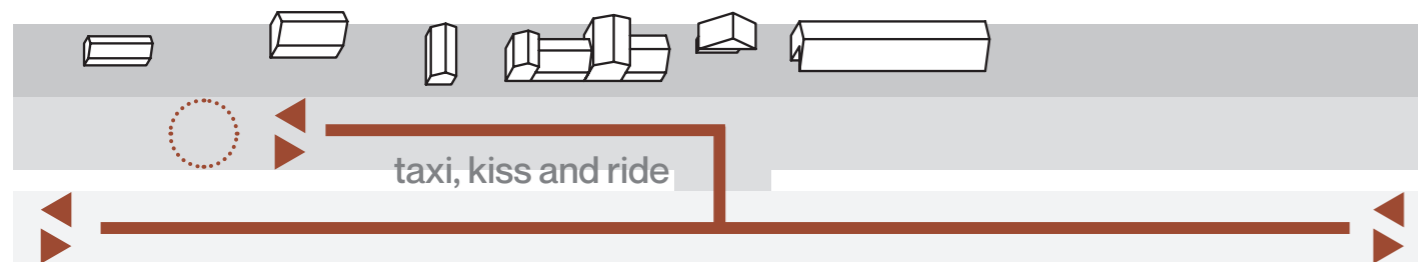
na osrednji ploščadi ob robu vhodnega dela trga. Severno, ob postajnem objektu je dodatnih 20 odprtih mest za kolesa za hiter dostop. Posebna pozornost kolesarjem je izražena s kolesarsko točko v svojem lastnem objektu severno od osrednjega križišča. V zdajšnjem sanitarnem objektu, je varovanem pokrito parkirišče za kolesa z možnostjo popravila. S tem dobi kolo posebno mesto v shemi stavbnega niza, saj mu pripade prostor dobro ohranjene obstoječe stavbe, ki lahko v prihodnosti deluje tudi kot izposojevalnica koles.



OSEBNI PROMET V SPP*

Osrednje križišče na stičišču obeh dostopnih cest, deli skupni prometni prostor na severni in južni del. Severno od križišča deljen prostor uporabljajo kolesarji, avtodomi, taksiji in osebni avtomobili (avtovlak, začasna zunanja parkirišča). Mirujoč promet je ob celotni osi koncentriran med dostopno potjo in območjem pešcev. Poleg varnosti in preglednosti se s tem razbremeni rob platoja in odpre pogled

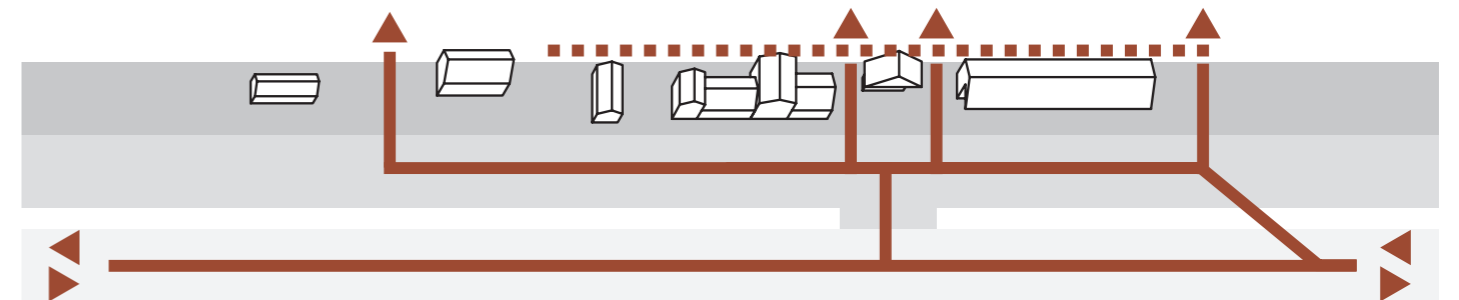
proti zahodu. Hiter dostop (kratkotrajno parkiranje, taxi, dostave, kiss and ride) je omogočen preko osrednjega križišča. Vozila obračajo pred počivališčem za avtodome. Na avtovlak vozila dostopajo vzdolž parkirišča za avtodome in se v smeri jug postavijo v čakalno vrsto na skrajnem zahodu perona.



*skupni prometni prostor na nasutju

INTERVENCIJA

Intervencijska pot poteka po skupnem prometnem prostoru vzdolž celotnega območja. Mestoma so med stavbnimi volumni za namen intervencije omogočeni prehodi do železniške proge.

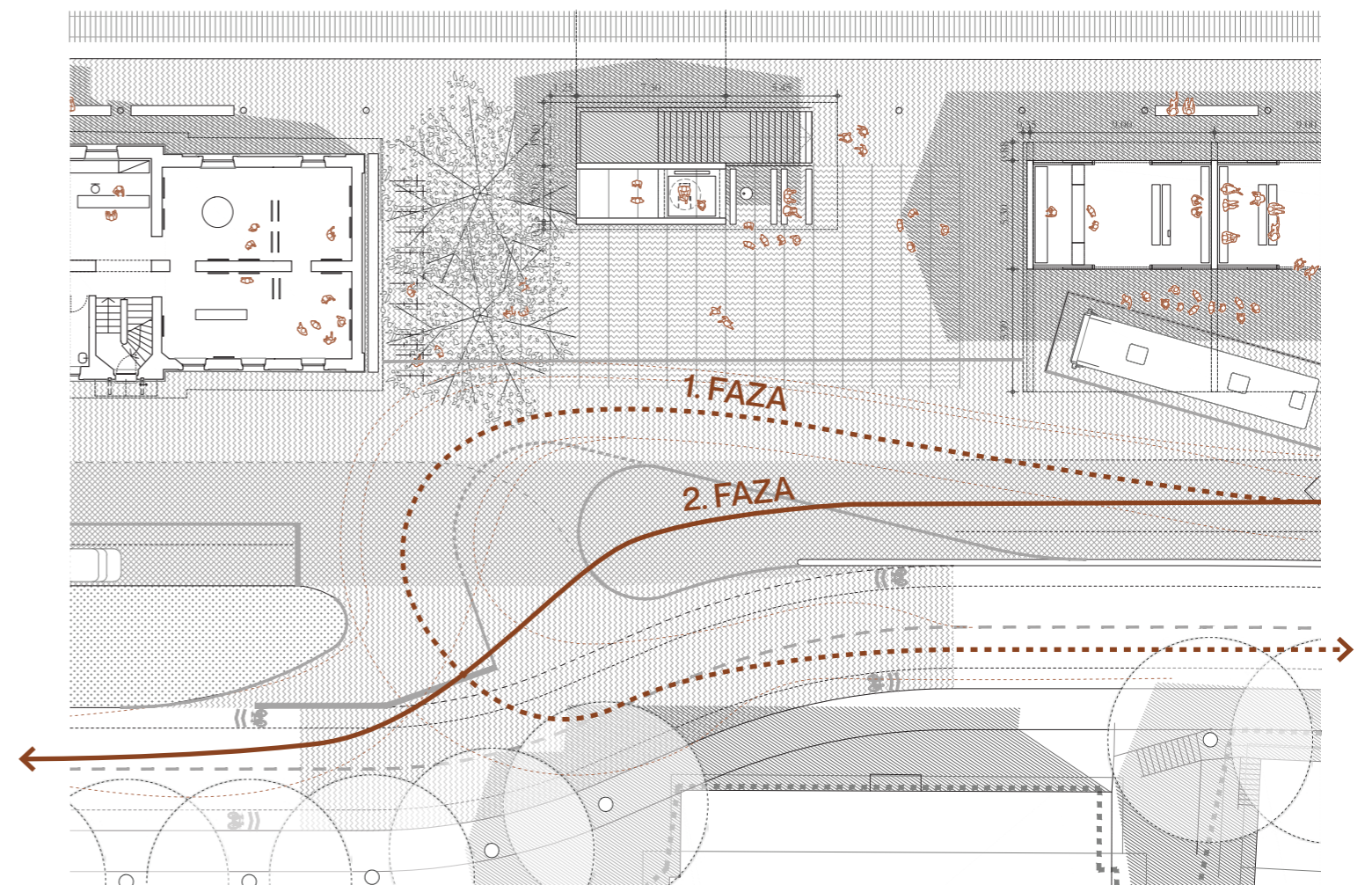


PROMETNA ZASNOVA javni prevoz - južni del

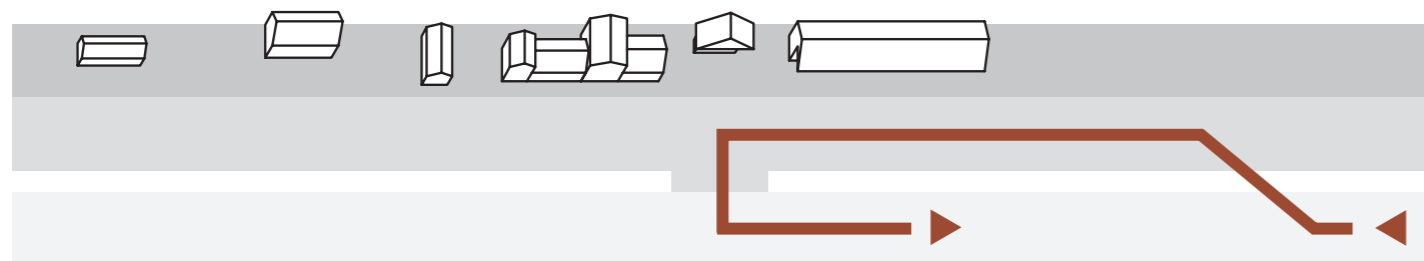
Južni del območja je namenjeno izključno enosmernemu javnemu potniškemu prometu, ki na plato vstopa po dostopni klančini s Triglavske ceste in se nazaj na cestno povezavo vrnejo v osrednjem križišču. Zasnova osrednjega križišča omogoča več možnih scenarijev nadaljnjega razvoja prometa v Bohinjski Bistrici.

Do izgradnje obvoznice je za avtobuse najprimernejši izvoz nazaj na Triglavsko cesto, po izgradnji obvoznice pa je najbolj smiselna vzpostavitev enosmerne krožne poti za javni promet z vstopom po Triglavski in nadaljevanjem proti Ajdovski cesti do predvidene obvoznice. Zasnova območja omogoča obe, vendar sugerira enosmerno rešitev, ki po končani obvoznici del manevrskih površin nameni pešcu.

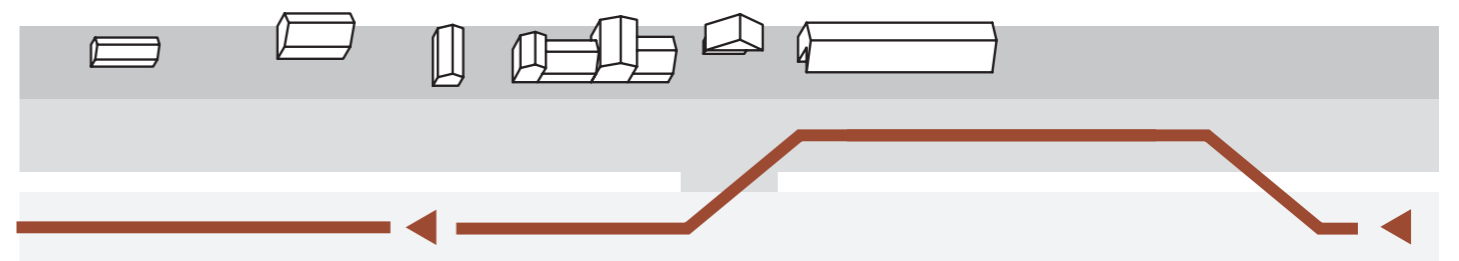
Zasnova območja sugerira enosmerno rešitev, ki po končani obvoznici večji del manevrskih površin nameni pešcu.



1. FAZA
PRED IZGRADNJO OBVOZNICE
vračanje po Triglavski cesti



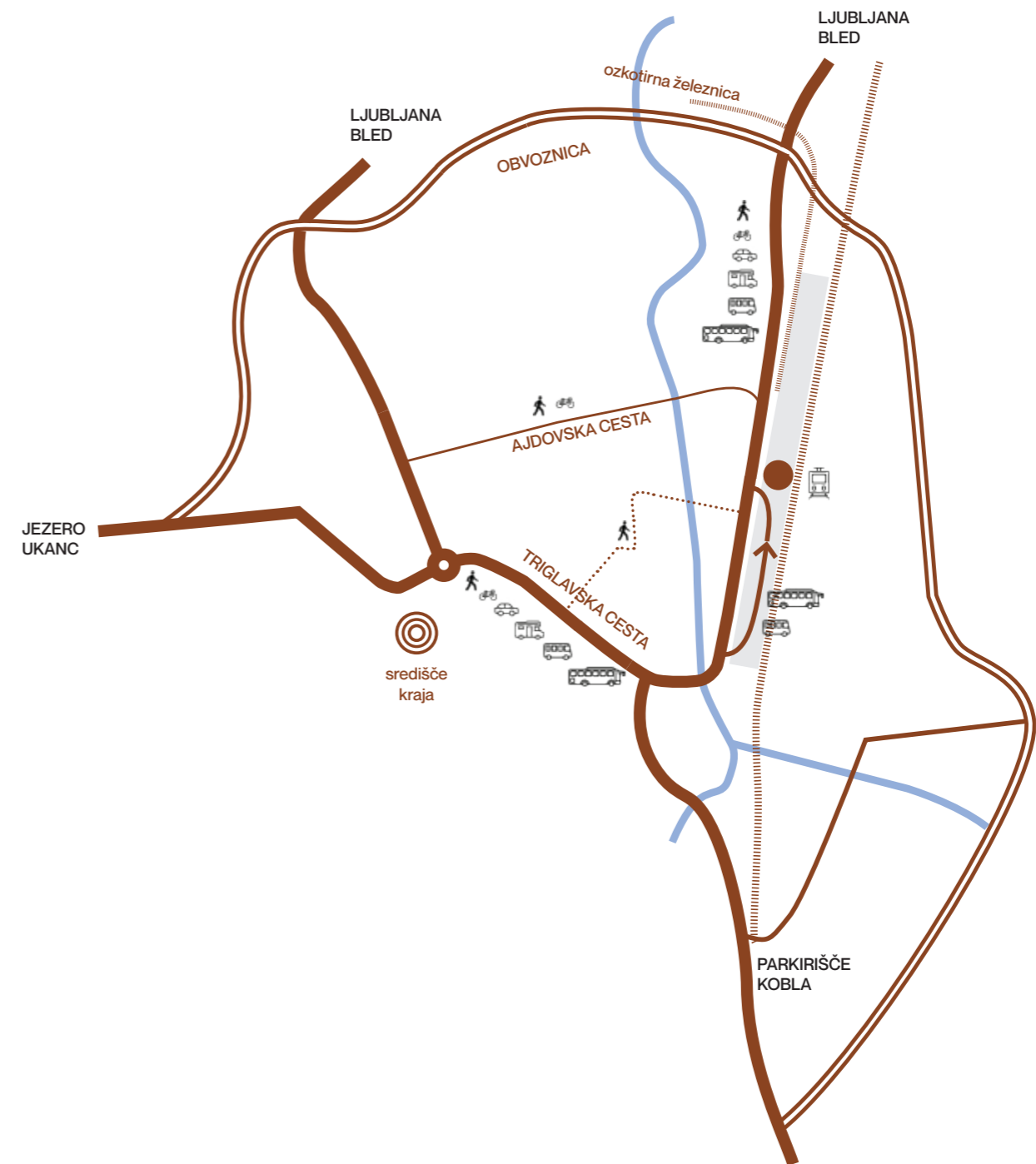
2. FAZA
PO IZGRADNJI OBVOZNICE
enosmerna krožna pot za javni promet



1. FAZA
PRED IZGRADNJO OBVOZNICE
vračanje po Triglavski cesti



2. FAZA
PO IZGRADNJI OBVOZNICE
enosmerna krožna pot za javni promet



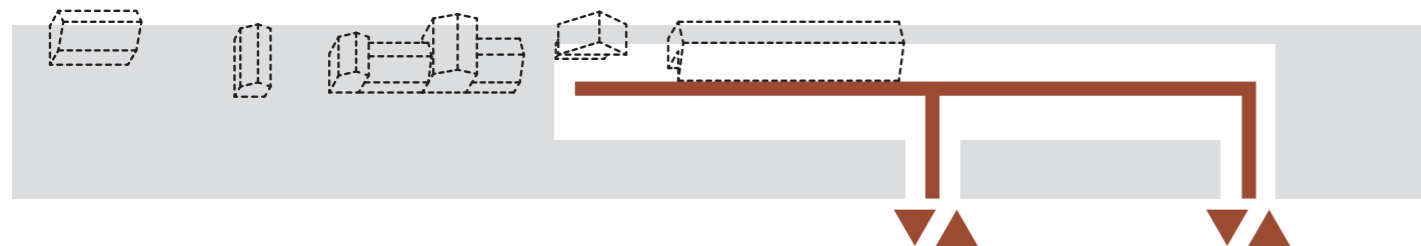
OSEBNI PROMET

garaža

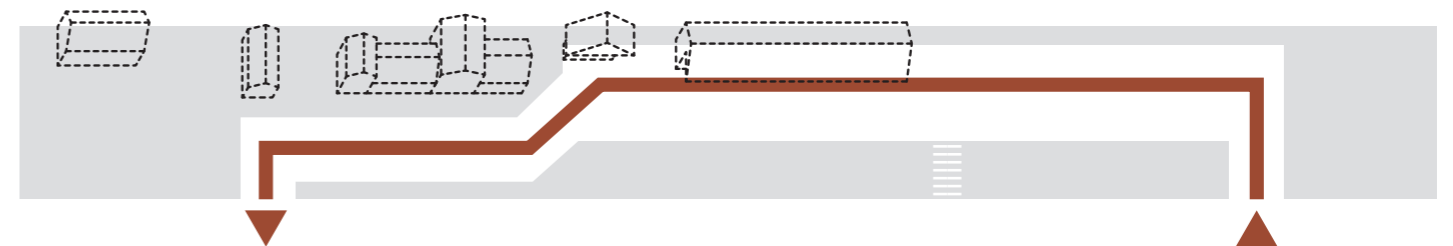
Za razliko od koles, javnega prometa in začasnih dostopov, je avtomobilu in enoslednim motornim vozilom namenjena izključno kletna etaža, s čimer se razbremeni in poveča varnost prometa okoli potniškega centra. Kakor javni promet, tudi izvedba garažne hiše anticipira več scenarijev oziroma fazno izvedbo. V najpreprostejši obliki se garaža izvede z dostopom in izstopom na Triglavsko cesto in dvosmernim režimom, pri čimer je nujno poskrbeti za možnost enostavnega obračanja v slepem delu poti. Prva faza izgradnje omogoča neoviran dostop do severnega dela lokacije tudi med gradnjo.

Bistveno boljša prometna ureditev je dosežena po drugi fazi, ki omogoči izvoz na Ajdovsko cesto in s tem enosmerni prometni režim v garaži.

1. FAZA
GRADNJA JUŽNEGA DELA GARAŽE
dvosmerni promet



2. FAZA
GRADNJA SEVERNEGA DELA GARAŽE
enosmerni promet



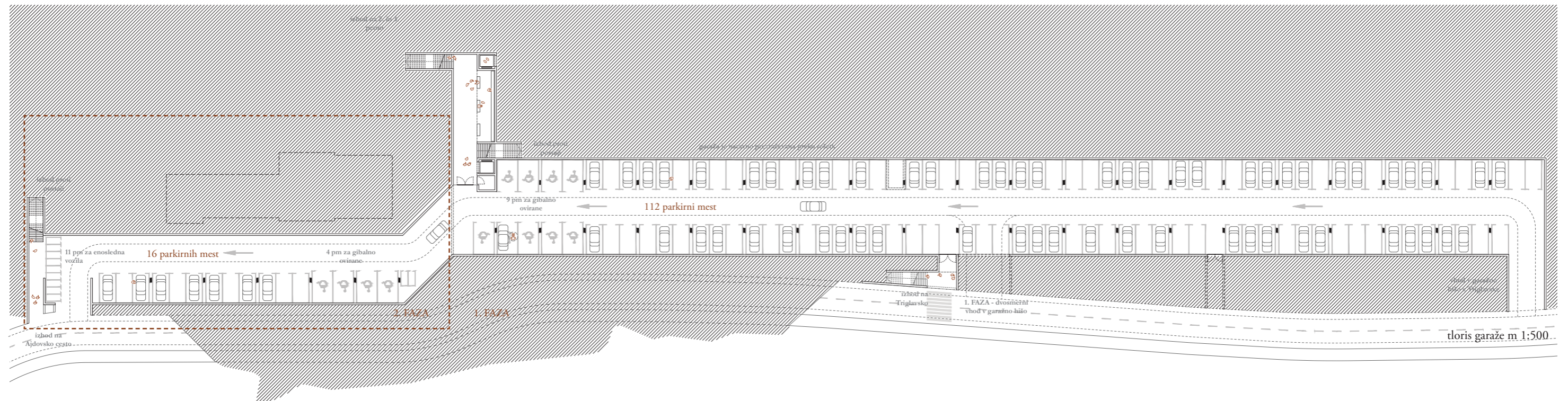
FAZNOST

Predlagana zasnova omogoča ločeno izvedbo severnega in južnega dela ter dopušča različne scenarije razvoja širše prometne sheme kraja.

Zaradi velikosti projekta in številnih deležnikov pri preurejanju območja je smiselno prenovo območja organizirati v več faz oz. etap. Predlagana zasnova omogoča ločeno izvedbo severnega in južnega dela območja, neodvisnost izvedbe od preureditve peronov, dopušča odprte možnosti umestitve in izgradnje obvoznice ter različne scenarije delovanja širše prometne sheme Bohinjske Bistrice.

Posebna pozornost je posvečena tudi vkopani garažni hiši, ki bi jo bilo mogoče izvesti v dveh fazah. V prvi se uredi večji južni del garažne hiše, ki zagotovi večino željenih parkirnih mest in lahko poveže potniško središče s podzemnim podhodom do 2. in 3. tira. V drugi fazi bi garaža dobila manjši severni del v bližini obstoječe postaje, s čimer bi se promet lahko organiziral enosmerno in bi učinkovito stekel preko lokacije z vhodom iz Triglavske ceste in izhodom

na Ajdovsko cesto, kar bi razbremenilo motorni promet na križišču med Ajdovsko in Triglavsko cesto ob vstopnem trgu. Takšna rešitev je posebno smiselna ob izgradnji priključka na obvoznico, saj tudi avtomobilom nakazuje krožno pot in odpira razmislek o uvedbi enosmerne prometnega režima na celotnem območju potniškega središča.



situacija celotnega območja

ZASNOVA KRAJINSKE UREDITVE

Shema krajinske ureditve sledi obstoječi zasnovi in prepoznanim vzorcem zelenja na ožji lokaciji in vpetostjo v širši kontekst Bohinjske Bistrice.

Območje potniškega središča je nastalo z nasutjem zemljine iz gradnje železniškega tunela in je tako dobilo svojo značilno nekoliko višjo prostorsko lego od kraja. Krajinska zasnova spoštuje to posebnost nastanka in s tem poudarja poseben pomen in longitudinalno zasnovo potniškega centra in ohranja ter razkriva najlepše poglede proti kraju in Alpam.

BREŽINA

Brežina med koto platoja in dostopnima cestama je ozelenjena, mestoma preraščena z grmovnicami in avtohtonimi trajnicami. Zelena brežina na ta način predstavlja mehek prehod med razmeroma veliko višinsko razliko obeh nivojev in povrne vtis zelene »ježe«, ki je nastala z nasutjem ob izkopu tunela. Preko brežine se odpirajo lepi pogledi tako proti Bohinjski Bistrici v bližini kakor tudi v smeri jezera proti »Bohinjskemu koncu.«

DREVOREDNI

Obstoječ enoredni kostanjev drevored vzdolž Triglavske ceste je dopolnjen in se nadaljuje naprej vzdolž Ajdovske ceste ter na tak način pešcu in kolesarju zagotovi prijetno pot proti središču Bohinjske Bistrice.

Linearno zasnovo lokacije poudarja linijska zasaditev ob različnih tipih parkirišč, s čimer se deloma ozeleni danes gola površina platoja, osenči območja vzdolž lokacije in vzpostavi jasnejšo delitev med organizacijskimi pasovi vzdolž lokacije.

TLAKOVANJA

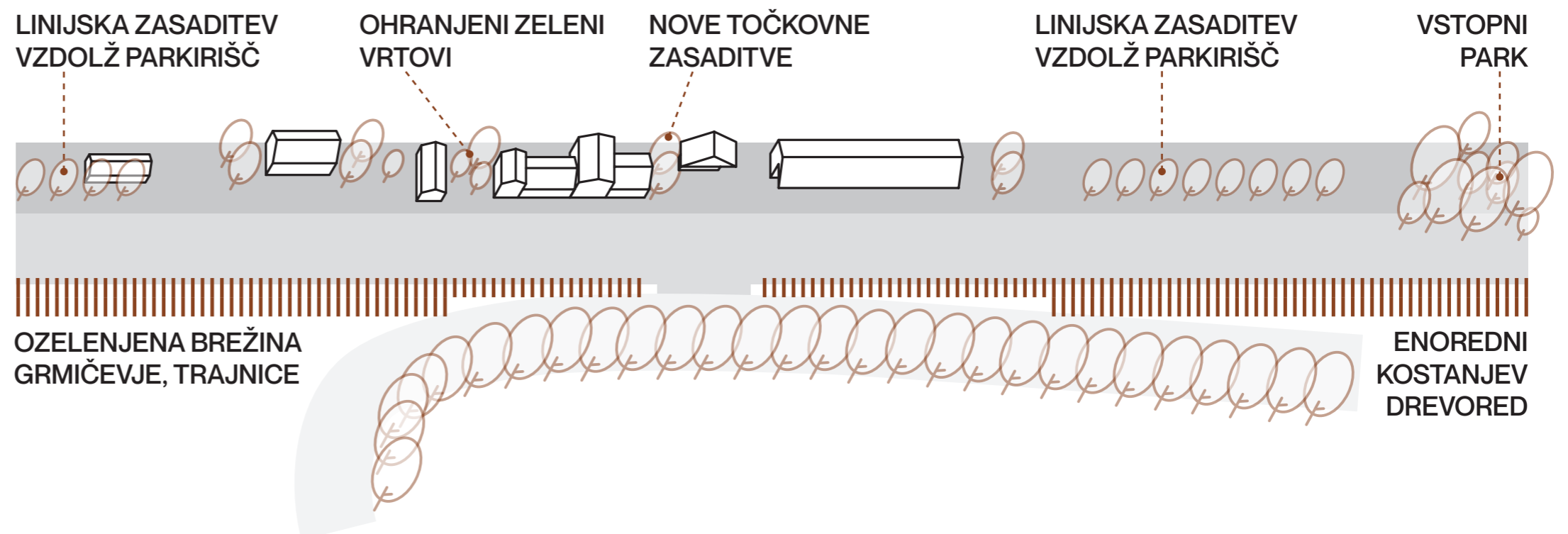
Na ožji lokaciji krajinski elementi poudarjajo celovito zasnovo območja. Izbrana je materialnost tlakov, ki intuitivno nakazuje rabo površin. V coni pešca se tlakovanje drobi v manjše merilo, v skupnem prometnem pasu posebej obdelan betonski tlak nakazuje počasno in previdno vožnjo.

VSTOPNI PARK

Posebnost krajinske zasnove je na novo vzpostavljena parkovna ureditev na jugu lokacije med stanovanjskim objektom in uvozno klančino za avtobuse. Parkovna ureditev omogoča pešcu prijeten zeleni dostop do potniškega središča v smeri iz središča Bohinjske Bistrice. Park nadaljuje zeleno potezo vrtov ob Belici, topolovega in kostanjevega drevoreda, ter vrtov ob stanovanjski stavbi. S tem ponuja možnost čakanja na prestop v zelenju med drevesi in odmik od hrupnejšega centralnega dela potniškega središča. Poleg tega usmerja potnike s postaje proti središču Bohinjske Bistrice in ustvarja mejno območje med stanovanjskim objektom in javnim delom potniškega središča.

HISTORIČNI ELEMENTI

Historični vzorec vrtov severno in južno od obstoječega sanitarnega objekta ohranjen in obnovljen. Odstrani se neprimerno kovinsko ograjo in urbano opremo, ki se jo nadomesti z novo, ustrezno oblikovano. Nekdanji vrt južno od postajnega poslopja se v večji meri preobrazi v vstopni trg, ki s tlakovanjem odgovarja na historični kontekst nekdanjega vrta z zelenimi otočki, potmi in pitnikom/vodnjakom. Niz zelenih vrtov med objekti vzdolž lokacije je nadgrajen in dopolnjen s točkovno umeščenimi zelenimi območji in drevesi, ki poudarjajo ritem in predstavljajo orientir za območja med stavbami ter v poletnih pripekah nudijo zaščito pred soncem.



ARHITEKTURNA ZASNOVA

**Oblikovni nagovor
novih stavb, nastane
na prepletu med
avstroogrsko
železniško postajo,
kulturnim okoljem
Bohinja ter sodobnim
razumevanjem
arhitekture, prostora in
tehnologije gradnje.**



tipična bohinjska hiša*



tipična železniška postaja iz obdobja avstroogrsko



BOHINJSKA HIŠA
asimetrično izmaknjen volumen strehe
napušč pred vhodno fasado



Novo stavbe po sosednjih stoletnih stavbah
povzemajo naklon dvokapnih strešin ter njihovo
zamikanje in orientacijo v prostoru, medtem ko je
njihova materialnost bližje lokalnemu izročilu.



NOVO POTNIŠKO SREDIŠČE
asimetrično izmaknjen volumen strehe
zaprti del objekta in globok napušč

VTR: Odprti krog, Stavbna tipologija v Bohinju - drugi del, Občina Bohinj, Triglavski narodni park, ZVKDS, marec 2017, str. 55, pridobljeno dne 22.09.2021
https://www.tnp.si/assets/Uploads/Tipologija-20170309-stisnjena.pdf?fbclid=IwAR1sJtAtuPj6E81pzqCbkMdrkBhnyfkinjE7pX1bi_rhmpEjChaODUKsGw8

ARHITEKTURNA ZASNOVA

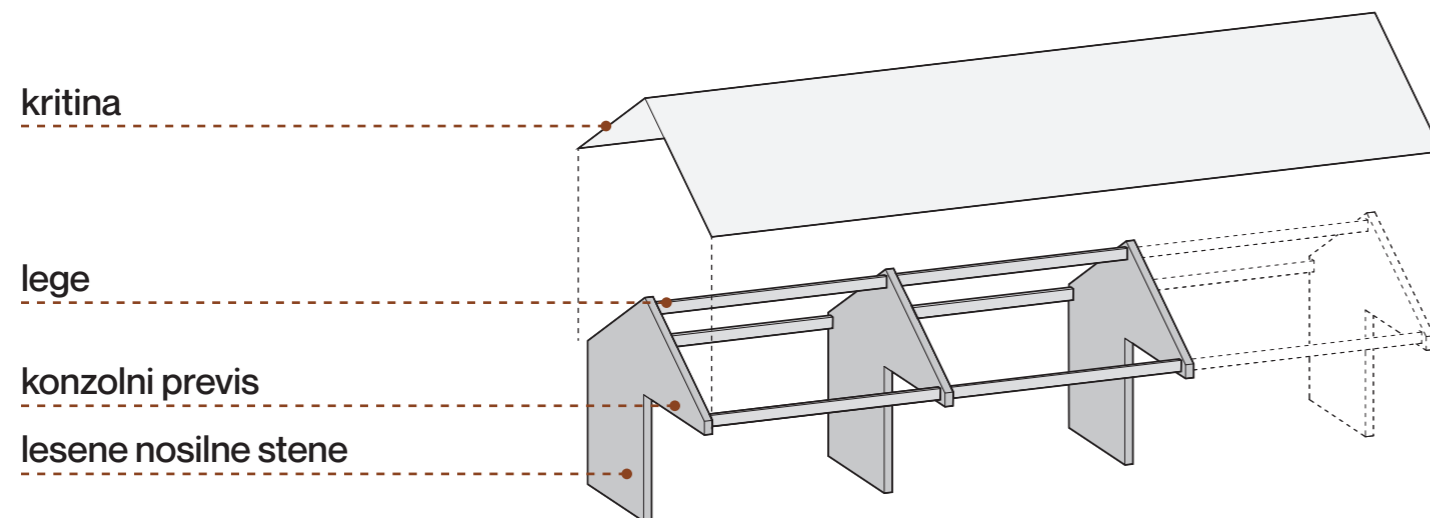
Novi objekti so zasnovani z enovito arhitekturno rešitvijo.

Vsi novi objekti imajo prečno na sleme postavljene nosilne stene, ki prehajajo v konzolne nosilce in so izvedene v križno-lepljenih lesenih ploščah. Stene imajo stojno nogo med vzdolžno fasado in slemenom ter trikoten zatrep nad njo, ki s konzolnim trikotnim delom nadkriva površino pod njim.

Konstruktivna zasnova, osni razmaki in linije v največji možni meri sledijo sodobni potrebi po pragmatičnosti in prilagodljivosti prostora. Ritem konstrukcijskih sten ločuje prehodne prostorske prekate z različnimi programi (čakalnica, pekarna, informacije, prodaja kart, trafika, wc ...), v vzdolžnem delu pa konzolni del strehe nudi potrebno nadkrito površino bodisi za avtobuse, vstopni nadstrešek ali predprostor objektov. Zamik stavbnega volumna pod trikotnim strešnim zatrepom spominja na tradicionalno bohinjsko hišo, kjer je trikotna prizma strehe nesimetrično pomaknjena v smer prednje fasade stavb, s čimer

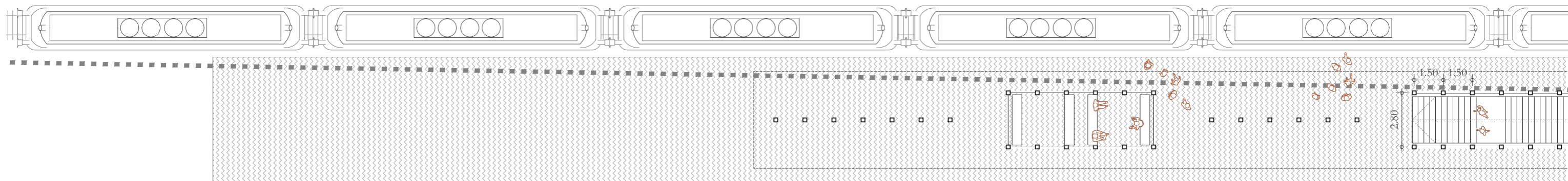
nadstrešuje vhodni prostor, medtem ko ima zadnja fasada minimalen napušč. Konstrukcijske križnolepljene stene so med seboj povezane z legami, na katere je položena sekundarna strešna konstrukcija. Jasna in enostavna zasnova omogoča prilagodljivost objektov v daljšem časovnem obdobju, enostavno vzdrževanje in uporabo. Enostavnost in ponovljivost zasnove in učinkovita izvedba v lesu sta zasnovani tudi z mislijo o širših ciljih prometnega središča, ki bo Bohinju omogočalo trajnostno naravnano prihodnost. Posebnost je paviljon na vstopnem trgu, ki za obiskovalca predstavlja izstopajoči orientir v prostoru in je prvi stik na poti med različnimi prevoznimi

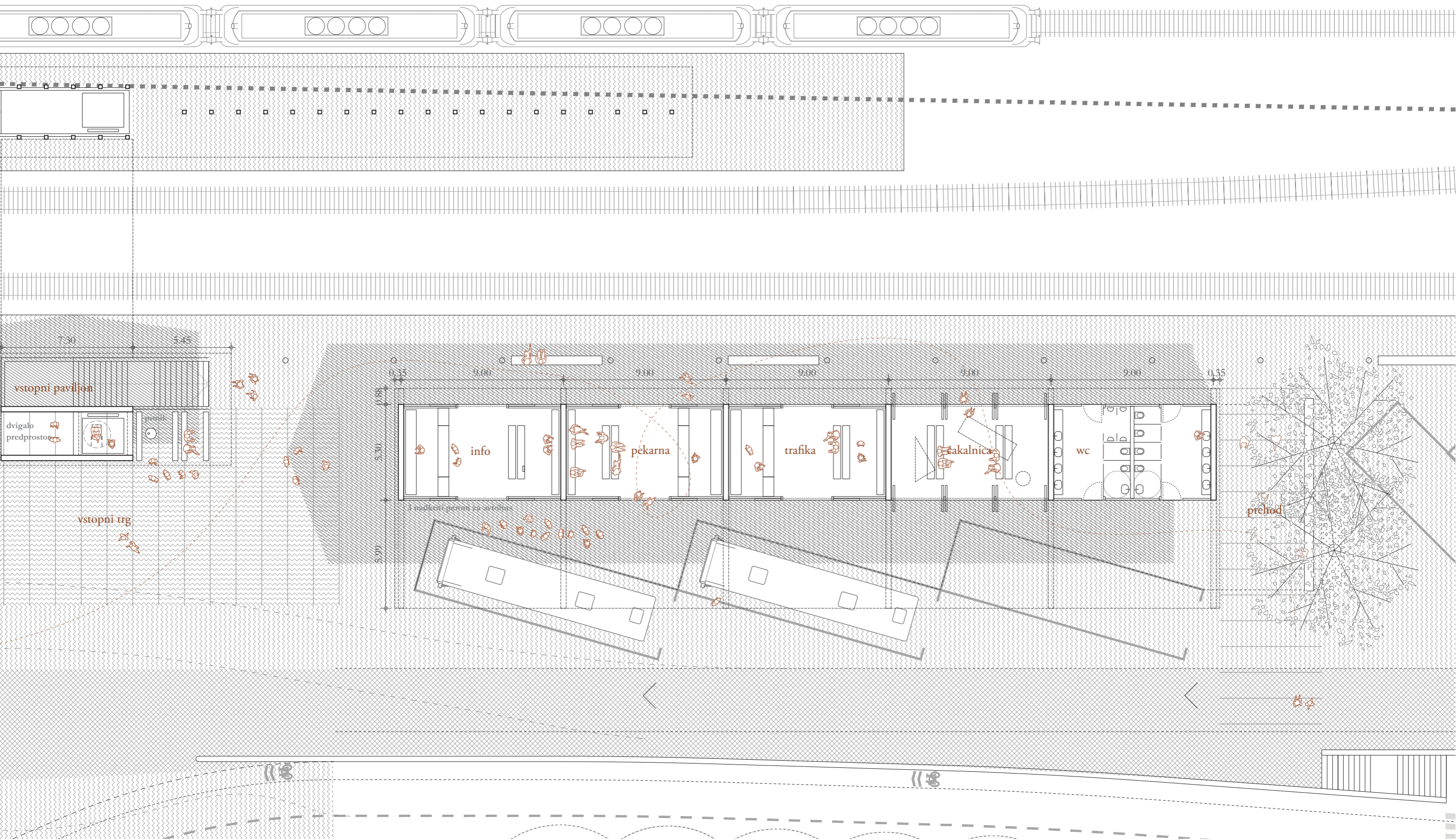
sredstvi. Objekt paviljona ima sicer podobno zasnovo dveh konstrukcijskih nog prečno na sleme, a ima previsni del nadstreška v obeh stavbnih oseh. Med konstrukcijski stenami je dvigalo, konzolni del pa na eni strani pokriva pitnik in klop ter na drugi stopnice, ki vodijo v kletni prehod proti železniškemu peronu.



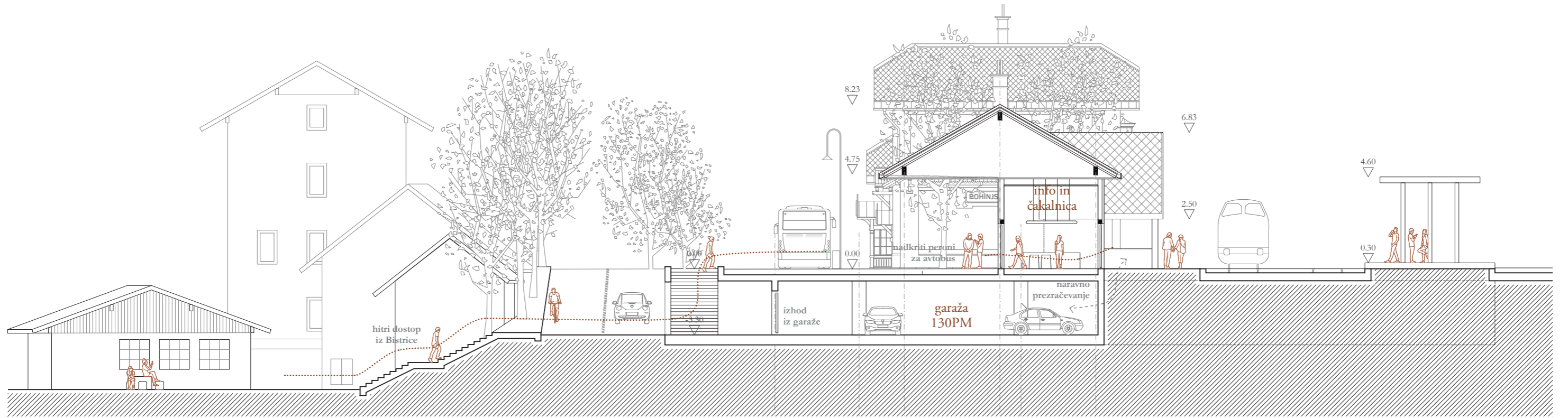
**Paviljon označuje
prestopno lokacijo in
pešču poda informacije
za nadaljevanje poti.**





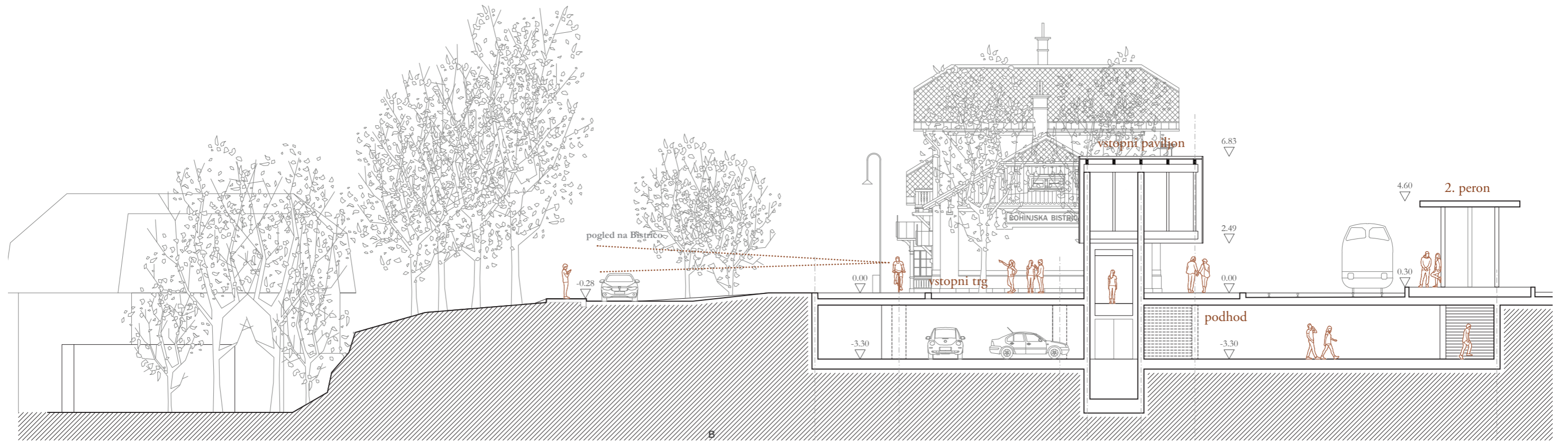


tloris prtiličja m 1:200

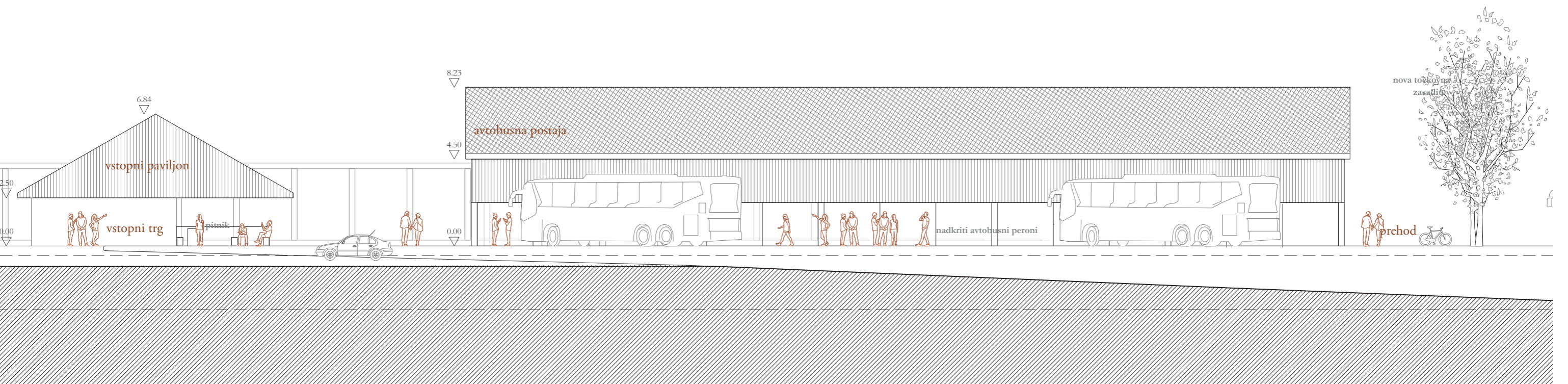


prečni prerez A m 1:200





prečni prerez B m 1:200



zahodne fasade m 1:200

TRAJNOSTNA PRIHODNOST

**Z natečajno rešitvijo
želimo uporabo
trajnostnih prevoznih
sredstev in njihovega
vozlišča nadgraditi tudi
z arhitekturno zasnovo.**

Trajnost mora biti danes izhodišče vsakega premisleka o arhitekturni intervenciji. Natečaj za novo potniško središče v Bohinjski Bistrici že v začetku izhaja iz načel trajnosti, saj zagovarja uveljavljanje multimodalnega vozlišča in preferenčno uporabo okolju prijaznejšega potniškega prometa.

ARHITEKTURA

Pri zasnovi trajnostnih objektov ne gre le za uporabo okolju prijaznih materialov ampak tudi za umestitev stavb v prostor, za »trajnost« v smislu njihove življenjske dobe in prilagodljivosti na spremembe skozi čas. Nove stavbe zato z namenom ponujajo drugačen tip prostora, kot je na voljo v obstoječih. Zasnovane so odprto, svetlo in prostorno.

Lahko so nadstreški, lahko so zaprti volumni, ki se jih dodatno pregradi in uporabi znova, drugače, na novo. Konstrukcijska zasnova je enostavna, sestavljena iz ponavljajočih elementov, zato je njihova izvedba in izgradnja kar se da nezapletena. Tako konstrukcija kot fasadna obloga sta večinoma izvedeni v lesu.



FLEKSIBILEN ZAZIDALNI VZOREC

Stavbni niz je z novimi objekti dopolnjen na način, ki omogoča nadaljnji razvoj območja.

Ob morebitni potrebi po novih prostorih oz. stavbah je predlagani strukturi enostavno dodati nove dele tako na severnem kot na južnem delu niza.

ZELENJE

Zasnovo novih stavb dopolnjuje umestitev zelenih površin in dreves.

Prostori med stavbami so na mestih, kjer je mogoče, ozelenjeni in senčeni z drevesi. Obstoječ kostanjev drevored vzdolž Triglavske ceste se dopolni in s tem uporabniku omogoči prijeten sprehod v senci do središča kraja.

Dodatno je na lokacijo umeščen park in drevoredi ob parkiriščih, s čimer lokacija pridobi na boljši mikroklimi in prijetnejšem ambientu.

PROMET

Prometna zasnova potniškega središča sledi sorodnim ciljem. Promet je organiziran na način, da se na lokaciji zadržuje kar najmanj časa, da tekoče in neovirano opravi pot preko nje, ali se ji deloma celo izogne (kletna garažna hiša z enosmerno potjo z uvozom iz Triglavske ceste in izvozom na Ajdovsko cesto).

Predlagana prometna in urbanistično-arhitekturna zasnova omogoča spremembo prometnega režima v prihodnosti, ko se bo z izgradnjo obvoznice prometni tok spremenil.

Zasnova v svojem jedru anticipira preusmeritev večine prometa na priključek proti obvoznici ob industrijski coni Filbo in s tem razbremenitev triglavske ceste.

Poleg v natečaju podanih prevoznih sredstev podpiramo uvedbo ozkotirne železnice, ki bi tekoče povezovala Bohinjsko Bistrico kot vstopni kraj z ostalimi deli Bohinja. Krožno organiziran promet, redne in pogoste linije za domačine in obiskovalce so velika priložnost ali celo nujnost razvoja potniškega prometa v Bohinju.



TEHNIČNO POROČILO

PRENOVA ŽELEZNIŠKE POSTAJE IN SANITARNEGA OBJEKTA

Poslopje železniške postaje in sanitarnega objekta se obnovita v skladu s kulturno-varstvenimi smernicami. Historična fasada železniške postaje se vzdržuje v obstoječem stanju. V osrednji del stavbe se umesti dvigalo, ki omogoča dostop do višje ležečih programov tudi ljudem z gibalnimi oviranostmi. Vhod v dvigalo je od zunaj izpod obstoječe lesene nadstrešnice ob vzhodni stranici objekta. Za potrebe novo umeščenih programov se porušijo stene v levem, sredinskem in desnem traktu stavbe. Strop nad levim vzdolžnim traktom, kjer je umeščena jedilnica restavracije, se odpre do lesenega ostrešja. Rušitve se izvede po predhodni preveritvi nosilnih konstrukcij. Prav tako se v obstoječem stanju vzdržuje zunanji ovoj sanitarnega objekta. Po predhodni preveritvi se poruši vse notranje stene in se jih po potrebi nadomesti z linijskimi nosilnimi elementi.

NOVI OBJEKTI

Objekt avtobusne postaje je zasnovan kot vzdolžni volumen z dvokapnico v naklonu 30 stopinj. Prečno na sleme je v enakomernem rastru postavljenih pet nosilnih sten, ki prehajajo v konzolne nosilce dolžine 6 m. Stene imajo stojno nogo, ki pravokotno na sleme poteka med zahodno fasado in slemenom ter trikoten zatrep nad njo, ki s konzolnim trikotnim delom pokriva površino pod njim. Masivni nosilni elementi so izvedeni v lesenih križno-lepljenih ploščah. Pravokotno na nosilne plošče so postavljene lesene lege in na njih špirovci, ki nosijo kritino. Zahodna in vzhodna fasada sta zastekljeni s sistemom fiksnih stekel in drsnih vrat, ki omogočajo prehajanje v smeri vzhod-zahod. Južna in severna fasada, pas nad zasteklitvami ter spodnja stran konzolnega nadstreška so obloženi z žgano leseno fasadno oblogo. Paviljon na vstopnem trgu je konstrukcijsko zasnovan podobno, le da je njegova streha previsna v dve smeri – proti jugu in proti vzhodu. Dve stojni nogi, med kateri je ujeta dvigalo, sta postavljeni prečno na sleme in v smeri jug prehajata v 6 m dolga konzolna nosilca. Pravokotno na steni so položene tri lesene lege, ki so v smeri proti vzhodu v previsu (3 m). Pravokotno na lege nalegajo špirovci, ki nosijo streho. Oblikovanje fasad se logično zgleduje po novi avtobusni postaji. Objekt za recepcijo in sanitarije počivališča za avtodome oblikovno, konstrukcijsko in materialno sledi zgledu avtobusne postaje, le da je manjši.

GARAŽA IN PODHOD NA PERON

Vkopana garaža in podhod na peron sta izvedena v armiranobetonski konstrukciji. Gradnja garaže je predvidena v dveh fazah. V prvi fazi se zgradi južni del garaže z enim uvozom/izvozom s Triglavske ceste, ki predvideva dvosmerni prometni režim. V drugi fazi se dogradi še severni del garaže pred poslopjem železniške postaje z uvozom/izvozom na Ajdovsko cesto. Garaža je zračena naravno.

ZUNANJE POVRŠINE

Nivelacija tlakov je tekom celotne lokacije skrbno premišljena in prilagojena osebam z oviranostmi. Povožne površine skupnega prometnega prostora so tlakovane s pranimi betonskimi ploščami večjih dimenzij. Območje peščevega otoka in peron sta tlakovana s kamnitimi kockami drobnejših dimenzij. Mestoma so, kjer je to potrebno, umeščene taktilne talne oznake za slepe in slabovidne. Urbana oprema je v celoti zamenjana. Oblikovana je poenoteno in usklajeno s historičnimi in novimi objekti.

TABELA POVRŠIN

NR.	PROGRAMSKI SKLOP	program	opis programa	kvadratura / kapaciteta	enota	tabela površin oz. kapaciteta predlagana 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	91	m2
		Gostinski program	restavracija ali bar	100	m2	112	m2
		Muzejska soba	lahko v ločenem objektu ali v čakalnici	50	m2	82	m2
		Sanitarije	za obiskovalce	50	m2	67	m2
		Čakalnice max	zavetišče na peronu in čakalnica znotraj postajnega poslopja	100	m2	108	m2
		Informacijska točka	turistično informacijski center, prodaja kart	30	m2	28	m2
		Shramba za potnike	omarice za shranjevanje	30	m2	36	m2
		Pisarniško tehnični del	pisarne za zaposlene	30	m2	62	m2
			sanitarije za zaposlene	20	m2	18	m2
			skladišče za vzdrževalne naprave	100	m2	115	m2
			poljuben dodaten program	maksimalna kvadratura	50	m2	45
		SKUPAJ z manipulacijskimi površinami	660	m2	764	m2	
2	Avtobusna postaja - nadstrešek	nadkrita postajališča	število postajališč	3	pm	3	pm
			okvirna kvadratura nadstreška	900	m2	274	m2
3	Pokrita garažna hiša	parkirna mesta za osebne avtomobile	število parkirnih mest	130	pm	129	pm
			okvirna kvadratura	3.200	m2	3717	m2
4	Zunanje parkirne površine	parkirna mesta za osebne avtomobile	car sharing, el. polnilnice, taxi, kratkotrajno parkiranje	25	pm	26	pm
		avtobusi		15	pm	15	pm
		shuttli		10	pm	10	pm
			SKUPAJ z manipulacijskimi površinami	4.000	m2	4330	m2
5	Parkirišča za kolesa	pokrita parkirišča	ograjena in varovana, možnost zaklepanja	30	pm	30	pm
		stojala za kolesa		30	pm	40	pm
			SKUPAJ z manipulacijskimi površinami	400	m2	189	m2
6	Parkirišča za motorna vozila	število mest		10	pm	11	pm
			SKUPAJ z manipulacijskimi površinami	100	m2	103	m2
7	Parkirišče za avtodome	stojišča za avtodome		22	pm	22	pm
		pripadajoča infrastruktura	recepcija	15 m	m2	29	m2
			sanitarije s tuši	50 m	m2	44	m2
			SKUPAJ z manipulacijskimi površinami	2.500	m2	2340	m2
8	Kiss&ride območje			3 PM	pm	3	pm

INVESTICIJSKA OCENA

Povzeto po tabeli površin.

V oceno je vključena zunanja ureditev celotnega prvega perona.

V oceno nista vključena drugi peron in podhod pod železnico.

4.037.250,00 EUR

SKUPAJ POGODBENA CENA ZA PROJEKTNO DOKUMENTACIJO BREZ DDV

Povzeto po tabeli površin.

V oceno je vključena zunanja ureditev celotnega prvega perona.

V oceno nista vključena drugi peron in podhod pod železnico.

300.419,00 EUR