



POTNIŠKO SREDIŠČE BOHINJSKA BISTRICA

multimodalno vozlišče na železniški postaji

{ javni projektni natečaj za izbiro strokovno najprimernejše rešitve }

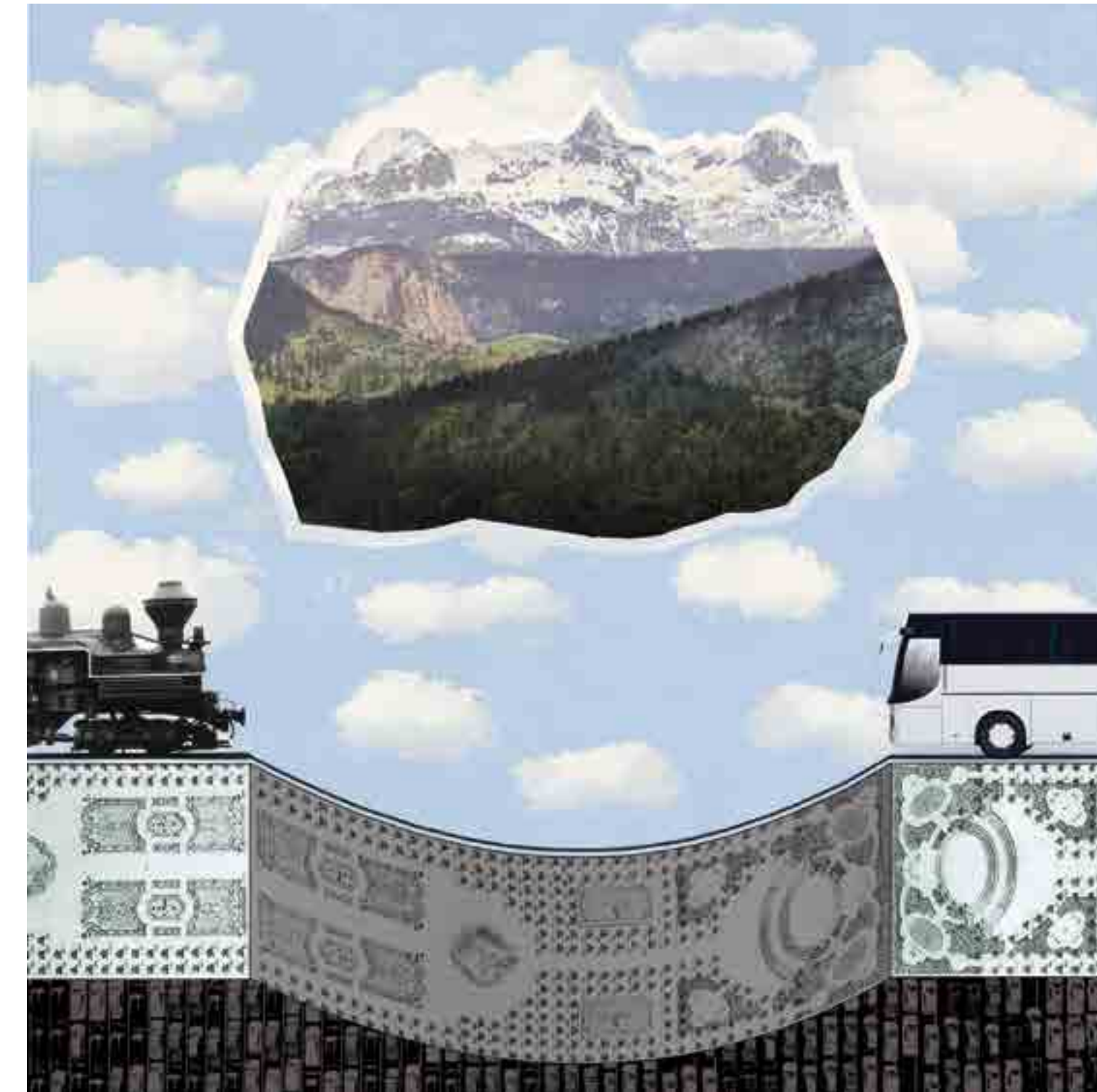
OSNOVNA FILOZOFIJA

V Bohinjski Bistrici je ustvarjen nov »kraj«.

Pod streho gora in smrek, na mestu zgodovinskih vrtov in objektov je ustvarjeno novo sodobno in trajnostno potniško središče.

Kraj je funkcionalno prvenstveno namenjen organizaciji različnih načinov mobilnosti in prometa (avtomobili, avtobusi, shuttli, vlaki, motorji, avtodomi, kolesarji, pešci), na način, ki je prijazen do narave in ljudi. Nov potniški center postane poleg infrastrukturnega objekta nov javni prostor, oz. novi trg, ki nadgrajuje in poudarja bogate naravne in zgodovinske danosti Bohinjske Bistrice.

“POD STREHO GORA IN SMREK, NA MESTU ZGODOVINSKIH VRTOV IN OBJEKTOV JE USTVARJENO NOVO SODOBNO IN TRAJNOSTNO POTNIŠKO SREDIŠČE. “



KONCEPTUALNI KOLAŽ

URBANIZEM

Predlagana rešitev za novo potniško središče v Bohinjski Bistrici ob upoštevanju usmeritev prostorskih aktov, izhodiščih DRSI, smernicah ZVKD, smernicah SZ, programskih in funkcionalnih izhodiščih v smislu trajnostne mobilnosti ter potrebam sezonskega turizma ponuja sodobni infrastrukturni kompleks, ki združuje več logističnih elementov, rešuje strateške cilje na področju razvoja občine in obenem predstavlja novo atraktivno točko, tako za turiste, kot za lokalne prebivalce.

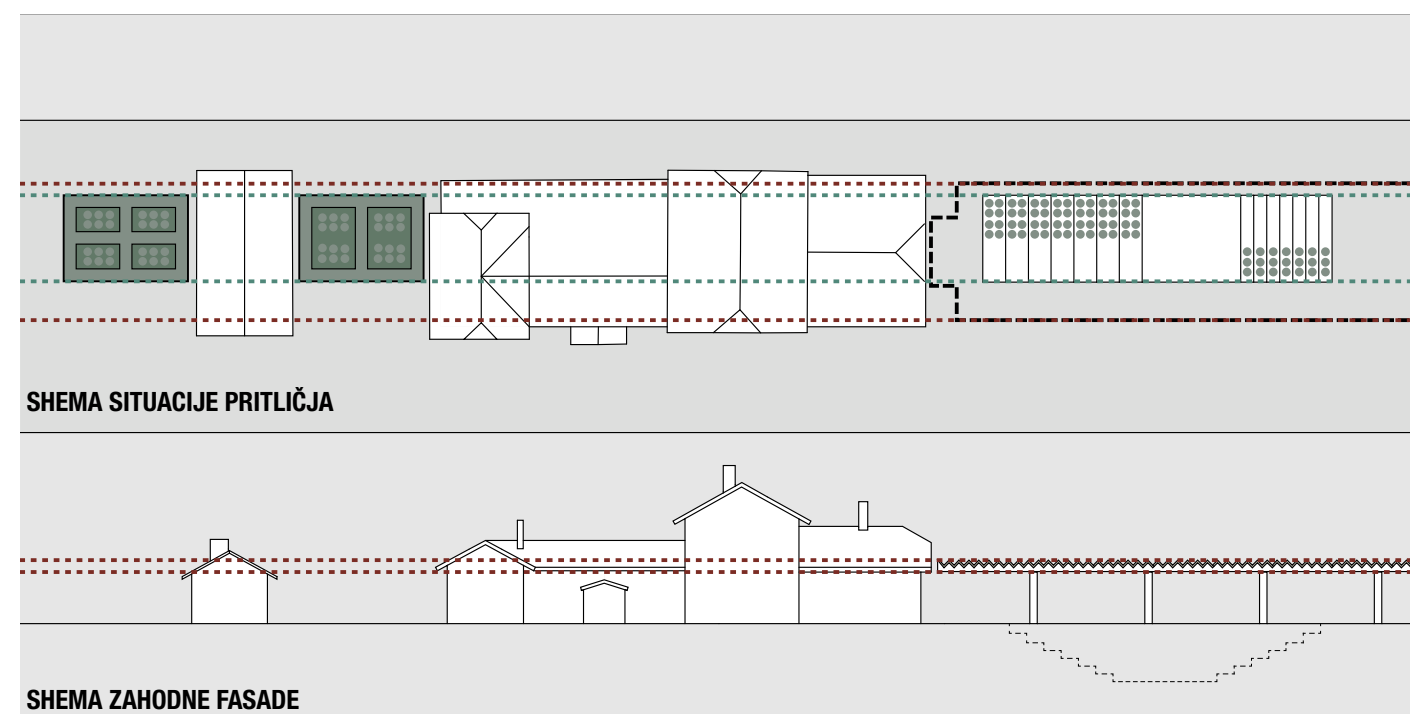
Površina obravnavanega območja, v velikosti 2,7 ha ustvarja mestni rob, ki loči obstoječe grajeno tkivo od relativno novega industrijskega dela Bohinjske Bistrice, ki v zadnjih letih cveti in se vztrajno širi. Ta pojav povzroča odmik od identitete prostora in ustvarja nejasen prehod med mestom in industrijo. Glavno vprašanje za to območje je, kako ga osmisli ter ga poveže s krajem in kako infrastrukturo mesta nadgradi za prihodnost na način, da imajo od tega največ koristi prebivalci Bohinjske Bistrice in turisti.

Pri urbanistični zasnovi novega potniškega središča smo sledili danim urbanističnim regulacijskim linijam (nadzemni in podzemni), ter linijam zazidave obstoječih, kulturnovarstveno zaščiteneih objektov. Nova nadstrešnica avtobusne postaje tako s svojo pozicijo in obliko nadaljuje **tipičen vzdolžni niz objektov in vrtov zgrajenih okoli leta 1906**. Nova nadstrešnica je oblikovana kot enostavna lamela, katere spodnji rob je poravnani z višino venca obstoječe avtobusne postaje. Druga nadstrešnica, ki stoji nad otočnim peronom sledi strogo funkcionalnim zahtevam glede dimenzij in pozicije te vrste objektov.

Vse programske sklope novega prometnega centra povezuje podolgovata ploščad, dolga cca. 490 m in široka cca. 25 m. Ploščad zarisuje jasen rob med drobnim mestnim tkivom stanovanjskih hiš in med infrastrukturo/industrijsko cono kraja.

Sama povezovalna ploščad je razdeljena na tri funkcionalne sklope; J, centralni in S sklop. Na vse sklope ploščadi je organiziran dostop iz Triglavske ulice. Pod J sklopom ploščadi je organizirana podzemna garaža za avte, na ploščadi pa avtobusna postaja z nadstrešnico in postajo za shuttle. Sredinski sklop ploščadi je oblikovan kot »zgodovinska« ploščad, ki objema glavna historična objekta železniške postaje. **Pred obstoječo postajo se oblikuje nov javni trg z razgledno ploščadjo**, ki je sproščen motornega prometa in je prednostno namenjen pešcem in kolesarjem.

Nov javni trg ima poleg tega, da v kraju ustvarja nov kvaliteten javni prostor izjemen pomen zato, ker poudarja dve ključni veduti v kraju Bohinjska Bistrica. Po eni strani trg postane udobna in pešcem prijazna razgledna ploščad iz katere so **sproščeni pogledi** proti pomembnim vedutam; **pogled na višinsko dominantno cerkev Sv. Nikolaja in pogled na Tolminske gore v ozadju**. Po drugi strani pa je preko trga iz strani kraja sproščena veduta na zgodovinske objekte. Trg pred starim kolodvorom tako maksimalno izkorišča svojo vlogo razgledne točke. **Obstoječa postaja s trgom postane »srce« kompleksa prometnega središča**, hkrati pa tudi novo »srce« kraja Bohinjska Bistrica. Pod S sklop ploščadi je umeščena druga podzemna garaža, namenjena avtobusom. Na nivoju ploščadi pa sta organizirana logistika za dostop in sestop na avtovlak ter parkirišče za avtodome s spremljajočim programom.



ANALIZA VIŠINSKIH IN TLORISNIH GABARITOV



ARHITEKTURA

Celotno obravnavano območje novega potniškega središča Bohinjska Bistrica ima površino cca. 27.000 m², dolgo je cca. 590 m in široko cca. 60 m. Gre za prostrano območje, na katerem je organiziran kompleksen sistem več enakovrednih, funkcionalnih sklopov različnih načinov mobilnosti. Hkrati gre za območje z bogato zgodovinsko zapuščino Avstroogrške železniške postaje, ki ga je vredno čim bolj povezati s krajem in z njegovimi prebivalci. Glavno arhitekturno vodilo pri snovanju potniškega središča Bohinjska Bistrica je torej bilo; ustvariti maksimalno funkcionalno, sodobno in trajnostno potniško središče z velikimi prometnimi površinami, ki ne pregiasi kulturnovarstvene dediščine območja, hkrati pa oblikuje javni prostor, ki nadgradi kvaliteto bivanja v Bohinjski Bistrici in je pešcem (lokalcem in turistom) prijazen. Kompleksno in široko območje je bilo oblikovano s pomočjo funkcionalnih slojev, po katerih se lahko prostor tudi bere. Funkcionalni sloji potniškega središča so oblikovani tako, da skupaj povezani in prepleteni sestavljajo funkcionalno in oblikovno celoto.

1. sloj: PROMETNO/POTNIŠKA PLOŠČAD Z VEČNIVOJSKIM ATRIJEM

Prometno/potniška ploščad je dolg, povezovalni člen celotnega potniškega centra. Ploščad je funkcionalno in oblikovno razdeljena na tri sklope. S in J sklop sta primarno namenjena prometu in postajališčem. Glavna značilnost arhitekturno-funkcionalnega koncepta ploščadi je uvedba dveh podzemnih parkirišč, ki v večji meri umikata mirujoči motorni promet pod zemljo in sprostita partnerski prostor za njegovo bolj kvalitetno uporabo. V centralnem delu ploščadi, kjer stoji historični kolodvor, je organiziran trg z razgledno ploščadjo. Ta del ploščadi je sproščen motornega prometa, namenjen je le kolesarjem in pešcem. Na tem delu se ustvari nov kvaliteten javni prostor, novo "srce" potniškega središča in novo "srce" Bohinjske Bistrice. J sklop ploščadi se na mestu nekdanjega historičnega vrta prekine. V prekinutvi se oblikuje stopničasti atrij, ki postane reinterpretacija nekdanjega vrta. Atrij postane tudi glavno komunikacijsko vozlišče prometnega centra.

2. sloj: ZGODOVINSKI OBJEKTI – KULTURNA DEDIŠČINA

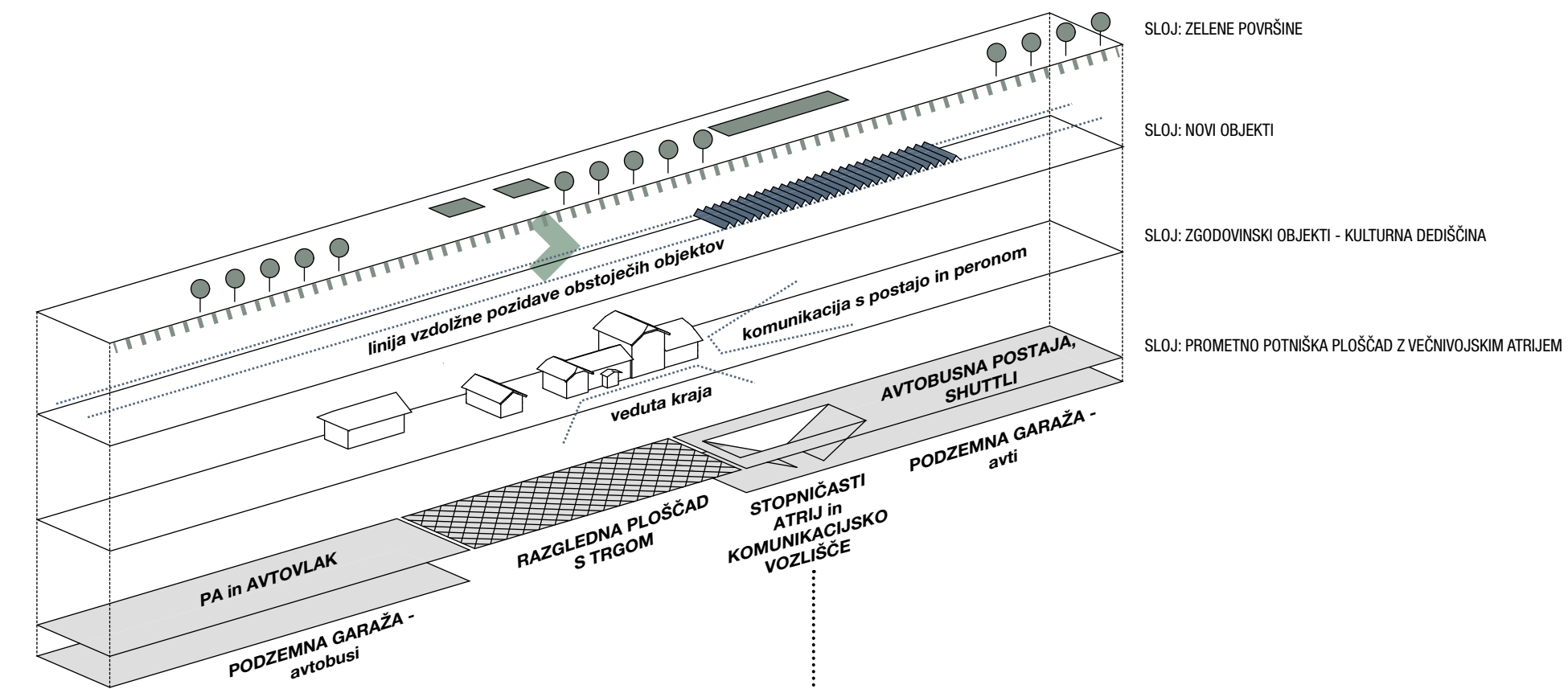
Vsi obstoječi zgodovinski objekti na območju se ohranijo, prenovijo in revitalizirajo z novim programom. Glavni objekt kolodvora postane središčna točka komunikacij med različnimi funkcionalnimi sklopi celotnega prometnega središča. Objekt kolodvora se fizično in preko sproščenih pogledov povezuje na eni strani z avtobusno postajo in z železniškim peronom, na drugi strani pa se programsko in funkcionalno povezuje z novim, trgov in razgledno ploščadjo. Za ta namen se J fasada kolodvora odpre in zastekli, nova intervencija na objektu pa strogo sledi geometriji historične fasade.

3. sloj: NOVI OBJEKTI

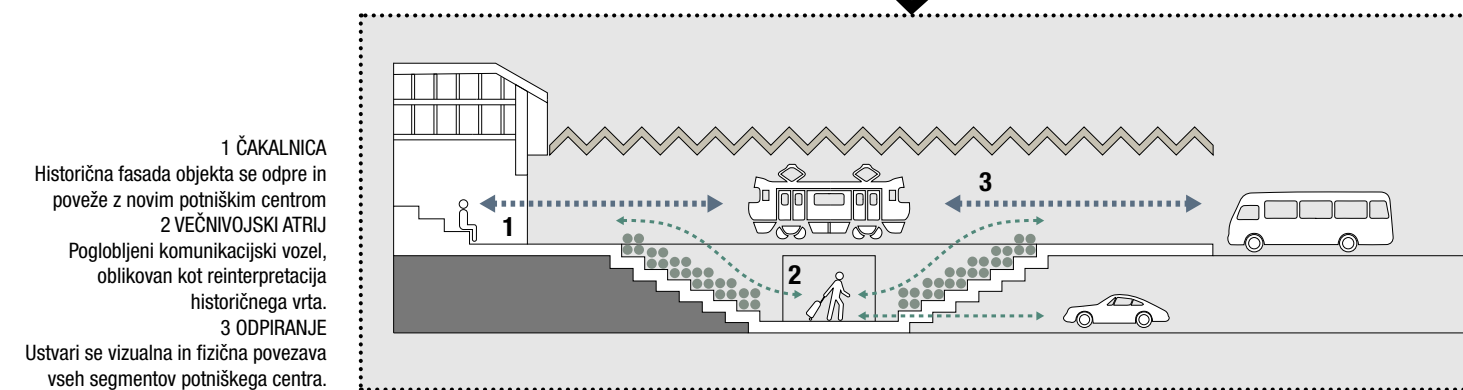
Novi objekt/nadstrešnica nadaljuje tipično linijsko zazidavo historične železniške postaje. Širina nadstrešnice sledi gradbenim linijam objekta kolodvor, višina nadstrešnice je poravnana s kapjo objekta kolodvor. Nadstrešnica je oblikovana kot ozka in dolga lamela, kot lebdeča streha, pod katero je povsem odprt prostor, ki sprošča poglede tako na historične objekte kot na krajino. Zasnova novih objektov/nadstrešnic se pri umeščanju v prostor in oblikovanju ozira na spomeniško varovane objekte in nanje odgovarja. Z novim prostorskim posegom se ohranjajo značilnosti in kakovost obstoječe, historične arhitekture. Nova nadstrešnica avtobusne postaje previseva večnivojski atrij – komunikacijsko središče potniškega centra. Na delu nad atrijem se nadstrešnica dematerializira oz. pol zastekli, da deluje kot pergola, ki v zazelenjen atrij spušča veliko mero naravne svetlobe.

4. sloj: ZELENE POVRŠINE

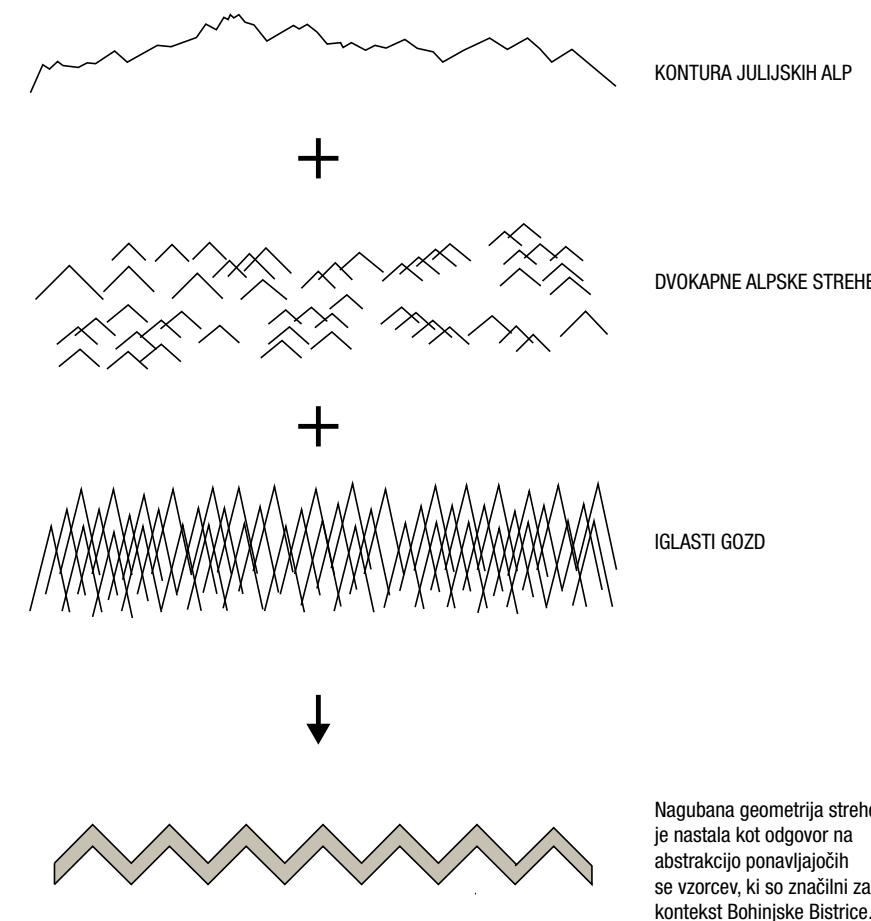
Zelene površine na ploščadi se delijo na nove drevoredne in zelene otoke znotraj tlakovanih površin, ter na kulturnovarstveno zaščitene, historične vrtove, ki jih je potrebno rekonstruirati oz. reinterpretirati. Dva manjša vrtova med historičnimi objekti se rekonstruirata skladno s smernicami ZVKD. Tretji, največji vrt se reinterpretira znotraj novega stopničastega atrija. Na ta način omenjeni nekdanji vrt dobi mnogo večji pomen in vitalno funkcijo znotraj potniškega središča. Ploščad se ob robu proti cesti ozelenila z novimi drevoredi in padajočimi rastlinami, ki bodo so-oblikovale ambient tako ploščadi kot ambient Triglavske ceste.



FUNKCIONALNI SLOJI POTNIŠKEGA CENTRA



POVEZAVA KOLODVORA IN KOMUNIKACIJSKEGA VOZLIŠČA



ZNAČILNA OBLIKA NADSTREŠNICE



BLIŽNJI POGLED NA NADSTREŠNICO

ZNAČILNA OBLIKA NADSTREŠNICE

Nagubana geometrija strehe je nastala kot odgovor na abstrakcijo ponavljajočih se vzorcev, ki so značilni za kontekst Bohinjske Bistrice. Vzorec zig-zag povzema in abstrahira konturo Julijskih Alp, povzema značilne dvokapne strehe alpskega območja in povzema iglaste gozdove, ki obkrožajo kraj. Zig-zag streha je oblikovana tako, da ustvarja občutek lebdenja nad ploščadjo. Pomembno vodilo pri oblikovanju nadstrešnice so bila lahkotnost in dematerializacija; kar razbremeni prostor tako vizualno kot funkcionalno. Močna in stabilna linija kolonade okroglih stebrov, ki podpirajo široko betonsko gredo na katero nalega lesena streha, v največji možni meri sprošča parter ploščadi.

Oblikovanje enostavnega, abstraktnega in prepoznavnega zig-zag profila strehe je obdelano z enostavnim a filigranskim detajlom, kar dodatno doprinese k lahkotni obliki nadstrešnice.

MATERIALNOST NADSTREŠNICE

Nadstrešnica je zasnovana kot tektonska struktura, z jasno izraženo logiko tektonskega nalaganja nosilnih in nošenih elementov.

Nosilni elementi; okrogli stebri in centralna, široka gred; so izdelani iz brusenega, vidnega betona. Nošeni elementi; konstrukcija zig-zag strehe; je izdelani iz lesenih, laminiranih nosilcev, ki konzolno previsevajo centralno gred. Ambient pod lesenim, nagubanim stropom nadstrešnice je topel in zračen. Strešna kritina ki na zgornji strani prekriva leseno konstrukcijo in jo ščiti pred vremenskimi vplivi je izdelana iz tanke pločevine v sivi barvi. Uporabljeni materiali novih objektov so trajnostni, odporni, enostavni za vzdrževanje in imajo dolgo življenjsko dobo. Materiali se po obdelavi in barvi odzivajo na kulturnovarstveno zaščitene objekte. Obstoječi in novi objekti skupaj tvorijo materialno kompozicijsko celoto.

PROGRAMSKA SCHEMA

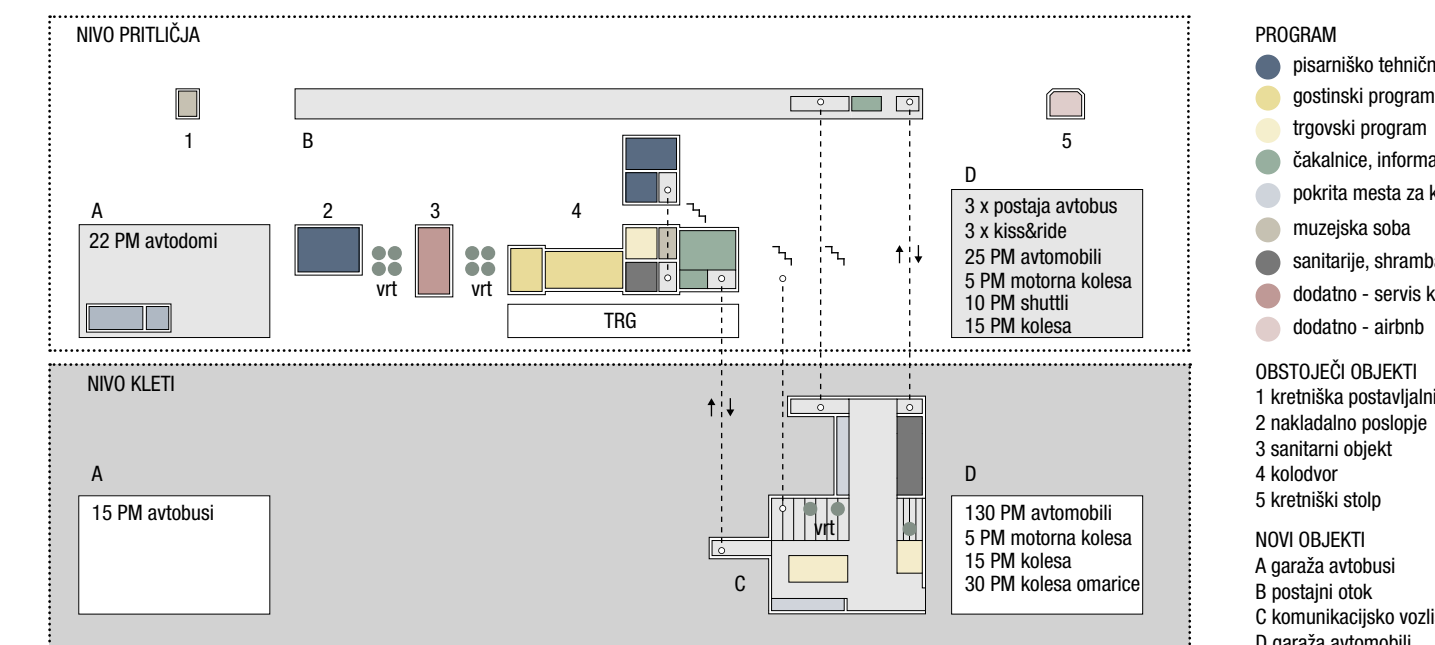
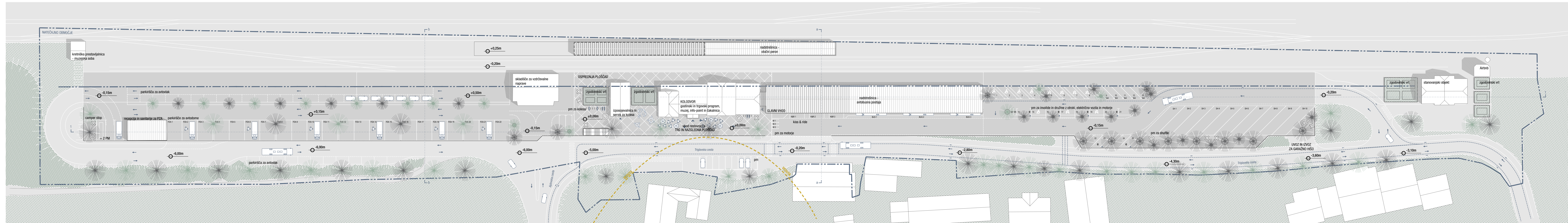
Projekt zagotavlja najsmotnejšo razporeditev programskih sklopov znotraj smeric ZVKD in logistike prometa. Program novega polniškega središča je organiziran v smiselnih, kompaktnih programskih sklopih. Ohranjeni, zaščiteni objekti so vsi ohranjeni in osmišljeni z novim programom.

Program obstoječih objektov:

- Kretniški stolp: preurejen v Airbnb stanovanje
- Stanovanjski objekt: v njem ostanejo stanovanja
- Kolodvor in personalna hiša: glavna čakalnica središča, info točka in prodaja kart, trgovina s spominki, zgodovinska soba, sanitarije, bar/restoracija z navezavo na novi trg.
- Sanitarni objekt s pralnico: servis in izposojevalnica koles
- Nakladalno poslojše: ostane v dosedajnji funkciji skladiščnega objekta
- Kretniška postavljalnica: za enkrat je ta objekt še v uporabi, naknadno se v njem lahko uredi dodatna muzejska soba.

V podzemni del objekta sta umeščeni dve garaži; na J delu garaža za avte, ki se povezuje s komunikacijskim središčem podzemnega dela prometnega centra. V tem osrednjem podzemnem delu, ki funkcijira kot komunikacijski vozni med vsemi vitalnimi deli postaje, se nahajajo pekarna in kiosk, avtomati za nakup kart, glavne sanitarije za obiskovalce, lockerji za kolesa in lockerji za prtljago. Na S delu območja se nahaja garaža za avtobuse.

Sama ploščad je programsko razdeljena na tri sklope. Na J delu ploščadi se nahaja avtobusna postaja z nadstrešnico in tremi mesti za nadkrito čakanje avtobusa. Na J delu je organizirano shuttle postajališče. 25 nadzemnih parkirišč (tudi za invalide), električne polnilne postaje. Osrednji del ploščadi je oblikovan kot nov javni trg z razgledno ploščado, razbremenjeno motornega prometa.



PROGRAM

- pisarniško tehnični del
- gostinski program
- trgovski program
- čakalnica, informacijska točka
- pokrta mesta za kolesa
- muzejska soba
- sanitarje, shramba za potnike
- dodatno - servis koles
- dodatno - airbnb

OBSTOJEČI OBJEKTI

- 1 kretniška postavljalnica
- 2 nakladalno poslojše
- 3 sanitarni objekt
- 4 kolodvor
- 5 kretniški stolp

NOVI OBJEKTI

- A garaža avtobusi
- B postajni otok
- C komunikacijsko vozlišče
- D garaža avtomobili

PROGRAMSKA SCHEMA MOBILNOSTNEGA CENTRA
Najsmotnejša razporeditev programskih sklopov znotraj smeric ZVKD in logistike prometa.

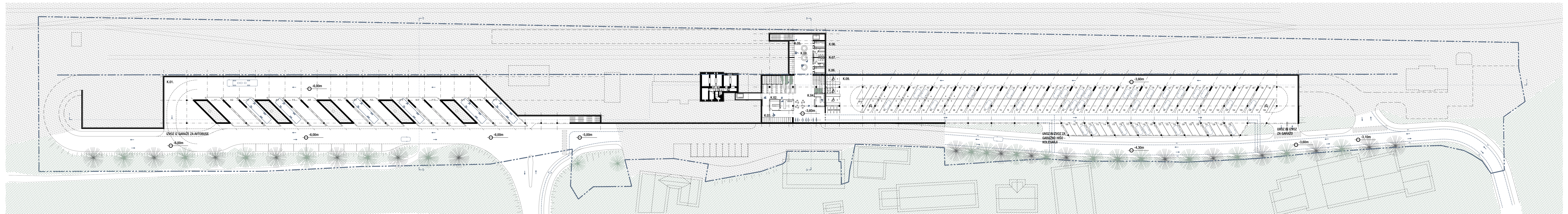
UREDITVENA SITUACIJA CELOTNEGA OBMOČJA Z NAVEZAVO NA OKOLICO

Pri urbanistični zasnovi območja smo sledili danim urbanističnim regulacijskim linijam (nadzemni in podzemni), ter linijam zahtev obstoječih, zaščitenih objektov. Nova nadstrešnica avtobusne postaje tako **načrtuje tipično vzdolžno** niz objektov in vrtov zgrajenih okoli leta 1906. Nova nadstrešnica je oblikovana kot **enostavna lamela**, katere višina ne presega venca obstojebe avtobusne postaje.

TLORIS GARAŽE IN PODZEMNIH DELOV OBJEKTOV

OPISI IN KVADRATURE PROSTOROV

K.01.	parkirne površine - avtobusi	2700 m ²
K.02.	trgovski program - pekarna	62 m ²
K.03.	parkirišča za kolesa - lockerji	56 m ²
K.04.	trgovski program - trafika	20 m ²
K.05.	parkirišča za kolesa - lockerji	39 m ²
K.06.	shramba za potnike - omarice	27 m ²
K.07.	sanitarije za obiskovalce	34 m ²
K.08.	čakalnica	69,4 m ²
K.09.	pokrita garažna hiša	3800 m ²



“GLAVNA ZNAČILNOST ARHITEKTURNO - FUNKCIONALNEGA KONCEPTA PLOŠČADI JE UVEDBA DVEH PODZEMNIH PARKIRIŠČ, KI V VEČJI MERI UMAKNEJO MIRUJOČI MOTORNI PROMET POD ZEMLJO IN SPROSTIJO PARTERNI PROSTOR ZA NJEGOVO BOLJ KVALITETNO UPORABO.“

ZUNANJA UREDITEV

NADGRADITEV OBSTOJEČIH DREVOREDOV IN DODATNA OZELENITEV OBMOČJA

Zasnova predvideva dosaditev in podaljšanje obstoječega kostonjevega drevoreda ob Triglavski cesti. Na sami ploščadi se na raščeneu terenu predvidi maksimalno število dreves, ki tvorijo novo linijo drevoreda ob Triglavski cesti. Na območju ploščadi kjer raščeneu terena ni, so drevesa in drugo zelenje zasajeni v velikih koritih. Dodatno je ozelenjen in tudi rob ploščadi. V potopnih koritih je zasajeno zelenje, ki previseva in »mečča« ostri rob infrastrukturne ploščadi.

OBNOVA HISTORIČNIH VRTOV SKLADNO Z ZVKDS

Poleg stavb, ki so zaščiten kot kulturna dediščina, projekt obravnava tudi revitalizacijo zunanjih površin postaje, predvsem rekonstrukcijo vrtov, ki so se nahajali/se nahajajo med poslopji. Za dva manjša vrtova je predvidena rekonstrukcija po smernicah ZVKDS. Nekdanji največji vrt pa je dobil najpomembnejšo vlogo v prometnem središču. Nekdanji vrt je oblikovan kot večnivojski atrij z bujno zazelenitvijo. Historični vrt z novo umeščenim pitnikom je v tem primeru reinterpretiran na sodoben način. Na ta način nekdanji vrt dobi mnogo večji pomen in vitalno funkcijo znotraj potniškega središča.

ZUNANJA UREDITEV S PREDNOSTJO PEŠČEV IN KOLESARJEV

Zunanja ureditev območja sicer enakovredno obravnava vse vrste mobilnosti, je pa pri zasnovi zunanjih površin bilo glavno vodilo to, da se ustvari pešcem in kolesarjem prijazen in human prostor. To smo dosegli s popolnim umikom motornega prometa iz centralnega dela ploščadi; iz novega trga z razgledno ploščadjo. Tudi sicer imajo pešci in kolesarji znotraj celotnega potniškega središča zagotovljene jasne, široke in varne poti, ki so naravno senčene in opremljene s pripadajočim urbanim pohištvom.

OPISI IN KVADRATURE PROSTOROV

P.01.	poljuben dodaten program - popravilnica in izposoja koles	56 m ²
P.02.	gostinski program - zunanji bar	55 m ²
P.03.	gostinski program - dostava in kuhinja	34 m ²
P.04.	gostinski program - restavracija in bar	76 m ²
P.05.	trgovski program in muzejska soba	40 m ²
P.06.	sanitarije za obiskovalce	15,5 m ²
P.07.	informacijska točka	32 m ²
P.08.	čakalnica - znotraj	48 m ²
Z.01.	čakalnica - zavetišče na peronu	12,8 m ²
N.01.	pisarniško tehniški del - pisarne za zaposlene	40 m ²
N.02.	pisarniško tehniški del - čajna kuhinja za zaposlene	6 m ²
N.03.	pisarniško tehniški del - sanitarije za zaposlene	8,7 m ²



LESENA KLOP



PITNIK



KOVINSKA OGRAJA



STOJALA ZA KOLESA



ULIČNA SVETILKA



LESENA OGRAJA

ZUNANJA UREDITEV

TLAKOVANJE

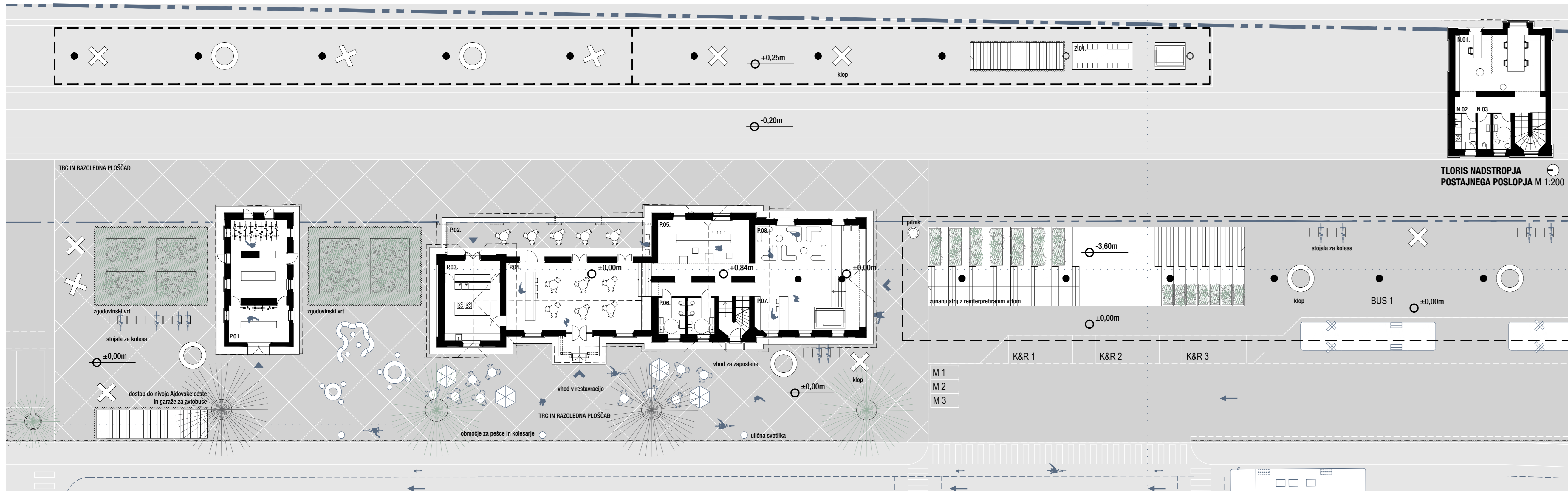
Zunanj tlakovane površine so obdelane v kombinaciji kamnitega tlakovanja majhnega formata (granitne kocke različnih barvnih odtenkov, položene v različnih vzorcih) na območju trga in avtobusne postaje in asfalta na območju parkirnišč. Trg pred kolodvorom ima značilno grafično podobo. Jasna grafična ločitev trga od S in J dela ploščadi tako funkcionalno kot pomensko loči prometni »novi« del območja, od neprometnega »zgodovinskega« dela območja.

URBANA OPREMA

Urbana oprema v potniškem centru je sodobna, izbrane oblike so abstraktne. Klopi so izdelane iz lesa; oblikovane so v obliki X in O. Ti dve obliki sta izbrani z namenom, da vzbudita interakcijo naključnih ljudi, ki sedijo skupaj na eni klopi. Klopi so lahko izbrane kataloško, ali pa so izdelane unikatno, po naročilu, pri lokalnih obrtnikih.

Oblika uličnih svetilk je enostavna, lahkotna. Luči je oblikovana kot ploščat krožnik na tanki podporni nogi, vse barvano v enotno, svetlo barvo. Linija teh luči je pozicionirana ob Z robu ploščadi. Luči so integrirane tudi v betonski nosilec nove nadstrešnice. Historični objekti so osvetljeni ambientalno, vsak po individualnem načrtu, skladno s smernicami ZVKDS. Stojala za kolesa so predvidena kot enostavni kovinski loki.

Ograje na območju so kovinske, unikatno oblikovane kot trodimenzionalna zig-zag mreža (ki se povezuje z obliko nadstrešnice). Izjemja je ograja, ki obkroža dva historična vrtova. Ta ograja je lesena; izdelana bo skladno s smernicami ZVKDS.

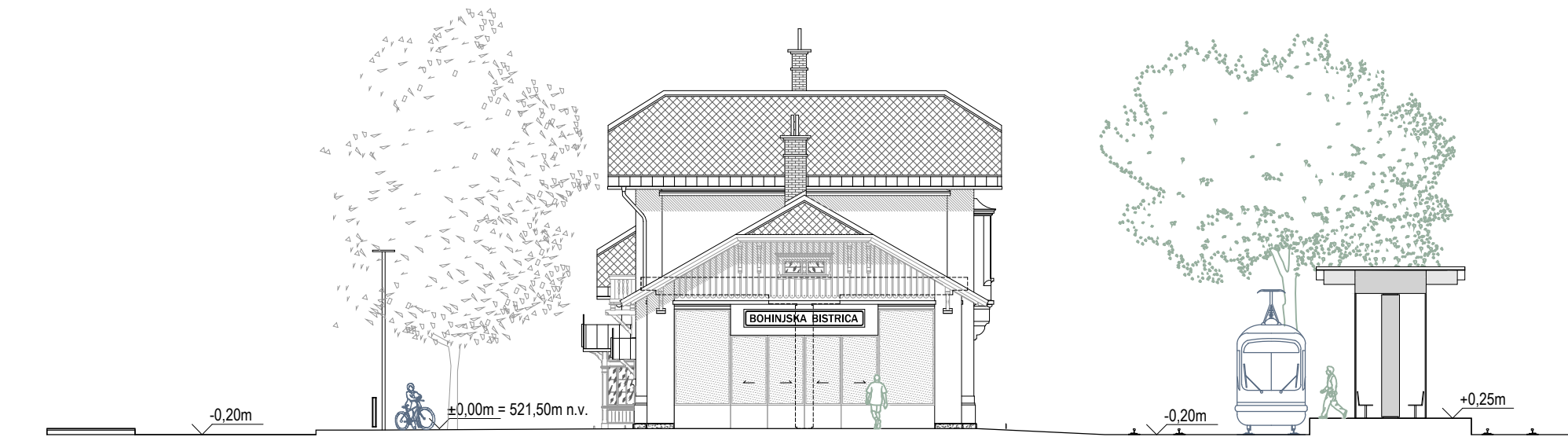


TLORIS NADSTROPJA POSTAJNEGA POSLOPJA M 1:200

TLORIS PRITLIČJA POSTAJNEGA POSLOPJA M 1:200



PROSTORSKI PRIKAZ Z OČIŠČA PEŠČA



JUŽNA FASADA M 1:200



ZAHODNA FASADA NOVO - STARO M 1:200

VARSTVO KULTURNE DEDIŠČINE - REKONSTRUKCIJA

Zasnova novega potniškega središča postavi obstoječ, varovan objekt kolodvora v samo središče oblikovne in funkcionalne zasnove. Vsi novi posegi v prostor se odzivajo na varovano arhitekturno in krajinsko zasnovo in so z njo v sozvočju. Glavno vodilo pri oblikovanju je bilo to, da se obstoječih objektov ne preglesi, temveč da se jih poveže v sklop sodobnega prometnega središča in da se jih naredi še bolj vidne in žive.

Kompleks je znanovan tako, da prostor deluje celovito. Obstoječi objekti postanejo glavni vezni vozeli med posameznimi sklopi prometnega središča.

Obstoječi objekti niso deležni prizidav ali gabaritnih in oblikovnih sprememb. Varovani objekti so deležni prenove stavbnega ovoja (fasada, stavbno pohištvo) skladno s smernicami ZVKDS. Objekti se energetsko in inštalacijsko optimizirajo. V objektu kolodvora se predvidi novo dvigalo, ki povezuje parter postaje s kletnim delom. Objekti se tlorisno spremenijo do te mere, da ustrezajo potrebam sodobnega potniškega centra. Osnovna razporeditev prostorov in odnosov med prostori se ohranja.

Pri oblikovanju novih objektov je imela obnova prednost pred novogradnjo.

VARSTVO KULTURNE DEDIŠČINE - NOVOGRADNJA

PODZEMNI DEL

Novograjni objekti se delijo na podzemne in nadzemne. Dve podzemni garaži in podzemno komunikacijsko vozlišče minimalno vplivajo na izgled parterja ploščadi. Umik velikega dela mirujočega motornega prometa v kletni del doprinese k »čistosti« in kvalitetnejši uporabi zgornjega, parternega dela ploščadi. V prostoru tako lahko dominira historična arhitektura.

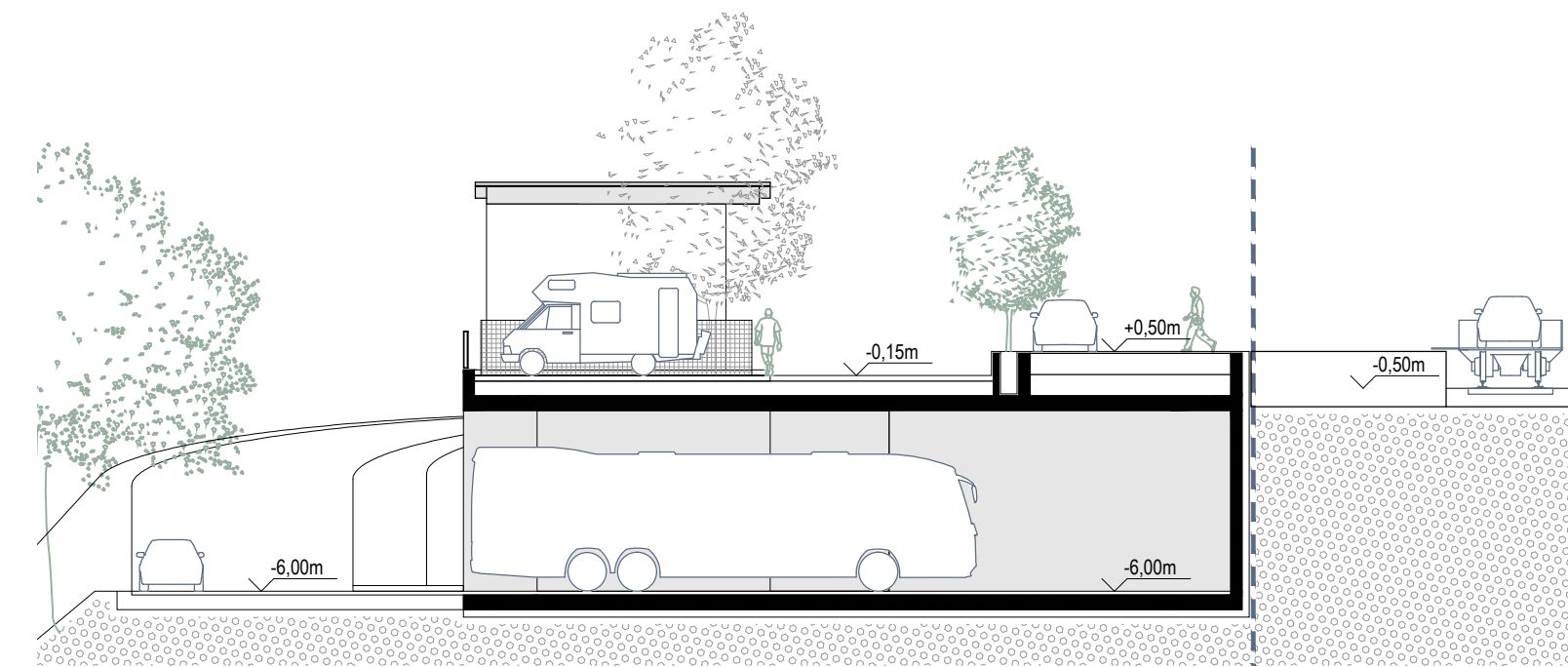
NADZEMNI DEL

Nadzemno novogradnjo predstavljata dve nadstrešnici, ki sta sproščeni dodatnega programa (pod njima se ne nahajajo zaprti objekti; ti so vsi umeščeni v obstoječe objekte ali v kletno etažo). Nadstrešnica je oblikovana kot ozka in dolga lamela, kot lebdeča streha, pod katero je povsem odprt prostor, ki sprošča poglede tako na historične objekte kot na krajino. Urbanistično gledano glavna nadstrešnica avtobusne postaje nadaljuje tipičen vzdolžen niz objektov in vrtov zgrajenih cca. leta 1906. Širina nadstrešnice sledi gradbenima linijama kolodvora, spodnji rob nadstrešnice je poravnan z vencem kolodvora.

Oblika in materialnost nadstrešnice sledita značilnostim lokalnega konteksta. Oblika nadstrešnice ima prepoznaven zig-zag profil, s poudarjeno leseno materialnostjo. Oblika zig-zag povzema in abstrahira značilne tipologije okolja in jih reinterpreterira na sodoben način. Nagubana streha je nastala kot odgovor na abstrakcijo ponavljajočih se vzorcev, ki so značilni za vedute Bohinjske Bistrice. Nova nadstrešnica je oblikovana v sozvočju z obstoječimi objektom tudi iz vidika materialov, barve in odnosa do detajla in filigranskosti. Elementi lesene strešne konstrukcije, sive kritine in nosilne konstrukcije iz svetlega, brušenega betona, se kompozicijsko povežejo z obstoječimi objekti in jih dodatno nadgradijo.

Nadstrešnica nad otočnim peronom je oblikovana po enaki maniri kot nadstrešnica avtobusne postaje. Skladno s funkcionalnimi potrebami je ta nadstrešnica ožja in krajša.

PREČNI PREREZI - PODZEMNI DEL POTNIŠKEGA SREDIŠČA



PREČNI PREREZ BB M 1:200



PREČNI PREREZ AA Z JUŽNO FASADO M 1:200



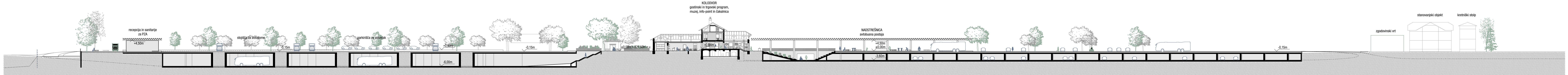
VARSTVO KULTURNE DEDIŠČINE - NOVOGRADNJA

Poleg stavb, ki so zaščitene kot kulturne dediščina, projekt obravnava tudi revitalizacijo zunanjih površin postaje, predvsem rekonstrukcijo vrtov, ki so se nahajali/se nahajajo med postopji. Za dva manjša vrtova je predvidena rekonstrukcija po smernicah ZVKDS. Nekdanji največji vrt pa se transformira v najpomembnejšo točko prometnega središča. Vrt je oblikovan kot večrivojski atrij z bujno zazenitvijo. Historični vrt z novo umeščenim plinikom je v tem primeru reinterpretiran na sodoben način. Na ta način ta nekdanji vrt dobi mnogo večji pomen in vitalno funkcijo znotraj novega potniškega središča.

Pri oblikovanju zelenih površin smo se navezali tudi na obstoječi konstanjev drevored ob Triglavski cesti. Drevored smo dosadili z novimi drevesi in ga tako obudno podaljšali.

Zunajne površine dolge in prostrane ploščadi so obravnavane različno, glede na funkcijo in pomen. Najpomembnejši del parterja nove ureditve je centralni, razgledni trg, ki se nahaja pred obstoječim objektom kolodvora. Ta ploščad je sproščena motornega prometa; namenjena je le pešcem in kolesarjem. Na ta način smo pred zaščitnim objektom oblikovali nov javni trg in s tem še poudarili njegov pomen in vidnost kolodvora.

Tlakovanje na trgu je kamnito, drobn. Tlakovanje na ostalih funkcionalnih delih ploščadi (avtobusna postaja, parkirnišča na prostem, avtodomi, nakladalna ploščad) pa je kombinacija drobnih, kamnitih tlakovev in asfalta.



VZDOLŽNI PREREZ 1-1 M 1:500



OBVEZEN PROSTORSKI PRIKAZ NA OBSTOJEČE POSTAJNO POSLOPJE

TRAJNOST

Novo sodobno in trajnostno potniško središče upošteva vse pomembne točke trajnostnega načrtovanja in s tem pripomore k trajnostnemu razvoju celotnega kraja. Predvsem smo se trudili, da smo oblikovali projekt, ki ima prometno zasnovano, ki je prijazna do narave in do ljudi.

Potniško središče je zasnovano tako, da je to kraj, ki je več kot le prometni, infrastrukturni projekt. Nova zasnova središča pripomore k izboljšanju kvalitete bivanja lokalnih prebivalcev in k razvoju trajnostnega turizma na območju Bohinjske Bistrice in Bohinja. Potniška točka ni samo točka prestopa, ampak postane nova turistična točka, kjer potniki in prebivalci radi preživljajo svoj čas. Trajnostni potencial območja je ogromen; tako na nivoju trajnostne mobilnosti, kot na nivoju varstva kulturne dediščine.

Z novo prometno zasnovano je izboljšana prometna varnost, še posebej za ranljive skupine (otroci, starejši, ljudje s posebnimi potrebami, nosečnice). To se nanaša na novo ureditev prometnih poti, kjer so pešci in kolesarji obravnavani prednostno. Oblikovan je nov javni trg, kot cona brez motornega prometa, ki bo služil kot nova točka povezovanja lokalnih prebivalcev in turistov. Nov javni trg se neposredno povezuje s kulturno dediščino kraja in jo nadgrajuje. Ohranjeni historični objekti so z urejenim javnim trgov, ki jih objema, revitalizirani in povezani z novo zasnovano potniškega središča. Trg s historičnim poslopijem postaje postane vezna točka med infrastrukturnim objektom in samim krajem.

Pri zasnovi objekta je imela prednost pred novogradnjo obnova z izboljšanimi energetskimi karakteristikami objektov. Novi objekti in zunanje površine so izdelani iz trajnostnih materialov (les, obnovljiva alpska surovina, ki je lahko dobavljiva in izdelana lokalno; beton, trajnosten v svoji dolgoročnosti; kovina, trajnostna v možnosti recikliranja; kamen, trajnosten, naraven material). Na ta način smo skupaj z racionalno zasnovano novih objektov in nove zunanje ureditve dosegli trajnostno porabo virov in materialov. Za energetske učinkovitost postajnega objekta smo poskrbeli tako, da smo programe, ki potrebujejo tople prostore skoncentrirali v kompaktno sklope. Objekti ki niso ogrevani so naravno prezračevani in potrebujejo minimalno vzdrževanje.

Z jasno trajnostno vizijo je predvidena tudi prometna/funkcionalna zasnova objekta. Potniško središče bo postalo vstopna točka za celotno občino in bo zagotavljalo enakovredne pogoje za vse vrste mobilnosti (vlak, avtobus, avtobus, shuttle, avto kolo, pešačenje, električna prevozna sredstva, avtodomi). Avtomobil, ki je bil do sedaj glavno prevozno (in onemogućevalno) sredstvo za mobilnost, bo sčasoma zamenjan za okolju prijaznejši način transporta. Ta trend posledično doprinese k postopnemu izboljšanju kvalitete zraka in bližnji podnebni sprememb.

Zagotavljanje velikega števila parkirnih mest v prometnem središču prav tako pripomore k zmanjšanju posegov (parkirišč) v nepozidana zemljišča in k zmanjšanju degradacije zemljišč ter izgube biotske raznovrstnosti.

PROMET

Železniški promet

Natečajna rešitev Potniškega središča (multimodalnega vozišča) Bohinjske Bistrice je podana ob upoštevanju z natečajno dokumentacijo opredeljene predhodne dokumentacije (Strokovne podlage in predstudija upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR«, št. projekta 19_804, november 2020; Situacijski načrt postaje Bohinjska Bistrica (gradbena situacija, št. risbe G.102.9 v merilu 1:1000) in Ureditev parkirnih mest za kolesa na območju železniških postaj znotraj Slovenije, proga 70: Jesenice - Sežana, postaja Bohinjska Bistrica, Provia d.o.o., maj 2019) in obstoječega stanja. V skladu z navedenim je predvideno, da se odstrani tretji tir in se na tem mestu zgradi otočni peron dolžine 120 m. Dostop do njega se izvede izvenivojsko in sicer s podhodom, ki je opremljen tudi z dvigalom. Na peronu se zagotovi tudi zavetišče, ki nudi zavetje pred vremenskimi vplivi. Ne glede na predhodno dokumentacijo, smo tekom izdelave idejne rešitve ugotovili, da bi bilo smiselno v naslednjih projektnih fazah pred začetkom podrobnejšega projektiranja tirno shemo železniške postaje natančneje določiti (sprojektirati) na osnovi geodetskega posnetka obstoječih tirnih naprav, prometno-tehnoloških potreb in v skladu z veljavnimi predpisi (Zakon o varnosti v železniškem prometu, Zakon o železniškem prometu, Pravilnik o pogojih za graditev gradbenih ali drugih objektov, saditev drevoja ter postavljanja naprav v varovalnem progovnem pasu in v varovalnem pasu ob industrijskem tiru, Pravilnik o zgornjem ustroju železniških prog in Pravilnik o spodnjem ustroju železniških prog) ter našo predlagano idejno rešitvijo Potniškega središča.

Takšne rešitve sicer posegajo izven natečajnega območja, a omogočajo boljšo izrabo prostora.

Najpomembnejše takšne optimizacije so:

- optimalna izbira medtirnih razdalj na postaji z upoštevanjem ustreznе širine perona, kar bi omogočilo premik 1. tira nekoliko bližje glavnega prevoznega (3. oz. današnjega 4.) tira, s čimer bi se nekoliko razširil prostor ob postajnem poslopju oz. bi se nekaj prostora lahko uporabilo za funkcije potniškega središča;

- ureditev kretniške harfe na A strani postaje v skladu s predpisi in standardnimi dimenzijami kretnic (obstoječa razporeditev kretnic in vmesnih povezav ni skladna s Pravilnikom o zgornjem ustroju železniških prog), pri čemer je potrebno poudariti, da kretniška postavljalnica, ki deluje na podlagi mehanskih postavljal kretnic, na obstoječi lokaciji onemogoča ustrežno tirno shemo in jo bo potrebno prestaviti oz. nadomestiti z novejšo, hkrati pa se uporabi kretniške pogone na elektro pogon;

- zagotovi se dodatnih 40 m rezervacije prostora za morebitno podaljšanje peron do dolžine 160 m, kar je 2 x 80 m;

- peron se pokrije z nadstrešnico v dolžini 80 m in opremi z razsvetljavo, ki zagotavlja predpisano osvetljenost peronov ter kretniških območji in drugi postajnih naprav;

- pri tem se ohrani spremembe, ki so bile predvidene že v predhodni dokumentaciji (odstranitev 3. tira z namenom zagotovitve ustrezne širine za otočni peron med 2. in 3. tirom; med 1. in 2. tirom se predvidi ograja, ki preprečuje nivojsko prečkanje tirov) z dvema izjemama, ki se ne izvedeta: podaljševanje 2. tira na B strani postaje, ki bi zahteval širitev podvoza Ulice Tomaža Godca, in ohranjanje tirov 104 in 202.

Z navedenim se nekoliko spremenijo koristne dolžine posameznih tirov postaje BB. Namen tirov ostane podoben kot obstoječi in sicer tir 1 je namenjen odpravi avtovlaka. Dovozna klancina za na avtovlak ostane na isti lokaciji. Tir 2 in tir 3, ki je tudi glavni prevozni tir na postaji, sta namenjena za križanja in prehitevanja potniških vlakov ter odpravo potnikov, tir 4 pa je glavni tir za križanja in prehitevanja tovornih vlakov.

Navedene optimizacije tirne sheme železniške postaje BB niso vključene v našo predlagano idejno rešitev, ker posegajo izven natečajnega območja. Zato smo se odločili, da pripravimo idejno rešitev, ki deluje tirni shemi, kot je predvidena po predhodni dokumentaciji oz. ob obstoječem stanju.

Cestno omrežje

Ureditve cest so načrtovane skladno s Pravilniki o projektiranju cest, o cestnih priključkih na javne ceste, o prometni signalizaciji in opremi in drugih relevantnih predpisih, ki urejajo tehnične elemente cest.

Zasnova cestnega omrežja zajema rekonstrukcijo Triglavske ceste od križišča z Ulico Tomaža Godca, vzdolž območja železniške postaje do novega T-križišča pred železniškim postajnim poslopjem, rekonstrukcijo Ajdovske ceste z navezavo na novo T-križišče pred železniškim postajnim poslopjem. Zasnova predvideva prestavitev dostopne ceste do avtovlaka in parkirišča za avtodome. Obstoječa cesta se ukine in površine nameni ranljivejšim skupinam, dvopasovna dostopna cesta pa se uredi povsem na novo v območju vzdolž pokrite garaže za avtobuse od novega T-križišča Triglavske in Ajdovske ceste do skrajno severnega dela ploščadi z dostopom na zgornji nivo ploščadi, kjer je predvidena ločena površina za avtovlak in avtodome. Na južnem delu ureditvenega območja je predvideno novo T-križišče na Triglavski cesti z enosmerno krožno dostopno cesto do avtobusne postaje, ki se tik za slednjim zopet v T-križišču naveže nazaj na Triglavsko cesto. Dostopna cesta je hkrati je namenjena tudi dostopom do stanovanjskega objekta Triglavska cesta 5 ter drugim udeležencem v prometu, katerim so namenjene površine v območju pred avtobusno postajo (parkirišča za shuttle avtobuse, parkirišča za osebna vozila za invalide, električna vozila, taksije in kiss&go). Poleg navedenih ureditev cest so za potrebe zagotavljanja dostopov do podzemnih garaž, posameznih zemljišč in sosednjih ureditev načrtovane ureditve priključkov in uvozov na nove poteke cest.

Rekonstrukcija Triglavske ceste dolžine 390m predvideva prestavitev obstoječe ceste na zahodni rob natečajnega območja. Zasnovana je dvopasovna cesta s širino prometnih pasov 2x3,00m in obojestranskim pasom za kolesarski promet po sistemu deljenja prometne površine z motornimi vozili. Poleg vozišča je na vzhodni strani zasnovan 2,00m pločnik s površino za pešce. Tehnični elementi ceste z izjemo krožnega loka pred mostom čez Belco na skrajnem jugu natečajnega območja omogočajo projektno hitrost 50 km/h, vendar zaradi umirjanja prometa, deljenja prometne površine in številnih priključkov in uvozov predlagamo umiritev hitrosti vozil na 30 km/h. Niveleta ceste je prilagojena predvidenim ureditvam novega T-križišča z Ajdovsko cesto, priključkom in uvozom ter navezavam na obstoječe stanje z maksimalnim naklonom 8% v območju od izvoza iz avtobusne postaje do T-križišča.

Elementi prečnega prereza in širina vozišča omogočata srečevanje dveh vozil. Zasnovano je novo T-križišče v območju križanja z Ajdovsko cesto in trije skupinski priključki na Triglavski cesti in sicer dostopne ceste do avtobusne postaje, dostopne ceste do podzemne garaže za osebna vozila in dostopne ceste iz avtobusne postaje na Triglavsko cesto. Ostali priključki so individualni do zemljišč na zahodni strani Triglavske ceste. Vsa križišča in priključki so preverjeni s traktrisami merodajnih vozil.

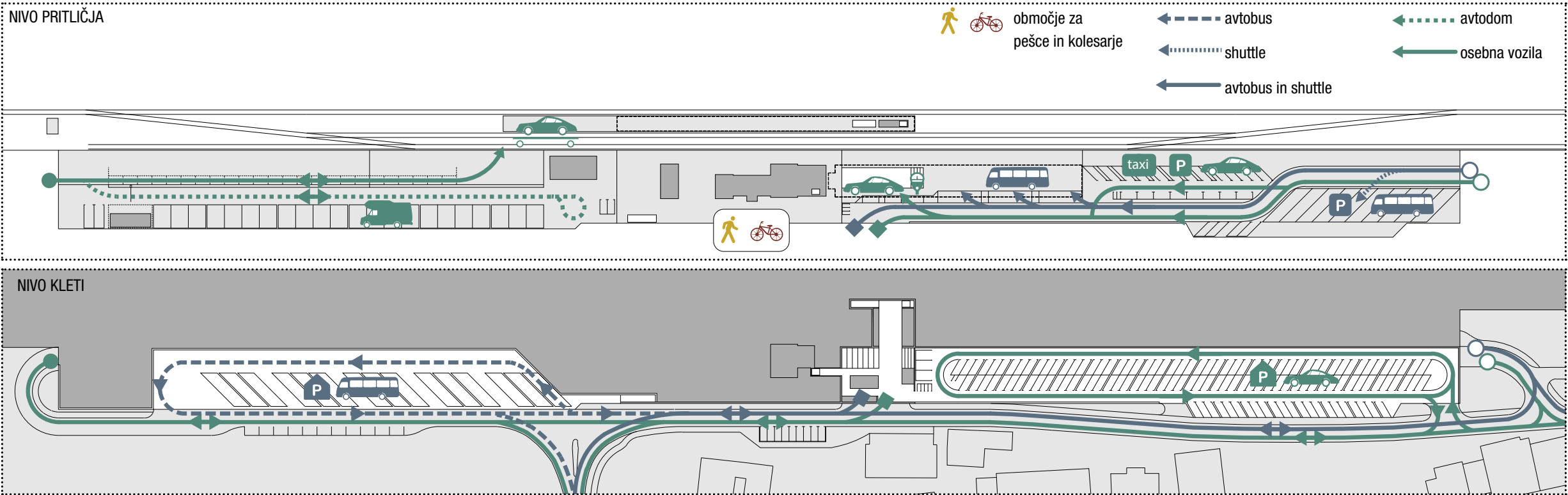
Rekonstrukcija Ajdovske ceste dolžine 100m predvideva prestavitev in predvsem višinsko prilagoditev obstoječe ceste od križišča z Ulico Pod Rodico v novo T-križišče s Triglavsko cesto. Zasnovana je dvopasovna cesta s širino prometnih pasov 2x3,00m. Poleg vozišča je na južni strani zasnovan pločnik z dvosmerno kolesarsko stezo širine 2x1,00m in hodnikom za pešce širine 2,00m. Tehnični elementi ceste omogočajo projektno hitrost 50 km/h, vendar zaradi umirjanja prometa predlagamo umiritev hitrosti vozil v območju novega T-križišča s Triglavsko cesto na 30 km/h. Niveleta ceste je prilagojena predvidenim ureditvam novega T-križišča s Triglavsko cesto, obstoječim priključkom in uvozom ter navezavam na obstoječe stanje z maksimalnim naklonom 4,2%. Elementi prečnega prereza in širina vozišča omogočata srečevanje dveh vozil. Izven natečajnega območja se na novo stanje ceste preuredijo obstoječi priključki in uvozi. Zavijalni loki novega T-križišča s Triglavsko cesto so preverjeni s traktrisami merodajnih vozil.

Nova dostopna cesta do avtovlaka in parkirišča za avtodome dolžine 235m nadomešča obstoječo dostopno cesto, ki poteka pred železniškim postajnim poslopjem. Dostopna cesta, ki predstavlja podaljšek Triglavske ceste poteka od novega T-križišča Triglavske in Ajdovske ceste poteka po zahodnem robu natečajnega območja v nivoju avtobusne garaže do skrajno severnega dela območja, kjer se s polkrožno rampo vzpne na zgornji nivo ploščadi za dostop do parkirišč za avtovlak in avtodome. Cesta je zasnovana kot dvopasovnica s širino prometnih pasov 2x3,00m. Poleg vozišča je na vzhodni strani ceste od avtobusne garaže proti zgornjemu nivoju ploščadi zasnovan pločnik s hodnikom za pešce širine 2,00m. Tehnični elementi ceste z izjemo polkrožnega vzpona na zgornji nivo ploščadi omogočajo projektno hitrost 50 km/h, vendar zaradi umirjanja prometa predlagamo umiritev hitrosti vozil na 30 km/h po celotni dolžini ceste.

Niveleta ceste je prilagojena predvidenim ureditvam novega T-križišča Triglavske in Ajdovske ceste in avtobusni garaži na spodnjem nivoju območja ter navezavi na zgornjo ploščad s parkirišči za avtovlak in avtodome z maksimalnim naklonom 9%. Elementi prečnega prereza in širina vozišča omogočata srečevanje dveh vozil, pri čemer v območju polkrožne rampe predlagamo razširitev vozišča v krivini. Poleg priključka za avtobusno garažo in povratne servisne ceste iz garaže, drugih uvozov in priključkov na novo cesto ni predvidenih. Zavijalni loki novega T-križišča s Triglavsko in Ajdovsko cesto ter uvozi in izvozi iz avtobusne garaže so preverjeni s traktrisami merodajnih vozil.

Nova krožna dostopna cesta do avtobusne postaje dolžine 255m omogoča dostop avtobusom, shuttle busom, taksijem, invalidom, e-osebnim vozilom in drugim uporabnikom ploščadi ob avtobusni postaji dostop do teh površin. Dostopna cesta, ki omogoča tudi dostop do stanovanjskega objekta Triglavska cesta 5 je zasnovana kot enosmerna cesta, ki se s skupinskim priključkom odcepi od Triglavske ceste in vzpne na ploščad nad garažo za osebna vozila, kjer se nahajajo parkirne površine ob avtobusni postaji za prej omenjene uporabnike. Širina vozišča dostopne ceste je 6,00-7,00m. Poleg vozišča je na vzhodni strani ceste zasnovan pločnik s hodnikom za pešce širine 2,00m. Tehnični elementi ceste omogočajo prevoznost predvidenih vozil, vsekakor pa zaradi umirjanja prometa predlagamo administrativno omejitev 20-30 km/h. Niveleta ceste je prilagojena predvidenim ureditvam Triglavske ceste in zogrjne ploščadi s parkirišči in avtobusno postajo v odvisnosti od konstrukcije podzemne garaže za osebna vozila z maksimalnim naklonom 10%. Elementi prečnega prereza in širina vozišča omogočata srečevanje dveh vozil, pri čemer v območju vzpona z rampo na zgornjo ploščad predlagamo razširitev vozišča v krivini. Poleg priključka za objekt Triglavska cesta so po celotni dostopni cesti predvideni uvozi in izvozi na parkirišča za različne vrste vozil. Zavijalni loki priključka na Triglavsko cesto ter uvozi in izvozi iz parkirišč so preverjeni s traktrisami merodajnih vozil.

Poleg navedenega se na cestnih površinah skladno s Pravilnikom o prometni signalizaciji in opremi izvede vertikalna in horizontalna prometna signalizacija, s poudarkom na označevanju ločenih in skupnih prometnih površin različnih udeležencev v prometu na način, da se varuje ranljivejše udeležence, ki se jim omogoča kar se da kratke prehodne in prevozne poti do vseh ciljev natečajnega območja. Prav tako ureditve cest zajemajo gradnjo odvodnje padavinskih voda z vozišč, ureditve odvodnje prehoda zalednih voda in ureditve cestne razsvetljave skladno s področnimi predpisi.



PROMETNA SHEMA MOTORNEGA PROMETA

PROMET

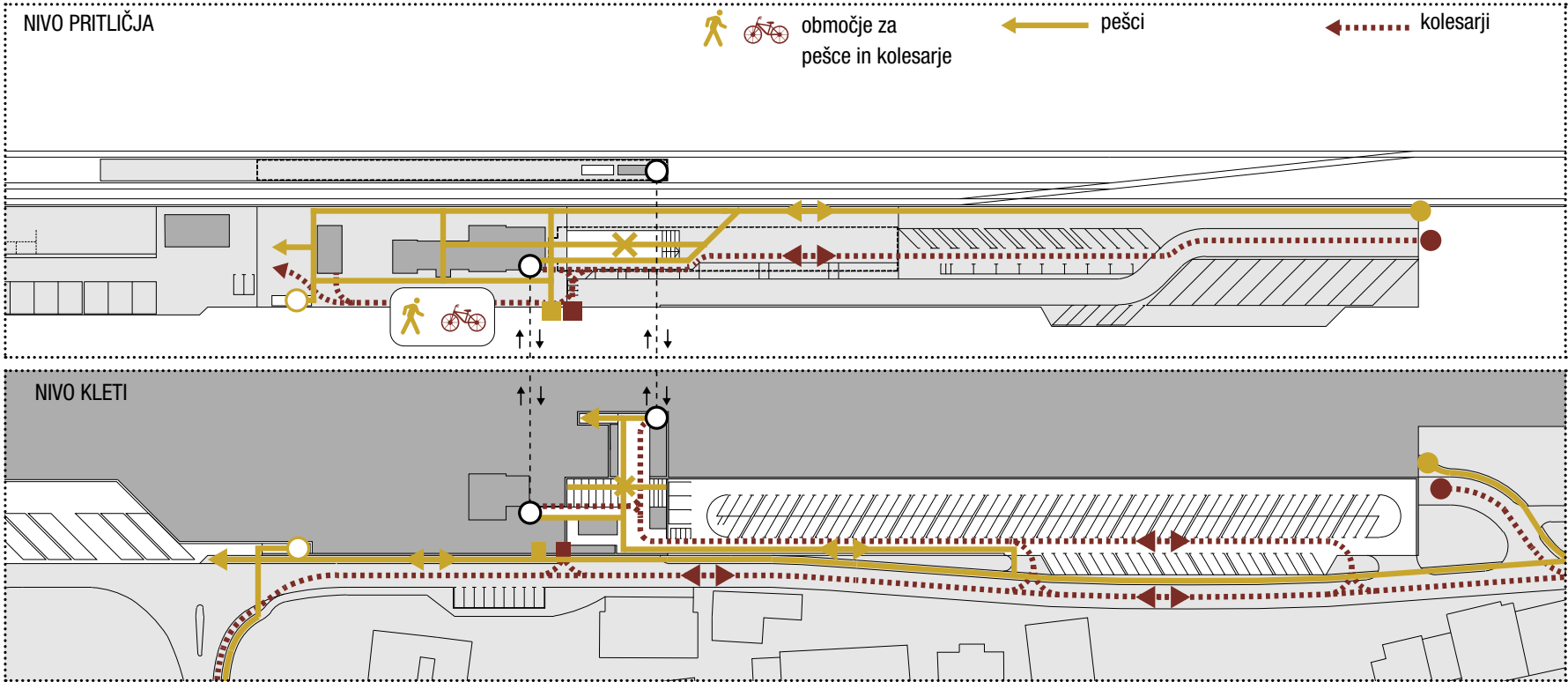
Parkirišča za motorje

Poleg parkirišč za osebna vozila je v okviru zasnove potniškega središča načrtovanih 10 PM (5 v garaži, 5 na ploščadi).

Parkirišča za avtodome (PZA)

Ureditve ploščadi s parkirišči za avtodome so načrtovane skladno s področnimi predpisi in najnovejšimi spoznanji dobrih praks na tem področju. Parkirišče za avtodome je umeščeno na zgornjo ploščad severnega dela natečajnega območja, kjer je omogočen najlepši razgled na Bohinjsko Bistrico in okoliške bohinjske gore. Zasnova predvideva komfortne površine parkirnih mest za avtodome z možnostjo zasaditev in inštalacijskih priključkov na vsakem parkirišču ter zadostne manipulativne površine, prav tako pa tudi nove servisne površine in nov prodajno servisni objekt s toaletami in sanitarijami, vse to ločeno od ostalih površin potniškega središča z možnostjo dostopa do tlakovanih površin pri postajnem poslopiju v neposredni bližini.

Do parkirišč za avtodome je načrtovana nova dostopna cesta iz T-križišča Ajdovske in Triglavske ceste, ki je hkrati namenjena dostopu do avtovlaka. Površini PZA in parkirišč za avtodome se med seboj ločita z ograjo in zasaditvijo. Parkirišče za avtodom ima interno dovozno cesto širine 6,00 in parkirna mesta dimenzij 6,00x8,00m kar omogoča ustrezno zasaditev in udobno parkiranje z namestitvijo osnovne kamping opreme za kratkotrajna parkiranja. Vsa parkirna mesta so opremljena z električno napeljavo in vodovodnim priključkom. Servisno prodajni (15m2 recepcija, prodajalna) in sanitarni objekt (50m2; sanitarije s tuši, kemični WC) zadošča za 22 parkirnih mest, pred objektom pa sta zagotovljeni dve parkirni mesti za prijavo in parkirno servisno mesto z lovilci za čiščenje odpadnih voda. Prevoznost dovozov avtomodov in parkiranje je bila preverjena s traktrisami merodajnih vozil.



PROMETNA SHEMA NEMOTORNEGA PROMETA

Avtobusni promet

Ureditve površin za avtobusni promet so načrtovane skladno s Pravilnikom o avtobusnih postajališčih in drugih področnih predpisih za mirujoči in avtobusni promet.

Zasnova površin za avtobusni promet zajema ureditve treh ločenih površin in sicer:

- Garaža za avtobuse s 15 parkirnimi mesti (PM) površine 2850m2
- Parkirišče za shuttle avtobuse z 10 parkirnimi mesti površine 650m2
- Parkirišče za avtobuse 3PM na avtobusni postaji površine 160m2

Do navedenih površin za avtobusni promet so urejeni dovozi iz cestnih ureditev, prav tako pa so v območju ureditve površin za avtobuse urejene površine za dostope pešcev in drugih uporabnikov avtobusnih storitev in te površine niso zajete v zgornjih kvadraturah. Pri zasnovi in umestitvi posamezne vrste avtobusnih površin je bilo upoštevano načelo funkcionalnosti, ki se pri avtobusnem prometu odraža v zagotavljanju najkrajših dostopnih poti uporabnikov/potnikov od avtobusnega postajališča do drugih privlačnih vsebin potniškega središča. V ta namen so najbližje centralnemu delu potniškega središča cca. 35 od postajnega poslopja umeščena parkirišča na avtobusni postaji, kjer se pričakuje največji promet pešcev iz avtobusov na samo središče. Parkirišča za shuttle buse so od avtobusne postaje odmaknjeni za cca. 70m dodatno. Najbolj odmaknjena pa so parkirišča za avtobuse v podzemni garaži, kjer se prehajanje pešcev do centralnega dela potniškega središča praktično ne pričakuje oz. kjer je predvideno dolgotrajno parkiranje avtobusov. Ker poleg površin za mirujoči avtobusni promet le ti zahtevajo precejšnje manipulacijske površine, so vse manipulacijske površine grafično preverjene s traktrisami merodajnih vozil.

Kolesarski promet

Ureditve površin za kolesarski promet so načrtovane skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah in drugih področnih predpisih za kolesarski promet. Zasnova kolesarskih površin je načrtovana po principu enostavnih dostopov do storitev potniškega središča, funkcionalnosti rešitev kolesarskega omrežja v povezavi s parkirišči za kolesa in kar se da varne in udobne vožnje po površinah ki vodijo do potniškega središča.

Zasnova površin za kolesarski promet zajema ureditve:

- Kolesarskih površin ob cestah v obliki kolesarskih pasov na vozišču cest (deljenje prometne površine z motornimi vozili) in/ali kolesarskih stez ob voziščih cest
- Kolesarskih površin v območju ploščadi centralnega dela potniškega središča z souporabo s pešci
- Pokrita parkirišča za kolesarje 31PM (ograjena in varovana)
- Stojala za kolesa 30PM

Kolesarske površine za premikajoči kolesarski promet (kolesarski pasovi, kolesarske steze in površine na območju mešanih površin s pešci) so načrtovane v okviru zmožnosti in razpoložljivega prostora teh prometnic ali tlakovanih ureditev. Površine ob cestah omogočajo dvosmerni promet kolesarjev do potniškega središča ob Ajdovski cesti (dostop iz severnega dela Bohinjske Bistrice in bodoče priključne ceste na vzhodno obvoznico) in ob Triglavski cesti (dostop iz južnega dela Bohinjske Bistrice). Široke površine na tlakovanih ploščadih pa omogočajo udoben dostop do centralnega dela potniškega središča do parkirnih površin za kolesa in drugih prometnih površin ali storitev, ki se izvajajo v potniškem središču. Kolesarske površine za mirujoči kolesarski promet so načrtovane tako na spodnji etaži ploščadi v območju prehoda iz garaže za osebna vozila do prehoda na peron železniške postaje in stopnišča do avtobusne postaje, kot tudi na zgornji etaži v območju avtobusnega postajališča. Zagotovljene so uporabne površine parkiranih koles in dovolj manipulacijskega prostora za kolesarjenje do teh parkirišč za kolesa.

Peš promet

Celotno območje ureditve je načrtovano v šestih različnih sklopih iz vidika prometa za pešce.

Prvi sklop zajema "historično" območje neposredno ob objektu kolodvora. Omejenjo območje je zaradi prestavitve dostopa do avtovlaka na S del območja namenjeno izključno pešcem in umirjenemu prometu za kolesarje. Od ostalih prometnih površin se razlikuje glede na obliko tlakovanja ter tip izbranega tlaka, ki je prilagojen uporabi pešcev. Nivojsko je ločeno od tretjega, četrtega in petega sklopa. Drugi sklop predstavlja območje pod nadstreškom namenjenemu pretežno avtobusnemu postajališču in kiss&ride dostopnim točkam. Območje ima deljene prometne površine za pešce in kolesarje. Nivojsko je ločeno od tretjega sklopa.

Tretji sklop zajema območje nepokritih parkirišč za avtomobile in shuttle ter območje za PZA ter dostop do avtovlaka. Gre za območje deljene uporabe za vse udeležence v prometu. Oba programa PZA in dostop do avtovlaka sta nivojsko ločena, razlika v nivoju je prav tako proti prvemu območju.

Četrti sklop zajema območje pokritih garaž za avtomobile in avtobuse, kjer so prometne površine prav tako deljene glede na vključujoče uporabnike. Ves promet poteka v enem nivoju brez arhitekturnih ovir.

Peti sklop predstavlja območje Ajdovske in Triglavske ceste, ki je v celotni dolžini izvedeno s pločnikom širine 2m na eni strani cestišča. Na delu neposredno pod trgov pred kolodvorom je pločnik urejen na obeh straneh cestišča.

Šesti sklop predstavlja območje perona, ki zajema del južno od skladišča za vzdrževalne naprave ter postajni otok. Slednje je namenjeno izključno peš prometu.

Celotno območje je oblikovano tako da je prijazno do gibalno oviranih oseb, brez arhitekturnih prepek ki bi jim onemogočale dostop do posameznih območij. Manjše nivojske razlike so urejena tako da jih je mogoče enostavno premagati. Večje nivojske razlike se pojavljajo na območju trga pred kolodvorom in na delu kjer se nahaja podhod do perona. Nivojsko razliko med Ajdovsko cesto in trgov je mogoče premagati s pomočjo stopnic ki vodijo iz S dela trga do nivoja ceste ter vzdolž triglavske ceste.

TEHNIČNO POROČILO

Strojne inštalacije

Elektro inštalacije

Vir ogrevanja bo reverzibilna toplotna črpalka po sistemu voda-voda. Kot dodatni vir je pri pokrivanju toplotnih izgub v času zelo nizkih zunanjih temperaturah in pripravi oz. dogrevanju tople sanitarne vode predviden prevzem toplote iz obstoječega proizvodnega vira družbe LIP Bohinj, d.o.o. Vodovodni priključek se izvede na obstoječi vodovodni priključek.

Elekto inštalacije

Predmet zasnove Ei je izvedba jakostnih in signalno komunikacijskih inštalacij. Predvidi se splošna razsvetljava z LED svetilkami. Za prostore, ki so namenjeni večjemu številu ljudi, se predvidi regulacija razsvetljave. V ostalih skupnih prostorih se razsvetljava vklaplja ročno s stikali. Varnostna razsvetljava zagotavlja osvetlitev evakuacijskih poti, razdelilnikov, sistemskih prostorov in gasilnih naprav. Predvidijo se polnilne postaje za električna vozila. Napajanje objekta se uredi z novo lastno TP. Glavni razvodi energetskeh kablov so predvideni s kabli položenimi na kabelskih polnicah oz. lestvah. V kompleksu je predviden centralni nadzorni sistem, ki omogoča nadzor zasedanosti parkirišča, upravljanje klimatizacije, razsvetljave, nadzor vstopa v objektih, SOS Klice, ...

Centralni nadzorni sistem

Centralni nadzorni sistem je predviden v idejni zasnovi, vendar bo v kasnejših fazah obdelan v načrtu elektroinštalacij. Za potrebe CNS se predvidi sistemska programska oprema za nadzorni računalnik. Sistemska programska oprema mora omogočati dvosmerno SMS alarmiranje in e-mail obveščanje.

AA339

TEHNIČNO POROČILO

Strojne inštalacije

Elektro inštalacije

Mejni elementi požarnih sektorjev morajo zagotoviti požarno odpornost najmanj 90 min (EI 90) – velja za stene, stropove, prehodne inštalacije oz. najmanj 90 min – EI 90 SC velja za vrata in požarne lopute oz. najmanj 30 min (EI 30) velja za mejne stene in prehode instalacij med požarnimi conami.

V obravnavanih objektih morajo biti izvedeni sledeči elementi aktivne požarne zaščite: vgradnja sistema avtomatskega javljanja požara; vgradnja varnostne razsvetljave; vgradnja notranje hidrantne mreže; vsa podzemna parkirišča so naravno prezračevana – na zahodni strani imajo odprto stran podkletenega dela fasade, na vzhodni pa prezračevalne jaške. Celoten zgodovinski objekt kolodvor je opremljen z ročnimi gasilniki požara.

Rekonstrukcija zgodovinskih objektov kolodvora, kretniške prestavjalnice, nakladnega poslopja, sanitarnega objekta s pralnico in kretniškega stolpa

Prenova objekta zgodovinskih objektov se večinoma nanaša na njihovo spremembo namembnosti.

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma (objekt kolodvora in objekt nekdanjih sanitarij) je namenjena izključno pešcem in kolesarjem. Izvedena je v drobnem tlakovanju oz. v granitnih kockah ter betonu. Svetli pasovi so izvedeni v betonu kot kontura kvadratom iz temnih granitnih kock. Skupaj geometrija tvori karirat diagonalni vzorec. Zahodna ploščad proti mestu se zrcali še na drugi strani objekta in predstavlja glavni oblikovni element perona ob postaji.

Požarna varnost

V skladu s Pravilnikom o zasnovi in študiji požarne varnosti se objekt uvršča med požarno zahtevne stavbe.

Zasnova požarne zaščite obravnavanih objektov obsega naslednje

ukrepe:

- Projektne rešitve za omejevanje širjenja požara na sosednje objekte;
- Projektne rešitve za omejevanje hitrega širjenja požara po objektu in zagotavljanje varne evakuacije, javljanje in alarmiranje;
- Projektne rešitve za učinkovito intervencijo in gašenje

Požarno-varnostni koncept rešitve vključuje pasivne elemente požarne

Požarno-varnostni koncept rešitve vključuje pasivne elemente požarne zaščite kot so 90 min (R90) požarna odpornost nosilne konstrukcije s tem, da se obravnavani objekti razdelijo v več požarnih sektorjev. Ti so deljeni na ustrezne velikosti prostorov in razdalj med njimi.

Opis projekta, gabariti in oblikovanje

Naročnik Občina Bohinj, v sodelovanju z Zbornico za arhitekturo in prostor Slovenije (ZAPS) želi na osnovi javnega projektnega anonimnega natečaja strokovno najprimernejšo rešitev za ureditev potniškega središča v Bohinjski Bistrici kot multimodalno vozlišče na železniški postaji. Rešitev ob upoštevanju usmeritev prostorskih aktov, izhodiščih DRSl, smernicah ZVKD, smernicah SZ, programskih in funkcionalnih izhodišč v smislu trajnostne mobilnosti ter potrebam sezonskega turizma ponuja sodobni infrastrukturni kompleks, ki združuje več logističnih elementov, rešuje strateške cilje na področju razvoja občine in obenem sama predstavlja novo turistično točko, kjer bodo potniki in prebivalci radi preživljali svoj čas.

Na južni strani objekta je predvidena avtobusna postaja s svojim podzemnim in nadzemnim delom:

- Nadzemni del predstavlja lesena nadstrešnica, z betonsko podporno kolonado, ki v enem delu krije stopničasti atrij in v drugem delu avtobusno postajo
- Podzemni del je sestavljen iz stopničastega atrija, ki vsebuje program avtobusne postaje in vzpostavlja podzemno komunikacijo z otočnim peronom na vzhodu ter garažo za 130 avtomobilov na jugu

Med drugim in tretjim tirom je umeščen peron v dolžini 140 m, ki je delno nadkrit z nadstrešnico v efektivni dolžini 80 m. Na peron vodijo stopnice in dvigalo, z vmesnim zavetiščem.

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

- nosilni elementi so AB stebri v premeru 60 cm, ki tvorijo mogočno kolonado in so povezani s prednapetim AB nosilcem v širini 240 cm, minimalno višino 50 cm, ki ima na zgornji stranici nazobčano oz. nagubano geometrijo - na ta način nosilec tvori ležišča za leseno konstrukcijo;
- nošena ali sekundarna konstrukcija je sestavljena iz laminiranih lesenih nosilcev preseka dim. 15x70 cm. Leseni nosilci so z dodatnimi vmesnimi sloji prekriti s finalno kritino nadstreška, ki je neodsevna pločevino v sivi barvi. Na spodnji strani so leseni nosilci ustrezno zaščiteni pred vremenskimi vplivi, ohranijo pa svojo naravno strukturo in barvo lesa, ki pod streho ustvarjajo topel in zračen ambient. Oblika nadstrešnice s svojo nagubanostjo povzema pejсаž Bohinja.

Celotna konstrukcija nadstrešnice je tako po izbiri materialov kot po načinu izvedbe sposobna prenašati negativne vremenske vplive v daljšem obdobju, s tem pa zagotavlja čim manjše vzdrževalne stroške.

Zasnova požarne zaščite obravnavanih objektov obsega naslednje

ukrepe:

Konstrukcija podzemnih delov kompleksa in povozna streha nad njimi

Kompleks ima dve vkopani garaži – na jugu garaža za 130 avtomobilov s stopničastim atrijem (komunikacijsko vozlišče) in podzemno parkirišče za 15 avtobusov na severni strani kompleksa. V južnem delu nad garažo osebnih avtomobilov se nahaja avtobusna postaja s parkiriščem za shuttle, parkiriščem za invalide ter območje kiss&ride. Na severnem delu nad parkiriščem za avtobuse je umeščeno parkirišče za avtodome. Konstrukcija podzemnih delov je sestavljena iz AB obodne stene deb. 30 cm in iz skeletnega sistema AB stebrov premera 50 cm ter AB slopov deb. 50 cm.

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

Ploščad pred zgodovinskima objektoma

OCENA INVESTICIJE

Investicijska ocena za natečajno rešitev za GOI brez DDV znaša
10.545.350,00 EUR

(z besedami: desetmilijonovpetstotisočpetinštiridesettristopetdeset).

PROGRAMSKI SKLOP		OCENA INVESTICIJE ZA GOI BREZ DDV
1.	POSTAJNA POSLOPJA: AVTOBUSNA IN ŽELEZNIŠKA POSTAJA, SANITARNI OBJEKT, LESEN SERVISNI OBJEKT, KRETNIŠKI STOLP TER MOREBITNI NOV OBJEKT	2.635.250,00 EUR
2.	AVTOBUSNA POSTAJA - NADSTREŠEK	810.400,00 EUR
3.	POKRITA GARAŽNA HIŠA	4.054.800,00 EUR
4.	ZUNANJA UREDITEV (PARKIRIŠČA, TLAKOVANJE, ZELENJE, URB. OPREMA)	2.442.600,00 EUR
5.	OTOČNI PERON + NADSTREŠEK	602.300,00 EUR
SKUPAJ INVESTICIJSKA OCENA ZA NATEČAJNO REŠITEV		10.545.350,00 EUR

POGODBENA CENA

Pogodbena cena skupaj brez DDV znaša **EUR 741.858,00**.
(z besedami: sedemstoenaštiridesettisoosemstooseminpetdeset evrov)

Projektno dokumentacijo bomo izdelali v obsegu ter s sestavnimi deli kot je navedeno v tem obrazcu, upoštevajoč vse bistvene zahteve naročnika kot so navedene v točki 4.24. natečajnih pogojev za MOBILNOSTNI CENTER BOHINJ in za navedeno ceno (ponudnik piše ponudbeno ceno v evrih, zaokroženo na dve decimalni mesti):

Vrsta del	CENA BREZ DDV
dopolnjena idejna zasnova (dop. IDZ) in idejna zasnova za pridobitev projektnih in drugih pogojev	93.648,00 EUR
idejni projekt (IDP) usklajen s projektnimi in drugimi pogoji	65.504,00 EUR
projektna dokumentacija za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja (DGD)	98.256,00 EUR
projektno dokumentacijo za izvedbo gradnje (PZI) za stavbo in ureditev odprtih površin ter Vse vključno s vsemi potrebnimi načrti, elaborati, izkazi, poročili, izračuni, tehnološkimi načrti, popisi del, specifikacijami in drugimi potrebnimi elementi za celovito in popolno izvedbo segmenta PZI	208.377,00 EUR
sodelovanje pri razpisu za oddajo del in priprava dokumentacije za razpis	39.675,00 EUR
projekt izvedenih del (PID)	46.579,00 EUR
vodenje in koordinacija izdelave projektne in druge dokumentacije, pridobitev projektnih pogojev, mnenj oz. soglasij pristojnih mnenjedajalcev oz. soglasodajalcev, sodelovanje pri pridobitvi gradbenega dovoljenja, sodelovanje v postopku za pridobitev uporabnega dovoljenja	14.352,00 EUR
Projektantski nadzor (spremljanje gradnje)	41.690,00 EUR
Skupaj cena vseh del brez DDV	608.081,00 EUR
22 % DDV	133.777,00 EUR
SKUPAJ Z DDV	741.858,00 EUR

TABELA POVRŠIN

Prikaz površin po priloženi razpredelnici (priloga TABELA POVRŠIN).

NR.	PROGRAMSKI SKLOP	program	opis programa	kvadratura / kapaciteta	enota	tabela površin oz. predloga naga elaborata	enota	
1	Postajna poslojpa: avtobusna in železniška postaja, sanitarni objekt, lesen servisni objekt, kretniški stolp ter morebitni nov objekt	Trgovski program	trafika, pekarna, trgovina s spominki	100	m2	102	m2	
		Gostinski program	restavracija ali bar	100	m2	110	m2	
		Muzejska soba	lahko v ločenem objektu ali v čakalnici	50	m2	41*	m2	
		Sanitarije	za obiskovalce	50	m2	50	m2	
		Čakalnice max	zavetišče na peronu in čakalnica	100	m2	117,4	m2	
		Informacijska točka	znotraj postajnega poslojpa	30	m2	32	m2	
		Šhramba za potnike	turistično informacijski center, prodaja kart	30	m2	27	m2	
		Pisarniško tehnični del	omariče za shranjevanje	30	m2	40	m2	
			pisarne za zaposlene	20	m2	14,7**	m2	
			sanitarije za zaposlene	100	m2	100	m2	
			skladišče za vzdrževalne naprave	100	m2	100	m2	
			poljubljen dodaten program	maksimalna kvadratura	50	m2	84	m2
		2	Avtobusna postaja - nadstrešek	SKUPAJ z manipulacijskimi površinami	število postajališč	660	m2	662,4
3	Pokrita garažna hiša	nadkrita postajališča	okvirna kvadratura nadstreška	3	pm	3	pm	
3			število parkirnih mest	900	m2	935	m2	
4	Zunanje parkirne površine	parkirna mesta za osebne avtomobile	okvirna kvadratura	130	pm	130	pm	
4		parkirna mesta za osebne avtomobile	car sharing, el. polnilnice, taxi, kratkotrajno parkiranje	25	pm	25	pm	
4		avtobusi		15	pm	15	pm	
4		shuttli		10	pm	10	pm	
5	Parkirišča za kolesa	SKUPAJ z manipulacijskimi površinami	ograjena in varovana, možnost zaklepanja	4.000	m2	4990***	m2	
5		stoiala za kolesa		30	pm	31	pm	
6	Parkirišča za motorna vozila	SKUPAJ z manipulacijskimi površinami		400	m2	217,4	m2	
6		število mest		10	pm	10	pm	
7	Parkirišče za avtodome	SKUPAJ z manipulacijskimi površinami		100	m2	69,5	m2	
7		stolišča za avtodome		22	pm	22	pm	
7		pripadajoča infrastruktura	recepcija	15 m	m2	15	m2	
7			sanitarije s tuši	50 m	m2	50	m2	
8	Kiss&ride območje	SKUPAJ z manipulacijskimi površinami		2.500	m2	2337	m2	
8				3 PM	pm	3	pm	

* V prostorih trgovine s spominki in v objektu kretniške postavljalnice. Možnost dodatnih površin v podhodu do otočnega perona.

** Površina zajema sanitarije in kuhinjo za zaposlene.

*** Kvadratura obsega površino podzemne garaže za avtobuse in nadzemnega parkirišča za avtomobile, motorna vozila ter shuttle

