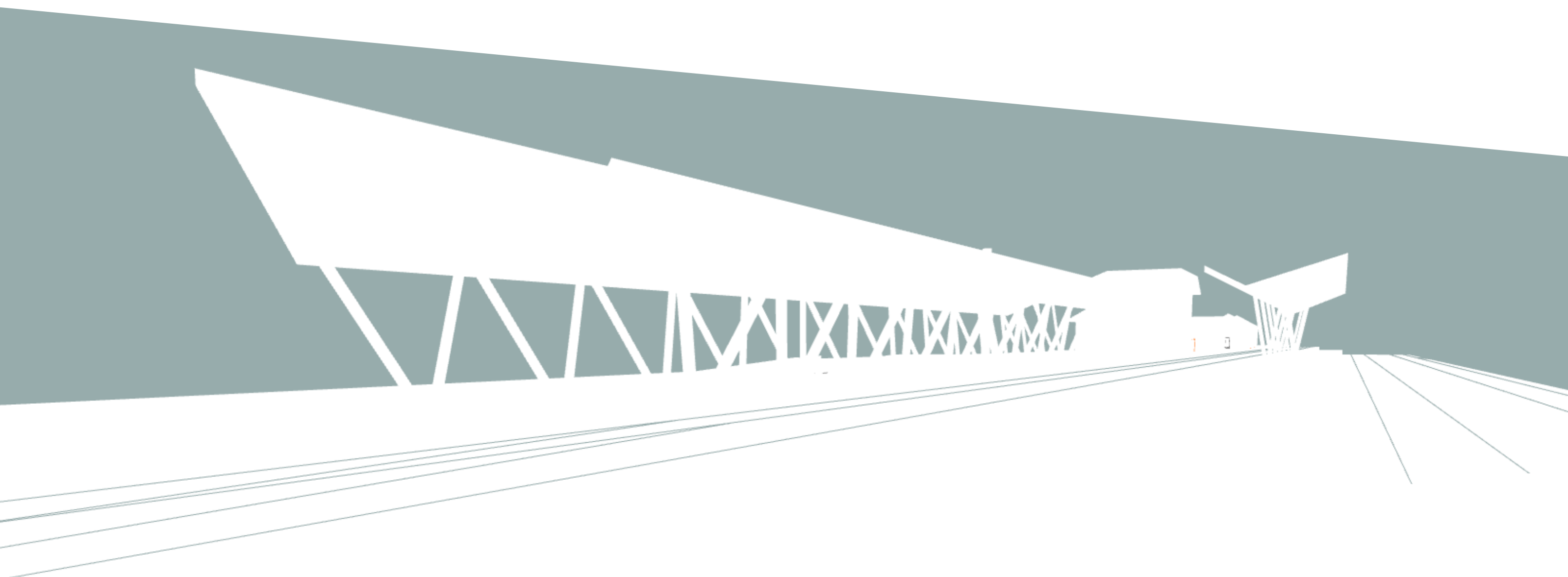


potniško središče Bohinjska Bistrica



kazalo

PC Bohinjska Bistrica	3
ključne ideje koncepta	3
opis ureditev	4
kapacitete, tabela	5
pomanjšana plakata	6

PC Bohinjska Bistrica

ključne ideje koncepta



Ena postaja

Namesto ločenih železniške in avtobusne postaje, oblikujemo enovit objekt.

Postaja za potnike, ki na istem mestu dostopajo oz. prestopajo med vlakom, avtobusom, shuttle-busi, kolesom ali osebnim avtomobilom. Objekt je zasnovan okoli človeka - potnika - na način, da so poti kratke, postaja pregledna in ambient prijazen. Na prvem tiru oz. peronu tako ustavljajo vlak, avtobus, kombi, taxi / kiss&ride. Prehod med njimi je na ta način najkrajši.

Spoštovanje dediščine, ohranjanje identitete

Novi objekt oblikujemo z upoštevanjem in v sozvočju z gabariti obstoječe železniške postaje.

Bohinjska proga je prvovrstna tehniška in arhitekturna kulturna dediščina. Z novo ureditvijo pretežno izvorni zasnovi železniškega kompleksa ne želimo odvzeti in tudi ne dodajati novih elementov. Zato znatni gabarit nadstrešnice nove postaje, prilagojene današnjim sodobnim potrebam, od glavnega obstoječega železniškega poslopja spoštljivo umaknemo. Na ta način ohranjamo veduto na staro postajno poslopje, tako s perona/vlaka, kot je zgodovinsko prepoznavna, kot tudi iz smeri prihoda iz centra mesta. Muzejski vlak še vedno ustavi neposredno pred starim poslopjem, vsakodnevni vlaki pa pod nadstreškom malo naprej - kot zahtevajo današnje potrebe.

Ohranjamo in po potrebi »nežno« posodobimo, tudi ostale pripadajoče postajne pomožne objekte z delno predelavo in novimi programi. Na ta način na območju zgradimo najmanj novogradenj in trajnostno maksimiramo izkoristek obstoječega stavbnega fonda skozi prenavo.

Poudarek na zelenih površinah, združevanje prometnih površin in obiskovalcu prijaznejši PZA

Krajinsko oblikujemo ločilni zeleni rob območja med mestom in industrijskim zaledjem.

Dostojna in bolj privlačna razporeditev PZA je smiselna le na »zelenem« zahodnem robu območja, ki nudi poglede in orientiranost v smeri jezera in Bistrice, hrbet pa kaže tehnološkemu procesu nalaganja in razlaganja avtovlaka in lesno predelovalni industriji. Neposredno uvažanje na stojna mesta z dvopasovnega dovoza do avtovlaka združuje in zmanjšuje prometne površine, na račun katerih lahko zagotovimo več zelenih površin. Na ta način ima lahko vsak avtodom svoj intimni predprostorček, orientiran na zelenje in z razgledom. Kontrolo uporabe parkirnih mest in priklonih terminalov se vrši s sodobnimi elektronskimi rešitvami (kartice). Zeleni rob preskoči postajni trg in se nadaljuje po celotni dolžini Triglavске ceste do ulice Tomaža Godca.

Pešcu in kolesarju podrejena prometna ureditev

Širok pločnik pod drevoredom za pešce na zahodni strani Triglavске ceste.

Pešcu in kolesarju ponudimo kvalitetnejši prostor z odklikom od motornega prometa in fasade garažne hiše, v senci drevoreda vzdolž celotnega območja. Tako je omogočena peš povezanost vseh ostalih okoliških sedanjih in prihodnjih programov zahodno od potniškega terminala. Pešec dostopa s pločnika do postajnih poslopij preko prometno krožno urejene skupne prometne površine (»shared space«) - postajnega trga.

slika: Profil Triglavске ceste

Urejenost dostopa na avtovlak

Jasno in prometno urejeno vodenje vozil.

Avtovlak je odlična rešitev z vidika mobilnosti in privlačna popestritev k doživetju lepega okolja doline. Trenutna tehnologija »nalaganja« na vagone tako tehnološko kot z vidika enostavnosti in prijaznosti zaostaja za podobnimi rešitvami v Alpah. Predvideni sta dve liniji za čakanje avtomobilov v obtirnem pasu v podaljškem nalagalne klančine. Predlagamo tudi (vozniku prijaznejše) nalaganje preko dodatne klančine s konca kompozicije - za smer proti Podbrdu. Čakalna vrsta se lahko v izjemnih primerih podaljša na dovozno cesto in kratkotrajna parkirišča.

opis ureditev

Prometna ureditev

Vzdolžna logika območja in realne zmerne možnosti širitev cestnih profilov brez radikalnejših posegov v obstoječe grajeno tkivo v prvi fazi dopuščajo dvosmerno napajanje potniškega terminala do izteka Triglavске ceste na postajni trg, za Ajdovsko cesto, glede na ožino pri cerkvi in v izteku na Savsko cesto, pa predlagamo enosmerno vožnjo v smeri izven območja. Po izgradnji obvoznice se na le-to Ajdovska cesta priključi s T križiščem.

Avtobusni promet kroži preko priključka s Triglavске ceste, po kateri se tudi vrača proti centru. Izjemoma je možen tudi izvoz avtobusov po Ajdovski cesti. Parkirišča za večje avtobuse so smiselna le v južnem delu območja v enosmernem režimu preko avtobusne postaje in krožno nazaj proti centru oz. na bodočo obvoznico v 2. fazi. Za »shuttle« so predvideni 3 pretočni peroni za hitro odlaganje potnikov in 7 parkirnih mest za daljše čakanje.

Po celotni dolžini Triglavске in Ajdovске ceste je prostora za dvostransko kolesarsko stezo in enostranski široki dvosmerni pločnik z drevoredom.

Kolesarji, ki dnevno prestopajo na vlak ali avtobus lahko pustijo kolo v varovani kolesarnici neposredno ob podhodu na peron železniške postaje. Dostop s Triglavске ceste je omogočen nivojsko od uvoza in po notranjosti parkirne hiše po ločenem kolesarskem hodniku.

Postajni trg

Svojevrsten izziv predstavlja prometna ureditev križišča vseh prometnih udeležencev na stičišču Triglavске in Ajdovске ceste pred postajnim poslopjem. Z enotnim tlakovanjem s kamnitimi tlakovci iz ceste naredimo trg, promet umirimo in s krožnim vodenjem okrog osrednje točke dosežemo relativno organizirano vožnjo preko skupne površine za motorna vozila, kolesarje in pešce. Osrednjo točko in prostorski orientir predstavlja stolp s postajno uro, viden iz centra mesta. Krožna vožnja omogoča hitre postanke avtomobilov (taksi, kiss&ride) neposredno ob prvem peronu, brez nepotrebne obratovanja v ozkem prostoru pred staro postajo.

Zeleni sistem

Velik poudarek pri humanizaciji prostora potniškega centra dajemo na urejanju dodatnih zelenih površin in ustvarjanju zelene bariere med mestom in železniškim in industrijskim zaledjem območja. V poteku Triglavске ceste predvidimo ohranitev obstoječega dela kostanjevega drevoreda in nadgradnjo z dvostranskim drevoredom do ulice Tomaža Godca. Namesto dosedanjega zelenega nasipa predvidimo krajinsko urejen zeleni pas z drevoredom ob fasadi garažne hiše.

Severni del zelenega robu predstavlja ozelenjen obstoječi betonski oporni zid pred staro postajo, ki se nadaljuje v razširjen ozelenjen nasip, ki služi parkirnim mestom PZA. Povečan naklon nasipa se biotehnično utrdi z izbrano drevnino in grmovnicami. Parkirne površine PZA in kratkotrajno parkiranje se urejajo s parkirnimi tratniki, z vmesnimi zelenicami z drevesi.

Obstoječi historični vrtovi med postajnimi objekti se obnovijo po vzoru starih z zasaditvami in obstoječo drevnino.

Prometni priključek potniškega terminala in ureditev stika z ulico Tomaža Godca

Problem velike višinske razlike na mestu priključka za uvoz avtobusov na plato potniškega terminala rešujemo s premikom mesta priključka južneje in preureditvijo dosedanjega uvoza na dvorišče stanovanjske stavbe Triglavska 5 preko istega priključka. Tako dosežemo manjši vzdolžni sklon dovoza za avtobuse (6%) in več intimitete za stanovanjski objekt. Pomožni objekt se poruši in nadomesti z novim v luči ureditve celotnega območja. Obstoječi vrtovi okrog stavbe se ohranjajo in uredi se ozelenjen peš dostop preko stopnišča do obnovljenega ranžirnega stolpa v katerem se lahko uredi manjši butični gostinski lokal (»restavracija za dva gosta«).

Funkcionalna shema postajnih objektov

Postajni program je pod enotno nadstrešnico umeščen v transparentne paviljonske objekte. Pod eno streho so združeni prostori info točke s prodajo kart, čakalnica s priročnimi omaricami za prtljago, večnamenska trgovina, gostinski lokal in sanitarije za potnike.

Potnik, tako z vlaka, avtobusa, taksija / kiss&ride ali podzemne parkirne hiše, ima preko stopnišča v podhod do perona najkrajšo pot med vsemi oblikami prevoza, vsi spremljajoči programi pa so v neposredni bližini.

Stara postaja ohranja stanovanjski program in prostore železničarskega osebja. Stara čakalnica se preuredi v muzejsko sobo.

Servisni prostori železnic se ohranijo v delu prenovljenega lesenega servisnega objekta, del pa se uredi kot recepcija za PZA.

Sanitarije za zaposlene in ločeno za uporabnike PZA se združijo v adaptiranem obstoječem sanitarnem objektu.

Identitetno oblikovanje postaje

Potniška postaja je za obiskovalce prvi stik s krajem. Njeno oblikovanje in nagovor je zato pomemben – pozdrav ob prihodu v Bohinj.

Poleg ohranjenega historičnega postajnega poslopja oz. celotnega ansambla pomožnih postajnih objektov je oblikovno najbolj izpostavljena nova nadstrešnica, ki ščiti potnike ter sodobne postajne programe pred (velikokrat) ostrem vremenu v teh krajih. Primarni material nadstrešnice je les, ki ga je v okolici v izobilju. Oblika izhaja iz danih kotov obstoječih objektov in se skozi ambientalnem doživljanju pogovarja s silhueto okoliškega hribovja. Preplet nosilne lesene konstrukcije črpa navdih iz lokalne tradicije in identitete oblikovanja.

Najbolj racionalna rešitev zapovedane podzemne garažne hiše v razpoložljivem prostoru narekuje izvedbo z odprto fasado, ki omogoča naravno prezračevanje ter interventne in požarne izhode proti Triglavski cesti. Oblikovana je s trpežno kovinsko oblogo iz perforirane pločevine, ki omogoča razrast zelenja po fasadi. Namesto dosedanjega zelenega nasipa predvidimo krajinsko ureditev zelenega pasu z drevoredom, do vzhodnega cestnega robnika, kot nadaljevanje kvalitetnih botaničnih ureditev od Ceconijevega parka in drevoredov ob Triglavski. V tem delu dodatni likovni element ureditve predstavljajo masivni poligonalni »balvani« iz štokanega betona. Ti, kot dodatni zunanji zaščitni sloj nekakšne »globoke fasade«, postavljajo tehnološko fasadno opno garaže v drugi plan in zelenje v medprostorih v ospredje.

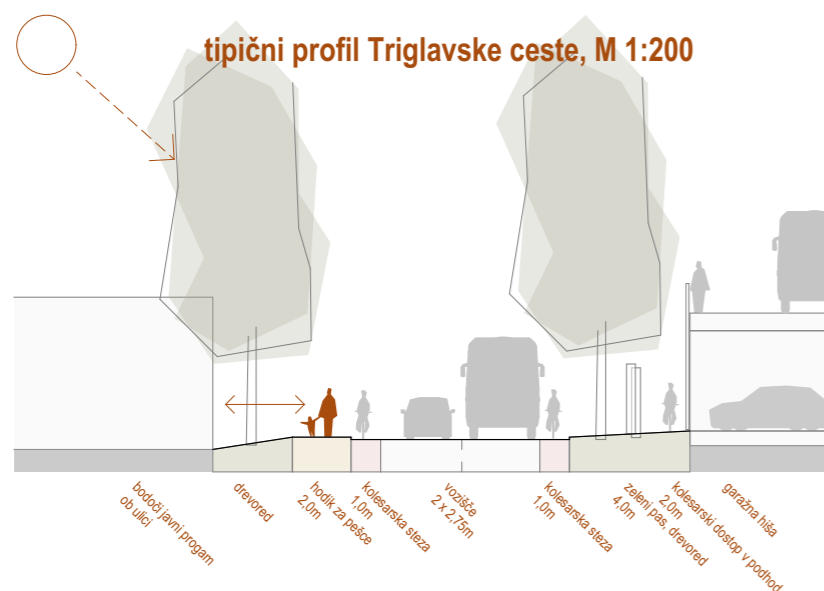
Ocena investicije

Površine GOI objekti	1255 m ²	1.004.000,00 EUR
Podzemni del GOI	3500 m ²	1.400.000,00 EUR
Zunanja ureditev	14500 m ²	1.160.000,00 EUR
Peron	520 m ²	44.200,00 EUR
Cesta	2700 m ²	162.000,00 EUR
SKUPAJ		3.770.200,00 EUR

Skupaj pogodbeno cena za projektno dokumentacijo brez DDV: 291.605,00 EUR.

Vizija »2864« - vgrajena možnost širitve/povezovanja

Ena postaja ima potencial za pripenjanje novih mobilnostih funkcij. Prej ali slej bo vpeta v sistem nove obvozne ceste. Dolgoročna vizija lahko vključuje pridružitve spodnje postaje načrtovane gondole prenovljenega smučišča Kobla (projekt 2864) neposredno ob rob natečajnega območja – severni del regenerirane cone Lip z neposredno navezavo na obvoznico skozi podvoz pod progo. Ambicioznejši projekt je lahko ureditev kolesarske povezave s Posočjem ob primerni preureditvi prostora drugega tira Bohinjskega predora (nad nivojem odvodnjavanja predora). Nenazadnje je postajo potrebno bolje vpeti v peš/kolesarski sistem Bistrice. Predlagamo novo, krajšo povezavo med potniškim centrom in središčem Bistrice, ki se naveže na točko dostopa na postajo oz. podhod pod tiri na železniški peron. Pot prečka osrednji prostor prihodnje pozidave na območju stanovanjske in centralne namenske rabe zahodno od kulturnega doma in hotelskega kompleksa. Železniškega podhoda pod tiri že sedaj ne oblikujemo zgolj kot ozek tehnični dostop do vlaka, ampak kot prostor oblikovan z namenom, da se enkrat podaljša do območja Lip, za obdobje, ko bo razvoj kraja dosegel stopnjo, umikanja industrije na primernejše lokacije.



kapacitete, tabela

NR.	PROGRAMSKI SKLOP	program	opis programa	kvadratura / kapaciteta	enota	tabela površin oz. kapaciteta predlaganega 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	100	m2	
		Gostinski program	kavarna	100	m2	100	m2	
		Muzejska soba	lahko v ločenem objektu ali v čakalnici	50	m2	60	m2	
		Sanitarije	za obiskovalce	50	m2	30	m2	
		Čakalnice max	čakalnica v novem postaj. posloju zavetišče na peronu nadstrešnica nad peronom	100	m2	50 8 (275)*	m2	
		Informacijska točka	turistično informacijski center, prodaja kart	30	m2	30	m2	
		Shramba za potnike	omarice za shranjevanje v podhodu in v čakalnici	30	m2	30	m2	
		Pisarniško tehnični del	pisarne za zaposlene - obstoječe	30	m2	60	m2	
			sanitarije za zaposlene - v obst. objektu	20	m2	12	m2	
			skladišče za vzdrževalne naprave * v delu prenovljenega obstoječega servisnega objekta	100	m2	90*	m2	
		poljuben dodaten program	maksimalna kvadratura	50	m2	0	m2	
SKUPAJ z manipulacijskimi površinami				660	m2	570*	m2	
*upoštevane površine zaprtih prostorov								
2	Avtobusna postaja - nadstrešek	nadkrita postajališča	število postajališč * minibus	3	pm	3+2*	pm	
			okvirna kvadratura nadstreška * čista površina nadstrešnice brez pokritih prostorov	900	m2	981 *	m2	
3	Pokrita garažna hiša	parkirna mesta za osebne avtomobile	število parkirnih mest	130	pm	131	pm	
			okvirna kvadratura	3.200	m2	3100	m2	
4	Zunanje parkirne površine	parkirna mesta za osebne avtomobile	car sharing, el. polnilnice, taxi, kratkotrajno parkiranje	25	pm	28	pm	
			avtobusi	15	pm	15	pm	
			shuttli	10	pm	10	pm	
			SKUPAJ z manipulacijskimi površinami				4.000	m2
5	Parkirišča za kolesa	pokrita parkirišča (v kletni etaži ob podhodu na peron) stojala za kolesa	ograjena in varovana, možnost zaklepanja	30	pm	40	pm	
				30	pm	40	pm	
			SKUPAJ z manipulacijskimi površinami				400	m2
6	Parkirišča za motorna vozila	število mest		10	pm	10	pm	
			SKUPAJ z manipulacijskimi površinami				100	m2
7	Parkirišče za avtodome	stojišča za avtodome pripadajoča infrastruktura * v delu prenovljenega obstoječega servisnega objekta	recepција	22	pm	22	pm	
			sanitarije s tuši	15 m	m2	20	m2	
				50 m	m2	50	m2	
			SKUPAJ z manipulacijskimi površinami				2.500	m2
8	Kiss&ride območje			3 PM	pm	3	pm	
9	Zelene površine	*novourejene, obstoječi vrtovi in drevoredi izvzeti					3200 *	m2

pomanjšana plakata