

PROGRAMSKA SHEMA

## UVOD

Bohinj predstavlja pomembno turistično točko na zemljevidu Slovenije, saj je bodisi izhodišče za marsikateri vzpon v bližnje gore (tudi del poti Juliana Trail) bodisi poligon za različne vrste kolesarjenja, odskočna deska za smučanje na bližnjih smučiščih, nenazadnje pa je tudi dom več kot 5000 prebivalcem, ki predstavljajo dnevne migrante zaradi odhoda na delo.

Natečajna naloga predvideva vzpostavitev široko zastavljenega programa potniškega centra, katerega ključno vodilo je trajnostni razvoj kraja. Dani prostor, ki se nahaja na platoju z dobro strateško pozicijo, prav tako pa ponuja lepe razglede na enega pomembnejših naravnih in turističnih območij Slovenije, je primeren tudi z vidika velikosti. Težavnost v prostoru predstavlja nivojska razgibanost, hkrati pa prav ta ponuja tudi nekaj priložnosti.

## PROGRAMSKA ZASNOVA

Glavno vlogo pri zamisli programske zasnove igra vzpostavitev osrednjega trga na mestu in zahodno od nekdanjega vrta na jugu obstoječe stavbe železniške postaje. Na novi osrednji trg se navezuje ves potniški program. V prvi coni ob trgu so tako umeščeni: železniška in avtobusna postaja na severu in jugu, parkiranje koles v zaprtem prostoru na vzhodu, kiss&ride ter taksi na zahodu, parkiranje avtomobilov, motorjev ter car-sharing pa v kleti v največji možni meri čim bližje trgu. V kleti pod tiri centralno na trg poteka tudi povezava z 2. peronom.

Programska shema na ta način sledi ideji o čim krajših poteh znotraj potniškega centra.

V drugi coni se nahajata območje vstopa na avtovlak ter parkiranje avtobusov. Območje za vstop na avtovlak tako obdrži zadostno manipulativno površino za optimalno čakanje in uvoz na vlak. Parkiranje avtobusov pa je na ta način umaknjeno iz območja 'hitrih poti'. Umesti se ga v dve etaži. 15 parkirnih mest za avtobuse je zagotovljenih na platoju, na koti  $\pm 0.00$ , 10 parkirnih mest za shuttle pa v kleti pod omenjenim delom platoja.

V tretjo, najmirnejšo cono na severu je umaknjeno parkiranje avtodomov. Od tu se odpirajo tudi najlepši pogledi proti Julijcem na zahodu.

## DELITEV PROGRAMA PO STAVBAH

V obstoječi stavbi železniške postaje se v pritličju nahajajo informacijska točka, prostor za nakup kart osebno ter avtomati za nakup kart, čakalnica z muzejsko vsebino, trafikla, pekarna, trgovina s spominki, trgovski program ter sanitarije s tuši za obiskovalce, sanitarije za invalide in sanitarije z garderobo za zaposlene. Ob na novo vzpostavljenem dvigalu se nahajajo omarice za uporabnike invalide ter za manjšo prtljago. Omarice za hrambo večje količine prtljage se nahajajo v kleti, prav tako ob dvigalu. V preostalem delu kleti se nahajajo tehnični prostori. V nadstropje objekta železniške postaje so umeščene pisarne s sanitarijami in čajno kuhinjo. Sem se lahko prestavi vsebino v natečajni nalogi navedenega prostora št. 6, če je to zanj primeren prostor. Druga možnost za umestitev tega programa se nahaja v kleti.

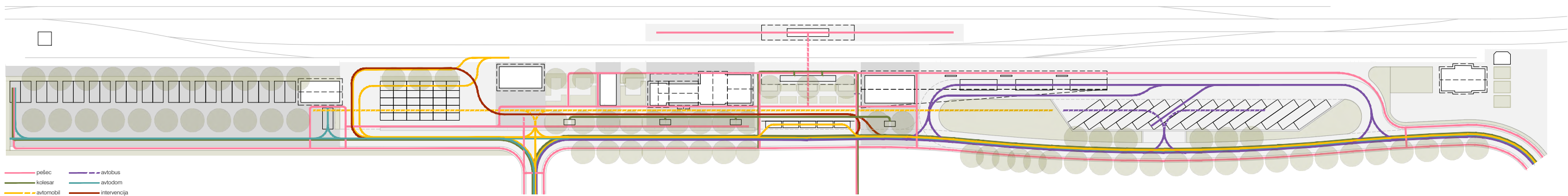
Stanovajskemu programu, ki se trenutno nahaja v objektu, se mora priskrbeti drug prostor, saj taka namembnost prostorov znotraj železniške postaje ni primerna.

V stavbo, v kateri so trenutno umeščene sanitarije in ki se vizualno navezuje na objekt obstoječe železniške postaje, se umesti restavracijo. V novem objektu avtobusne postaje se ob komunikacijskem jedru prav tako nahaja prostor z omaricami za shranjevanje prtljage, poleg njega pa sanitarije. V večji meri je avtobusna sicer zasnovana kot odprt prostor z barom in čakalnico. Tudi tukaj je možno kupiti karte na avtomatih.

Sanitarije se nahajajo še v kleti pod 2. peronom, na peron pa je poleg komunikacijskega jedra z dvigalom, ki je primerno tudi za kolesa, umeščeno zavetišče za čakanje na vlak v primeru slabega vremena.

V manjšem delu lesenega vzdrževalno skladiščnega objekta se nahaja popravilnica za kolesa, sicer pa program tega objekta ostaja nespremenjen.

V območju parkirišča za avtodome je postavljen objekt z recepcijo, sanitarijami in tuši. Del objekta predstavlja komunikacijsko jedro iz kleti. Uporabniki parkirišča za avtodome tako lahko neposredno dostopajo do avtomobilov car-sharinga. Poleg tega je to jedro potrebno tudi zaradi požarnovarnostnih zahtev. Ob jedru se nahajajo avtomati za nakup kart, ki služijo tudi 'soslednjemu' območju za vstop na avtovlak.



SHEMA PROMETNIH POTI

**PROMETNA SHEMA**

Ključno odločitev, ki ima za posledico prometa očiščen in pešcu posvečen velik del parterja, predstavlja vzpostavitev križišča na Ajdovski cesti. Že pred prihodom na osrednji trg se promet tako razdeli severno na parkirišče za avtodome in območje za vstop na avtovlak, zahodno v garažno hišo ter južno proti avtobusni postaji.

**Železniški promet**

Rešitev upošteva shemo železnice, ki je podana s strani DRSI. Z grajenimi strukturami se umakne izven 6 m območja ob tirih. Pešec na vlak vstopa s pokritega predprostora obstoječe železniške postaje ali z na novo formiranega 2. perona v dimenzijah, zahtevanih v izhodiščih in strokovnih podlagah DRSI. Na peronu je zagotovljeno pokrito čakališče ter zaprto zatočišče, kjer lahko potnik počaka v primeru slabega vremena.

Na 1. peronu je ohranjen skladiščno vzdrževalni objekt, ki omogoča kar najhitrejši dostop do tirov. Ohranjata se tudi objekt za premikanje kretnic ter kretniški stolp. Ob prehodu na digitalizacijo sistema kretnic se kretniški stolp nameni butični restavraciji.

**Avtobusni promet**

Avtobus na območje potniškega centra vstopa bodisi po Ajdovski cesti s severa (medkrajevni promet) bodisi po Triglavski cesti z juga (lokalni promet). Krožni promet avtobusne postaje poteka v eni smeri, tako da avtobusi na postajališče zavijajo na jugu, izstopajo pa ob osrednjem trgu na severu. Postajališče zapustijo v smeri proti naselju ali proti novi obvozni cesti. Vzpostavitev krožnega prometa je bistvena za pretočnost postajališča, ves tisti medkrajevni avtobusni promet, ki svojo pot tu zaključijo pa na ta način ne vstopa v Bohinjsko Bistrico, kar je pozitivno tudi z vidika prometa skozi kraj.

Tri postajališča so umeščena vzdolž 1. perona. Potnik tako kar najhitreje in nemoteno dostopa do izhodišč ostalih oblik transporta ter do osrednjega trga.

Parkiranje avtobusov je organizirano v dveh etažah, 15 na parterju, južno od postajališč, 10 (npr. shuttl) pa pod terenom.

**Avtomobilski promet (osebni avtomobil, motor in avtodom)**

Na novo urejeno križišče na Ajdovski cesti promet razporedi še pred vstopom v potniško središče. Proti severu zavijejo avtomobili, avtodomi in manjši tovornjaki, ki želijo pot nadaljevati na avtovlak oz. avtodomi, ki parkirajo na parkirišču za avtodome. Proti vzhodu v garažno hišo zavijejo avtomobili z namenom parkiranja, proti jugu pa avtomobili in taksiji z namenom dostave potnikov na osrednji trg oz. tisti, ki želijo nadaljevati pot v središče kraja.

**- Parkiranje**

Parkiranje je organizirano v kleti, kar se da blizu trem jedrom znotraj potniškega centra. Ob jedrih železniške in avtobusne postaje se nahajajo parkirišča za gibalno ovirane in družine z majhnimi otroki, blizu jedra avtobusne postaje so nanizana parkirišča za motorje, tik ob njih pa car-sharing parkirišče. V garažni kleti je omogočeno polnjenje električnih avtomobilov na 15% parkirnih mest z možnostjo razširitve na 50% vseh parkirišč.

**- Vstop na avtovlak in avtodomi**

Ploščad za avtodome je organizirana tako, da se vzporedno z zelenim otokom vozila nizajo v vrste. Ko je vrsta zapolnjena, se poleg nje formira druga. Ob prihodu avtovlaka vozila sestopajo z avtovlaka vzdolž zelenega otoka ter na ploščad izvažajo med parkiriščem za avtodome in zelenim otokom. Vozila, ki čakajo na uvoz na avtovlak na rampo zapeljejo med zelenim otokom in vzdrževalno skladiščnim objektom. Sestop in uvoz tako potekata neovirano eden od drugega. Uporabniki, ki čakajo na avtovlak lahko v tem času izstopijo iz vozila in ta čas preživijo na trgu pred historičnimi vrtovi, kjer so urejene klopi v senci dreves.

**- Dostava potnikov (taksi, kiss&ride)**

Dostava potnikov s taksiji oz. v lastni organizaciji (kiss&ride) je organizirana neposredno na osrednjem trgu. Poleg tega, da je to točka, ki je najbližje izhodišče vsem ostalim transportom, je osrednji trg primerno slikovit za posnetek še zadnje fotografije s svojimi bližnjimi preden se odpravimo na pot.

**Kolesarski promet**

Parkirišča (na zaklep) za kolesa so razmeščena na različnih lokacijah na parterju, s tem je omogočeno približevanje različnim programom (železniška postaja, avtobusna postaja, bar, restavracija, muzej, garažna hiša). Zaprta kolesarnica je umeščena neposredno ob osrednjem trgu. Tu so parkirana tudi kolesa za izposoja.

Manjša popravilnica za kolesa je umeščena v vzdrževalno skladiščnem objektu.

**Premikanje pešcev**

Vstop pešca na območje potniškega centra je mogoč na treh točkah: na jugu dostopa po pločniku na eni ali drugi strani Triglavske ceste. Vzhodni pločnik nato zavije proti železniški progi, vzdolž katere lahko nadaljuje pot do osrednjega trga. Zahodni pločnik, ki ga spremlja niz deloma obstoječega, deloma pa novega drevoreda, ki v poletnih dneh nudi prijetno senco se skupaj s Triglavsko cesto povzpne do obstoječega trga. Druga vstopna točka se nahaja na zahodnem robu osrednjega trga, kjer do območja pripelje novo načrtovana pot za pešce in kolesarje. Tretja možnost dostopa je obojestranski pločnik Ajdovske ceste. Na eni strani ceste ta zavije na sever skupaj s cesto in predstavlja hitri dostop pešča do parkirišča za avtodome. Na drugi strani skupaj s cesto pločnik zavije proti jugu, kjer se na najvišji točki zopet naveže na osrednji trg.

Prostor na koti ±0.00 potniškega centra je v celoti podrejen pešcu. Poti za namen prehajanja z enega na drugo prevozno sredstvo so skrajšane na minimum. Uporabnik, ki prihrani na času je na ta način spodbujen k temu, da preživi nekaj več časa na trgu, v restavraciji oz. baru, v muzeju ali nenazadnje v prodajalni s spominki. Omenjeni prostori ponujajo čudovite razglede, nudijo hladno senco dreves ter prijetno izolacijo od prometnih poti. Predstavljajo torej prijeten prostor za sproščeno čakanje na prevoz, lahko pa postane tudi prireditveni prostor kraja.

Prehajanja med različnimi vrstami transporta potekajo po sledeči shemi:

Avtobusni in železniški promet si potnike izmenjujeta na parterju preko 1. perona pod nadstreški avtobusne postaje, nadstreškom vzhodno od historičnega vrta ter streho in nadstreškom železniške postaje. Prehod do 2. perona poteka preko treh jeder, enega znotraj železniške, drugega znotraj avtobusne postaje, tretjega pa v sklopu 2. perona.

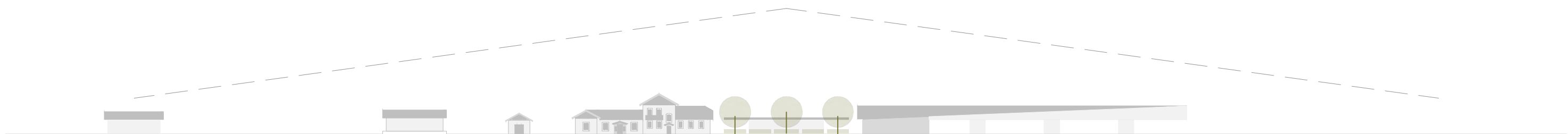
Jedri avtobusne in železniške postaje 'dostavljata' tudi pešce, ki prehajajo iz parkirne hiše (osebni avtomobili, motorji, car-sharing) bodisi za prestop na vlak, avtobus, kolo, taksi ali za nadaljevanje poti peš. V primeru, da ti prehajajo na 2. peron, pa jim je omogočena neposredna podzemna povezava garažna klet - 2. peron.

**Nakup kart**

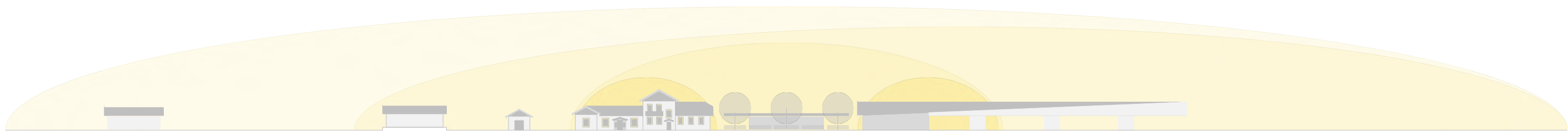
Nakup kart je možen na info točki znotraj železniške postaje, ter na avtomatih, ki so razmeščeni ob info točki na železniški postaji, na avtobusni postaji, prehodnem prostoru s svetlobniki v kleti, na 2. peronu, na območju vstopa na avtovlak pa ob stopnišču, ki iz kleti vodi na prosto (v sklopu stavbe recepcije parkirišča za avtodome). Na vseh omenjenih mestih je možno kupiti karto za železniški in avtobusni promet, lahko pa tudi kombinacijo kart, ki jo je mogoče razširiti na celotno turistično ponudbo, ki jo ponuja Bohinj (nihalka, smučišča, izposoja koles, parkiranje ...). Tako je zagotovljeno, da je nepotrebnih horizontalnih in vertikalnih premikov pešča čim manj. Poleg vseh omenjenih možnosti, je nakup kart omogočen tudi preko spleta.

**Intervencija**

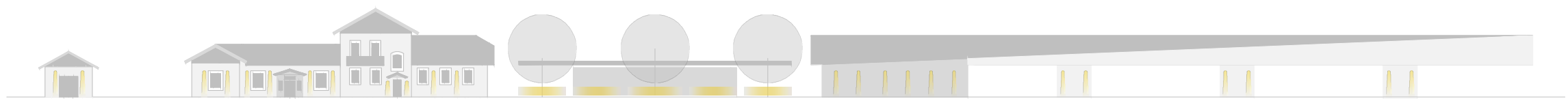
Pot intervencijskega avtomobila je zagotovljena po celotnem območju. Poleg že omenjenih poti različnih vrst transporta je z zadostno širino zagotovljena tudi pot preko trgov na zahodni strani objektov, kot tudi pot po 1. peronu ob železniških tirih.



GRADACIJA PROSTORA



OSVETLITVENA SHEMA POTNIŠKEGA CENTRA



OSVETLITVENA SHEMA ARHITEKTURE

#### PROSTORSKA IN ARHITEKTURNA ZASNOVA

Primarno vlogo v pojavnosti novega potniškega centra si delijo trije gradniki prostora - horizontalna ravnina osrednjega trga, obstoječ objekt železniške postaje ter nova avtobusna postaja. Grajena volumna železniške in avtobusne postaje osmišljata trg s historičnim vrtom fizično in vsebinsko. Predstavljata tridimenzionalen okvir oz. dva ključna robova dvodimenzionalnega prostora med njima. Z vpeljavo pešca - uporabnika programa, ki se vrši v potniškem centru pa trgu vdihneta življenje.

Ozadje historičnemu vrtu tvori tudi fasada kolesarnice. Element zidu z nadstreškom, ki pa višinsko ne izstopa obenem predstavlja bariero, ki omejuje poglede na manj slikovito industrijsko cono vzhodno od območja. Industrijsko cono je moč slutiti v celotnem območju potniškega centra. Glede na to, da je industrija (danes lesna, v preteklosti pa železarska) pomemben del zgodovine in sedanosti tega kraja, je njena prezenca v prostoru nemoteča. V območju osrednjega trga pa je pozornost preusmerjena na historični vrt na eni strani ter gorovje na drugi strani. Med gredice z rastlinjem je v središču umeščen novi pitnik.

Z umestitvijo treh svetlobnikov v vzorec historičnega vrta in predstavitev treh gredic, ki jih zamenjajo svetlobniki v kletno etažo (zasaditev treh dreves), ta element dobi še eno dimenzijo, klet pa poleg naravne osvetlitve še zamatke žive narave.

Oblikovanje novih objektov

Oblika nove avtobusne postaje izhaja tako iz funkcionalne potrebe kot tudi iz obstoječih oblik v prostoru. Stavba postaje je kvader z dvokapno streho. Dolžina objekta ustreza dolžini južnega znižanega dela železniške postaje skupaj z osrednjim višjim delom. Kot izhodišče za širino objekta pa je bila vzeta širina železniške postaje na strani, ki meji na historični vrt.

Preko osnovnega volumna je umeščena dvokapna nadstrešnica, ki se nadaljuje vse do konca treh avtobusnih postajališč. Naklon strehe ter višine kapi in siemena izhajajo iz obstoječe strešine južnega znižanega dela železniške postaje. Zahodna polovica strehe je prerezana v smeri proti jugu, saj tako zagotavlja zadostno višino za parkiranje avtobusov, na ta način pa se tudi odpira na mestu, kjer avtobusi skupaj s potniki vstopajo v njeno območje.

Nadstrešnica se na severu podpira dvostransko, v nadaljevanju pa je podprta zgolj na eni strani. Streha je zasnovana v sivi vlaknocementni izvedbi, ki je v pojavnosti enaka betonskemu špičaku. Konstrukcija strehe je lesena, prav tako je površina strehe s spodnje strani obita z leseno oblogo. Les ima vodilno vlogo v pojavnosti nadstrešnice, saj je to material, ki izhaja iz območja. Primarno konstrukcijo predstavljajo prečni leseni okvirji, ki se nizajo na razdalji 4,2 m. Na okvirje se pripenjajo lege, ki nosijo špirovce.

Ostale grajene strukture so v pojavnosti anonimne, s horizontalnimi nadstrešnicami sekundarnih objektov sta objekta železniške in avtobusne postaje še dodatno podčrtana.

#### ZASNOVA OSVETLITVE

Ideja centralne zasnove s trgov v središču je dodatno podprta s predvideno novo celotno podobo potniškega centra. Predlagana je gradacija jakosti osvetlitve od obodnih parkirišč (najnižja jakost in funkcionalna osvetlitev), do najvišje (vendar uporabniku nemoteče) jakosti v osrednjem prostoru železniške in avtobusne postaje.

Tu predlagamo koncept osvetlitve, ki z istim tipom osvetlitve (osvetlitev v snopih) vizualno poveže objekta postaj. Že od daleč je na ta način možno prepoznati trg kot središče ter stavbi železniške in avtobusne postaje kot enakovredni - vodilni arhitekturi v prostoru. S tem sledimo zamisli nadaljevanja grajenega tkiva. V vmesnem prostoru osrednjega trga izvedemo decentno ambientalno osvetlitev, s katero v nočnem času poudarimo pitnik ter elemente historičnega vrta.

Drugi sklop svetlobnega koncepta predstavlja cona od čakališča za avtovlak do parkirišča za avtobuse, kjer z ambientalno osvetlitvijo vzpostavimo igrivo mehčanje prostora z nevsiljivim osvetljevanjem klopi ter vegetacije.

Svetloba v območju parkirišča za avtodome je omejena na minimum in tako prilagojena conni namenjeni spanju.

#### OPIS ODNOSA DO VAROVANJA KULTURNE DEDIŠČINE

Zamisel novega potniškega centra obstoječim strukturam, ki so varovane s strani ZVKDS podeli ključne vloge in jih celo oplemeniti. Nekdanji historični vrt s pitnikom se ne le na novo vzpostavi, dobi celo vodilno mesto v prostoru.

Obstoječi objekt železniške postaje se v prenovi, odstrani se nepotrebne razmejitve prostorov, tako da notranjost postane zračna, v njegovo strukturo se doda le dvigalo in eno ramo glavnega stopnišča, ki vodi na nivo nove garažne kleti. Skupaj z novo stavbo avtobusne postaje objekt tvori simetrijo v prostoru.

V obstoječi objekt s sanitarijami se umesti novo vsebino - restavracijo, tudi tu se notranjost očisti nepotrebni predelni sten. Stavbo se prenovi.

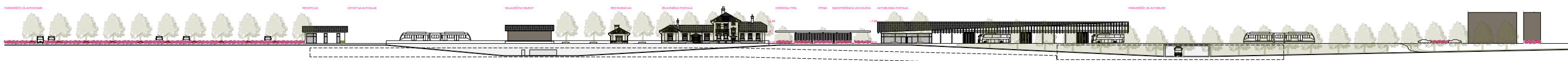
Leseno fasado vzdrževalno skladiščnega objekta se osveži. Površino se opeska in na novo površinsko zaščiti.

Stanovanjski objekt na skrajnem jugu območja se ohranja, kretniški stolp pa po uvedbi digitalizacije sistema kretnic dobi novo program - butično restavracijo.

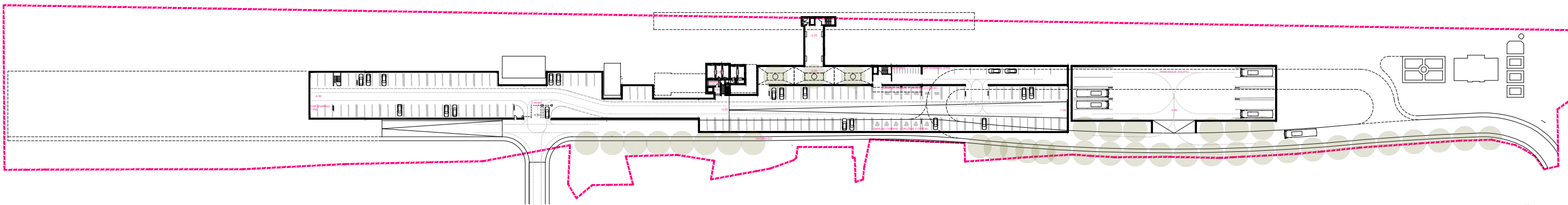
#### OPREDELITEV TRAJNOSTI

Že sama naloga je zastavljena tako, da bo vzpostavitev potniškega centra zagotovo doprinesla k odgovorni rabi prostora. Pri snovanju natečajne rešitve je bilo zato posvečenega največ razmisleka vprašanju, kako vzpostaviti uporabniku kar najbolj prijazen sistem s kratkimi, učinkovitimi potmi, ki ga bo še dodatno spodbudil k rabi trajnostnih načinov premikanja. Pri tem je poleg sistema učinkovitih poti pomembna tudi prijetnost prostora. S podelitvijo pomembne vloge pešču in zasnovo različnih ambientov, kjer ta lahko poseda, se družijo, se umiri natečajni predlog zadosti obema najpomembnejšima kriterijema.

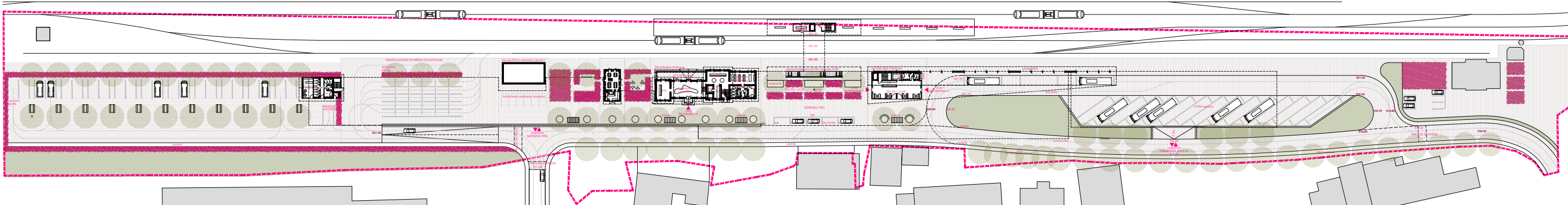
Rešitev ob pestri ponudbi trajnostnih načinov transporta predvideva tudi rabo meteoritnih voda s streh in ostalih površin za namene zalivanja vrtov ter za splakovanje wc-jev. Tlakovane površine so v največji možni meri zasnovane tako, da voda ponika. Uporabljena sta dva tipa tlaka - granitne kocke ter betonske plošče.



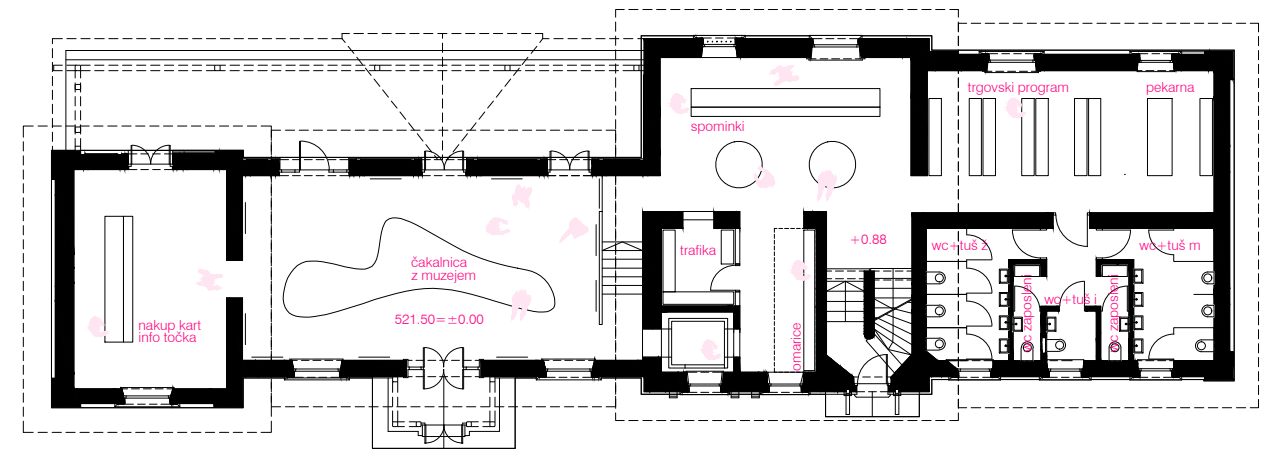
VZDOLŽNI PREREZ OZ. POGLED S TRIGLAVSKE NA CELOTNO OBMOČJE



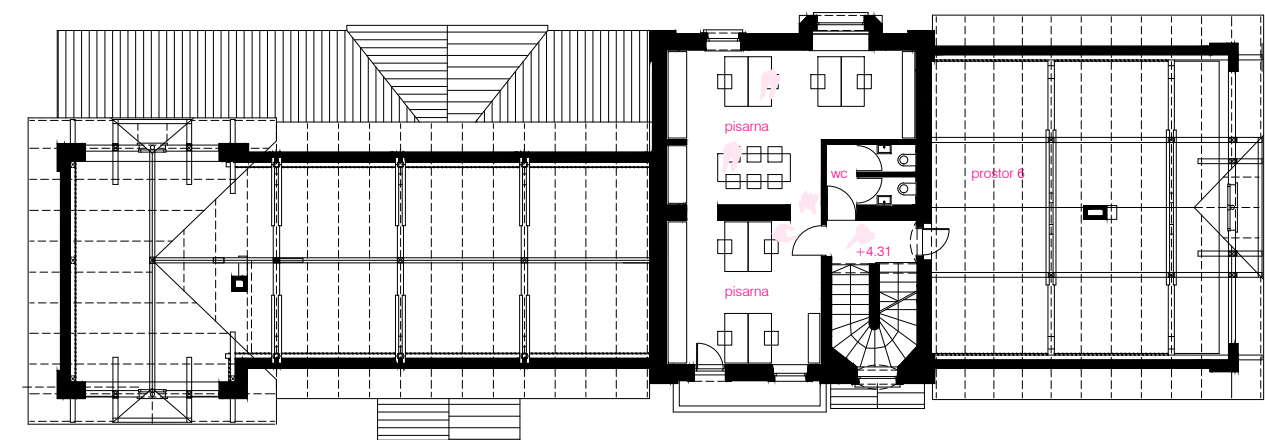
TLORIS GARAŽNE ETAŽE



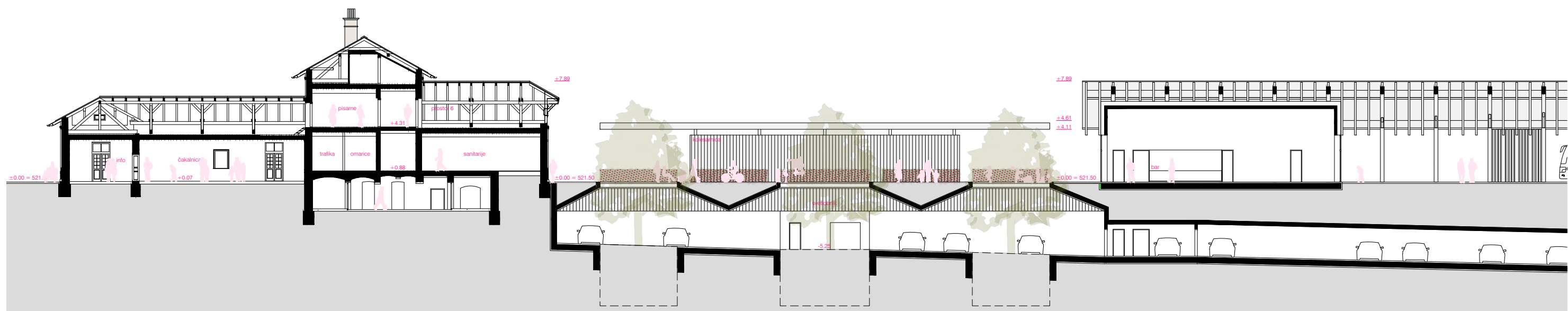
UREDITVENA SITUACIJA CELOTNEGA OBMOČJA Z NAVEZAVO NA OKOLICO



TLORIS PRITLIČJA POSLOPJA ŽELEZNIŠKE POSTAJE

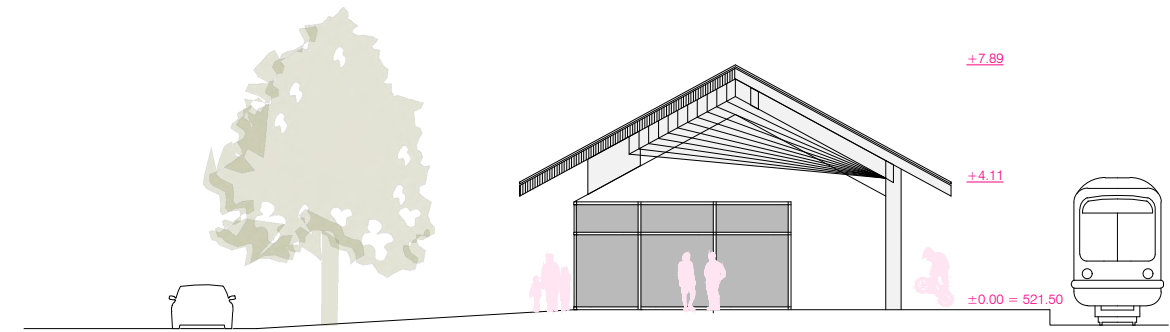


TLORIS NADSTROPJA POSLOPJA ŽELEZNIŠKE POSTAJE

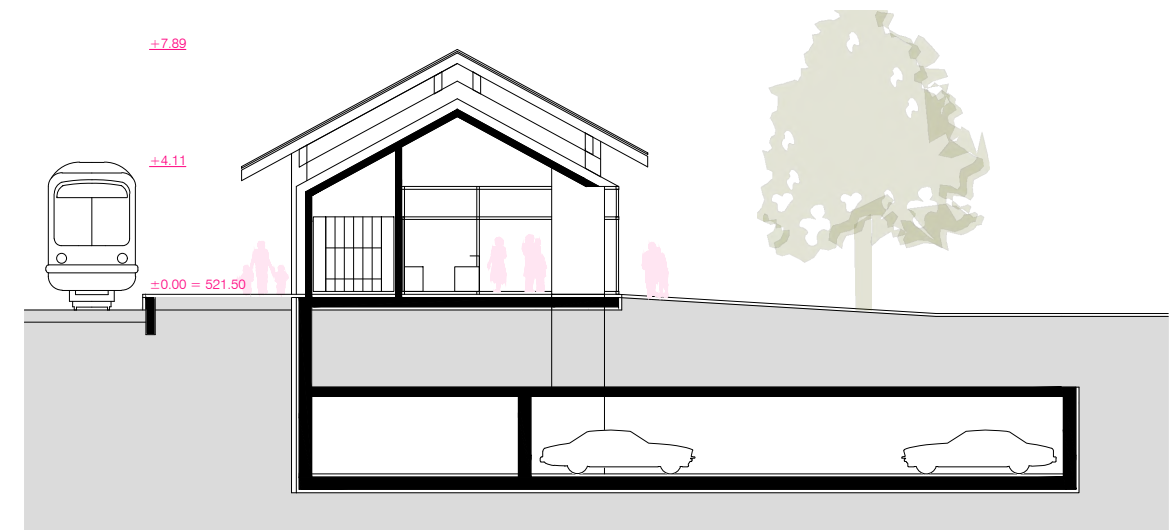


VZDOLŽNI PREREZ NA STIKU OBEH POSTAJ

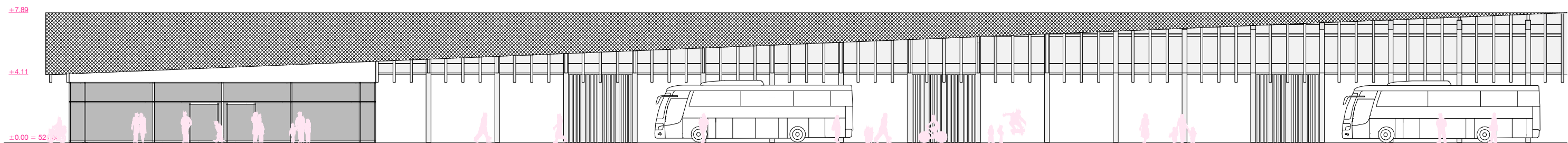




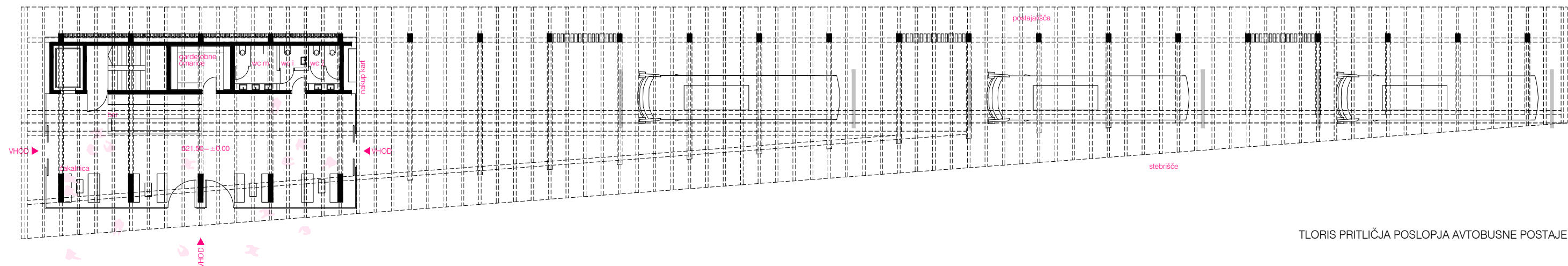
JUŽNA FASADA AVTOBUSNE POSTAJE



PREČNI PREREZ AVTOBUSNE POSTAJE



ZAHODNA FASADA AVTOBUSNEGA POSTAJALIŠČA



TLORIS PRITLIČJA POSLOPJA AVTOBUSNE POSTAJE















NR.	PROGRAMSKI SKLOP	program	opis programa	kvadratura / kapaciteta	enota	tabela površin oz. kapaciteta predlagane ga 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	88,6	m2	
		Gostinski program	restavracija ali bar	100	m2	100,7	m2	
		Muzejska soba	lahko v ločenem objektu ali v čakalnici	50	m2	50,0	m2	
		Sanitarije	za obiskovalce	50	m2	54,0	m2	
		Čakalnice max	zavetišče na peronu in čakalnica znotraj postajnega poslopja	100	m2	106,7	m2	
		Informacijska točka	turistično informacijski center, prodaja kart	30	m2	34,8	m2	
		Shramba za potnike	omarice za shranjevanje	30	m2	28,0	m2	
		Pisarniško tehnični del	pisarne za zaposlene	30	m2	57,0	m2	
			sanitarije za zaposlene	20	m2	11,0	m2	
			skladišče za vzdrževalne naprave	100	m2	107,1	m2	
	poljuben dodaten program	maksimalna kvadratura *opp - komunikacije znotraj objektov, ki niso vštete drugje, tehnični prostori v kleti železniške postaje	50	m2	509,8	m2		
	SKUPAJ z manipulacijskimi površinami		660	m2	1147,7	m2		
2	Avtobusna postaja - nadstrešek	nadkrita postajališča	število postajališč	3	pm	3	pm	
			okvirna kvadratura nadstreška	900	m2	970,6	m2	
3	Pokrita garažna hiša	parkirna mesta za osebne avtomobile	število parkirnih mest	130	pm	130,0	pm	
			okvirna kvadratura	3.200	m2	3998,0	m2	
4	Zunanje parkirne površine	parkirna mesta za osebne avtomobile	car sharing, el. polnilnice, taxi, kratkotrajno parkiranje, *opp - deloma umeščeno v kleti, na parterju opcjsko pred vzdrževalno skladiščnim objektom (6PM)	25	pm	19+6 = 25	pm	
			avtobusi	15	pm	15	pm	
			shuttli	*opp - podzemno	10	pm	10	pm
			SKUPAJ z manipulacijskimi površinami	4.000	m2	4128,2	m2	
5	Parkirišča za kolesa	pokrita parkirišča	ograjena in varovana, možnost zaklepanja	30	pm	35	pm	
			stojala za kolesa	30	pm	32	pm	
			SKUPAJ z manipulacijskimi površinami	400	m2	182,2	m2	
6	Parkirišča za motorna vozila	število mest		10	pm	11	pm	
			SKUPAJ z manipulacijskimi površinami	100	m2	72,5	m2	
7	Parkirišče za avtodome	stojišča za avtodome		22	pm	22	pm	
			pripadajoča infrastruktura	recepcija	15 m	m2	27,7	m2
				sanitarije s tuši	50 m	m2	45,6	m2
	SKUPAJ z manipulacijskimi površinami		2.500	m2	2918,0	m2		
8	Kiss&ride območje			3 PM	pm	3	pm	

Ocena investicije je bila pripravljena na podlagi izračunanih zunanji površin ter BTP objektov glede na cene na trgu. Višino investicije ocenjujemo na 3.750.000,00 eur + DDV.

Znesek pogodbene cene za izdelavo projektne dokumentacije znaša 216.600,00 eur + DDV.