

36791



POTNIŠKO SREDIŠČE BOHINJSKA BISTRICA

Bohinj ni izjemen le zaradi svoje pokrajine, narave in mitične zgodovine iz katere so črpali navdih prenekateri ustvarjalci, ampak pomeni v kakofoniji sodobnega sveta tudi prostor kjer vez med človekom in prostorom ohranja svojo materialno prisotnost. Posamezni elementi, ne glede na to ali pripadajo naravni ali kulturni krajini, večnemu ali človeško minljivemu, s svojo pojavnostjo izoblikovano skozi čas, govorijo o medsebojni soodvisnosti med človekom in naravo. Podobe, odnosi, zgodbe, rituali, znanja, procesi in prostori so del te soodvisnosti, del tradicije, ki ustvarja identiteto tega posebnega prostora, jo skozi čas preoblikuje in nosi prihodnosti naproti.

Kako vstopati v ta prostor? Kako se skozenj premikati, da bo njegovo dožemanje najiskrenejše in najbolj pristno? Gibanje po prostoru - pot, ni le premikanje od točke A do točke B, ni le površinsko drsenje s pogledom po vizualno osupljivi veduti, ampak je niz prostorov in doživljajev, niz sekvenc, odstrtih pogledov in skritih ambientov, ki bogatijo našo zavest o izjemnosti Bohinja.

Prihod bohinjske železnice v začetku 20. stoletja je dolino odprl svetu. Omogočil je njeno dostopnost in razvoj. Kako razvijati njeno dostopnost in mobilnost v prihodnosti? Kako, ne le parcialno in stihijno reševati trenutne prometne zagate, ampak z nekaj preprostimi ukrepi vzpostaviti jasne nastavke za prostorski razvoj potniškega središča Bohinjske Bistrice kot multimodalnega vozlišča v historičnem ambientu osrednje železniške postaje Bohinjske železnice?



ZASNOVA MOBILNOSTNEGA CENTRA BOHINJ

Vzhodni rob mestnega središča Bohinjske Bistrice zamejuje železniška proga Jesenice – Most na Soči. Višja lega železniške proge in postajnih poslopij napram mestu je povzročila nivelacijo terena v niz brežin, ki se vzdolž Triglavске ceste spuščajo od proge proti potoku Belica. Brežine in objekti vzdolž Triglavске ceste so se v preteklosti razvijali brez pravega reda, tako da lahko le še v posameznih fragmentih slutimo nastavke nekdanje prostorske zasnove, kot so kostanjevi drevoredi in geometrija postajnih poslopij z vmesnimi parki. Višinska razgibanost pomeni oviro prehajanju pešcev in kolesarjev ter distribuciji individualnega in kolektivnega prometa, ki nista jasno razmejena in se neprimerno navezujeta na širšo prometno situacijo mesta.

Zasnova mobilnostnega centra Bohinj izhaja iz naslednjih konceptualnih izhodišč:

1. Delitev individualnega in kolektivnega prometa z ločeno navezavo na Ajdovsko in Triglavsko cesto

Povezovanje individualnega avtomobilskega prometa in kolektivnega avtobusnega prometa na enoten dostop preko Triglavске ceste ni vzdržen iz prometnega, prostorskega in trajnostnega vidika. Dostope do potniškega središča Bohinj se dosledno loči na dostop za kolektivni avtobusni promet preko Triglavске ceste in na dostop za individualni avtomobilski promet preko Ajdovске ceste. Z izgradnjo nove vzhodne obvoznice se bodo ti dostopi navezali po najkrajši poti na glavne prometne tokove. Ločevanje dostopov omogoči cono umirjenega prometa v osrednjem prostoru potniškega središča in umestitev podzemne garaže P+R severno od železniške postaje z uvozom iz Ajdovске ceste.

2. Osrednji prostor potniškega središča namenjenega pešcem in kolesarjem ter njegova navezava preko potoka Belica na območje trajnostne mobilnosti v središču Bohinjske Bistrice.

Predprostor postajnega poslopja se osvobodi glavnih prometnih povezav in nameni reprezentančnemu javnemu prostoru potniškega središča. Preko peš, kolesarskih povezav in javnega prometa se navezuje na središče Bohinjske Bistrice, ki se preoblikuje v območje trajnostne mobilnosti, ki vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo

javnega potniškega prometa in alternativne oblike mobilnosti.

3. Niz zelenih brežin vzpostavi oblikovan prehodni javni prostor med potniškim središčem in mestom, z drevoredi, mednivojskimi prehodi, stopnišči in tribunami za posedanje.

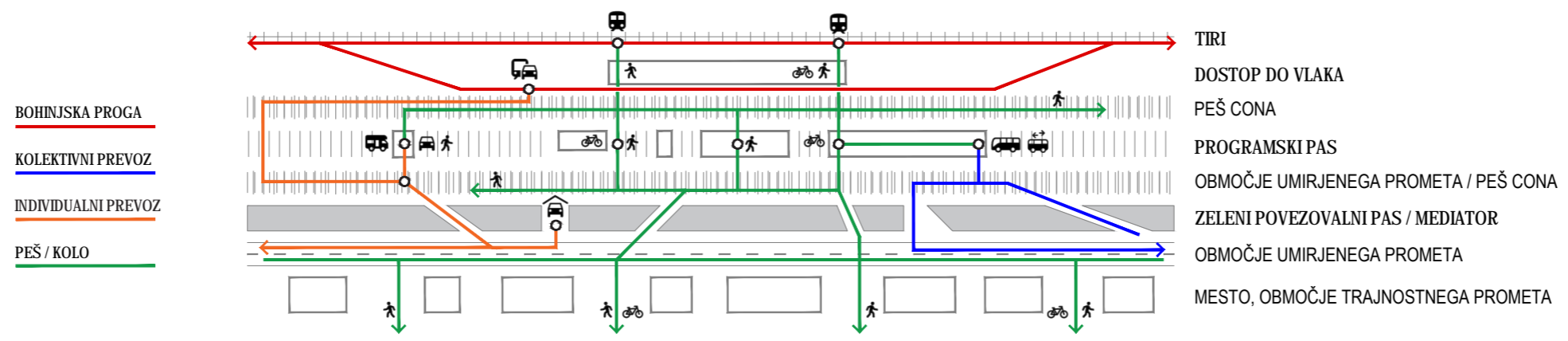
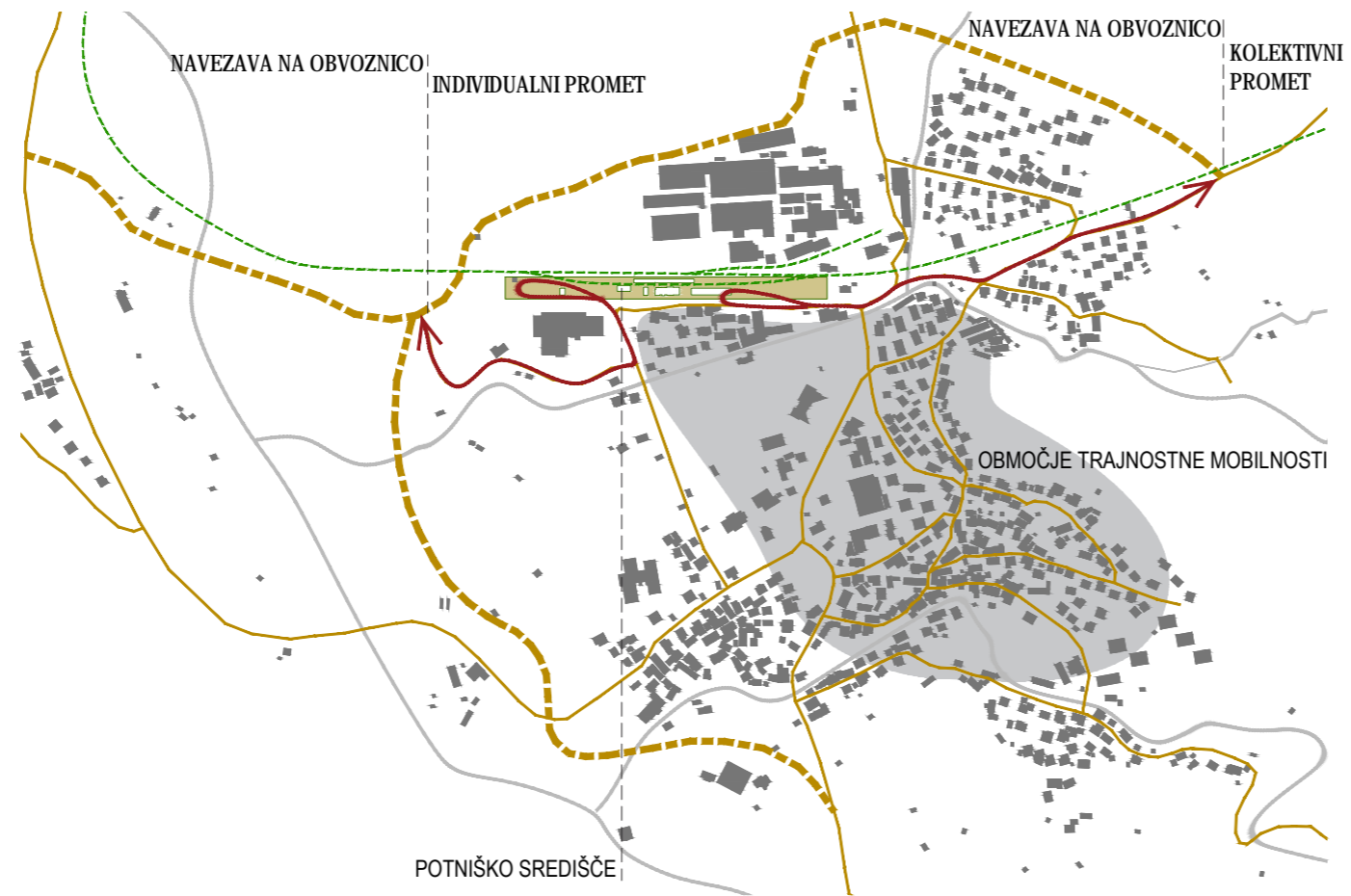
Namesto opornih zidov in vkopanih fasad, ki bi utesnile Triglavsko cesto, oblikujemo mednivojske peš in prometne prehode med potniškim središčem in Triglavsko ter Ajdovsko cesto kot niz zelenih brežin, ki se navezujejo tako na javni prostor vzdolž Triglavске ceste kot tudi na javne prostore vzdolž potniškega središča.

4. Novi objekti nadaljujejo in dopolnjujejo geometrijo obstoječih objektov v niz polnega in praznega, javnih in zelenih medprostorov, orientiranih s pogledi na središče Bohinjske Bistrice in vzdolž doline.

Novo zunanje ureditve in novi objekti sledijo geometriji osrednjega postajnega poslopja in ustvarjajo programski pas, ki povezuje vzporedno s progo, Triglavsko cesto in zelenimi brežinami vse programe potniškega centra v pregledno in funkcionalno multimodalno vozlišče.

navezava na širši prostor Bohinjske Bistrice

shema prometnih tokov



RAZPOREDITEV PROGRAMA IN PROSTORSKA ZASNOVA

Osrednja točka programskega pasu novega potniškega središča ostaja obstoječe postajno poslopje. V njegovo pritličje so umeščeni infopult in čakalnica, bar z restavracijo ter trgovina s spominki. V nadstropju in kleti so umeščene pisarne in ostali pomožni prostori železniške postaje, dostopni preko obstoječega vhoda in osrednjega stopnišča.

Severno od postajnega poslopja je v obstoječi servisni postajni objekt umeščen javni komercialni program, ki se na obe strani odpira na park in zunanje tlakovane površine. Obstoječi skladiščni objekt severno od njega se prenovi in v njem deloma ohrani skladiščne prostore, deloma se ga podaljša s prostorom z muzejsko zbirko o Bohinjski progi.

Severno od skladiščnega objekta se nahaja parkirišče za osebna vozila s ploščadjo za dostop na avtovlak. Pod parkiriščem je dvoetažna garažna hiša P+R za 124 PM, z uvozom neposredno iz Ajdovske ceste, dvema izhodoma na zgornji postajni plato in izvennivojsko povezavo do otočnega perona. Na najsevernejšem delu območja se ohranja in uredi prostore za avtodome z manjšim servisnim objektom in recepcijo. Kretniška postaja se ohranja ter po njeni opustitvi v prihodnosti preoblikuje v muzejski objekt Bohinjske proge.

Južno od obstoječega postajnega poslopja je umeščena nova avtobusna postaja z vmesnim historičnim parkom z vodnjakom. Postajo sestavlja lahka kovinska nadstrešnica, ki pokriva nižji vhodni objekt, dvonivojski atrij z izvennivojsko povezavo do otočnega perona, 3 PM za avtobuse in ograjenih 30 PM za kolesa. V kletni etaži postaje, ob povezavi do perona, so sanitarije in shrambe za potnike. Južno od postaje, do obstoječe stanovanjske hiše, se v nizu nahaja nepokritih 15 PM za avtobuse in v nadaljevanju 10 PM za »shuttle«. Niz prekinjajo zeleni parkovni otoki z drevesi in klopami. Na območju stanovanjske hiše, ki se ji zagotovi nov ločen dostop, se ohranja vrtove in navezavo na ureditev vzdolž ulice Tomaža Godca. Ob stanovanjski hiši se reinterpreterira nekdanji historični park in v postajni stolp umesti skupnostni center urbanega vrtnarjenja z manjšim plezališčem in otroškimi igriščem.

PROMETNA ZASNOVA

Dostop za kolektivni promet za avtobusne in »shuttle« se ohranja preko Triglavske ceste iz smeri središča Bohinjske Bistrice, preko nove klančine, na zgornji nivo potniškega središča. Predvidena je enosmerna organizacija postajališča s parkirnimi prostori za avtobuse dimenzije 4 x 14 m, pod kotom 60st glede na smer vožnje. Izvoz iz avtobusne postaje je preko nadkritega dela postajališča, mimo prostora »kiss&ride«, na Triglavsko cesto.

Dostop za individualni avtomobilski promet je iz novega križišča v izteku Ajdovske ceste, preko nove klančine, na zgornji nivo potniškega središča severno od železniške postaje. Preko klančine je predviden dostop do parkirišča za osebna vozila, do prostora za avtodome in do ploščadi za avtovlak. Čakalna vrsta za avtovlak je organizirana po potrebi glede število čakajočih vozil, bodisi po celotnem prostoru, bodisi le v delu namenjenemu parkiranju osebnih vozil.

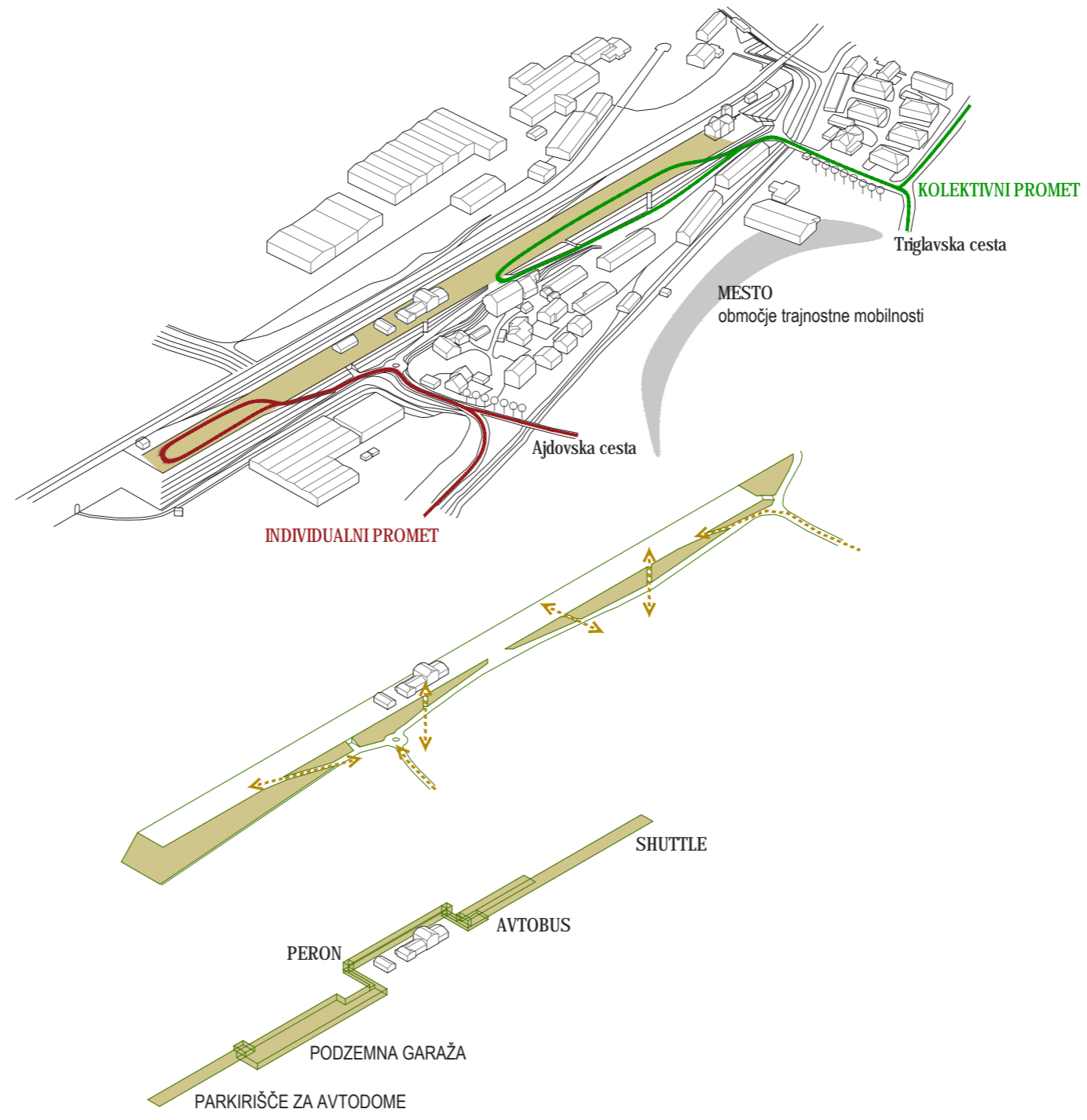
Uvoz v garažno hišo P+R s 124 PM je predviden iz dostopne klančine v izteku Ajdovske ceste. Garažna hiša je zaradi manjše zazidane površine in posledično racionalnosti gradnje, dvonivojska z notranjo povezovalno klančino in izhodi na prosto.

Ločitev prometnih poti na skrajni severni in južni rob potniškega središča ter povezovanje uporabnikov na nivoju peš dostopa v osrednjem območju potniškega središča, sledi principom trajnostne mobilnosti, ki teži k razpršitvi prometnih tokov in prednosti trajnostnih oblik mobilnosti. Skladno s strategijo trajnostna mobilnost vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa in alternativne oblike mobilnosti. Njen cilj je zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse, pri čemer je poudarek na omejevanju osebnega motornega prometa in porabe energije ter na spodbujanju trajnostnih potovalnih načinov.

delitev individualnega in kolektivnega prometa

niz zelenih brežin

programski pas novega potniškega središča



POGLED NA VSTOPNO PLOŠČAD





KRAJINSKA ZASNOVA

Vzhodni rob Triglavske ceste definirajo zatravljene brežine v različnih naklonih. Preko brežin potekajo v diagonalni smeri mestoma povozne klančine in mestoma stopnišča iz nastopnih ploskev namenjenih tudi posedanju. Ob zahodnem robu Triglavske ceste je predvidena zasaditev kostanjevega drevoreda.

VRTOVI POTNIŠKEGA SREDIŠČA

Historične vrtove med postajnimi poslopji se reinterpreterira v skladu s programskimi zahtevami in prostorsko organizacijo novega potniškega središča. Nekdanji vrt južno od osrednje železniške stavbe se v novo celoto »prevede« v niz vrtov med posameznimi programskimi sklopi. Ti kot zelene cezure z gručami velikih dreves mehčajo sekvenco potniškega središča in ustvarjajo niše, ki omogočajo potnikom oddih in počitek. Vrtovi potniškega središča delujejo kot »oaze« v vrvežu prometnega vozlišča. Vzdušje nekdanjih vrtov poustvari njihov pravilni obod in izbor gradiv. Oblikuje se jih v nevtralnem, a sodobnem formalnem jeziku. Peščene površine v senci divjih kostanjev so opremljene s klopmi in pitniki in zamejene z striženimi živimi mejami, ki omilijo vpliv prometa.

ARHITEKTURNA ZASNOVA

Celotno območje povezuje enovit betonski tlak iz pranelega betona z lokalnim agregatom. Posamezni poudarki in mikroambienti v tlaku so izvedeni iz travnih plošč z izpusti za drevesa. Javni prostori med programskimi sklopi in objekti so peščene in zatravljene površine z visokoraslimi dreves in urbano opremo.

Nadstrešnici avtobusne postaje in otočnega perona sta lahki kovinski konzolni nadstrešnici z enovitim ritmom stebrov, obarvani v temno zeleno barvo po vzoru lesenih zatrepov, balkonov in nadstrešnic postajnega poslopja. Sekundarni kubusi pod nadstrešnicami so nižji in s fasadno oblogo iz lesene vertikalne strukture barvane v belo barvo.

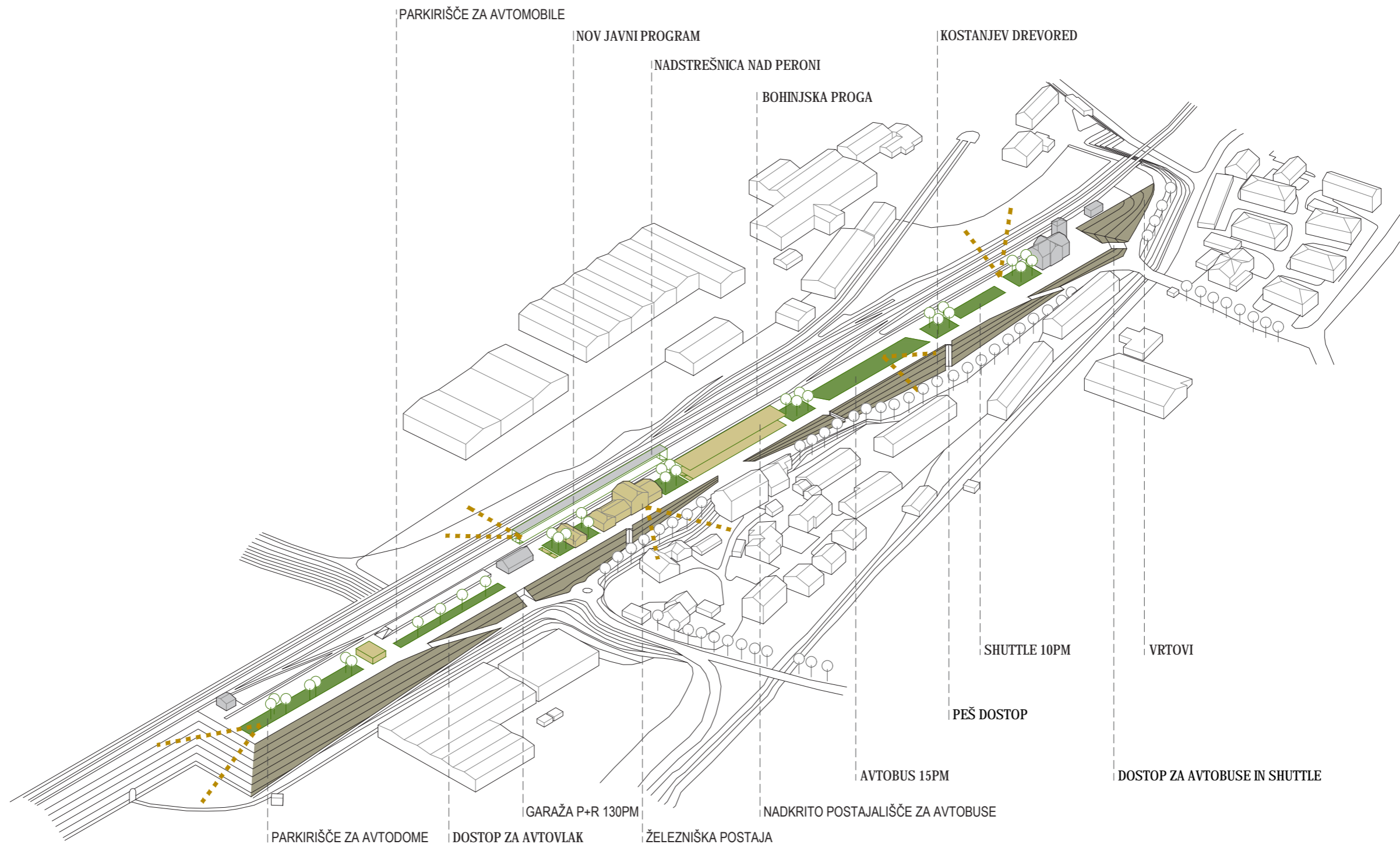
ODNOS DO VAROVANJA KULTURNE DEDIŠČINE

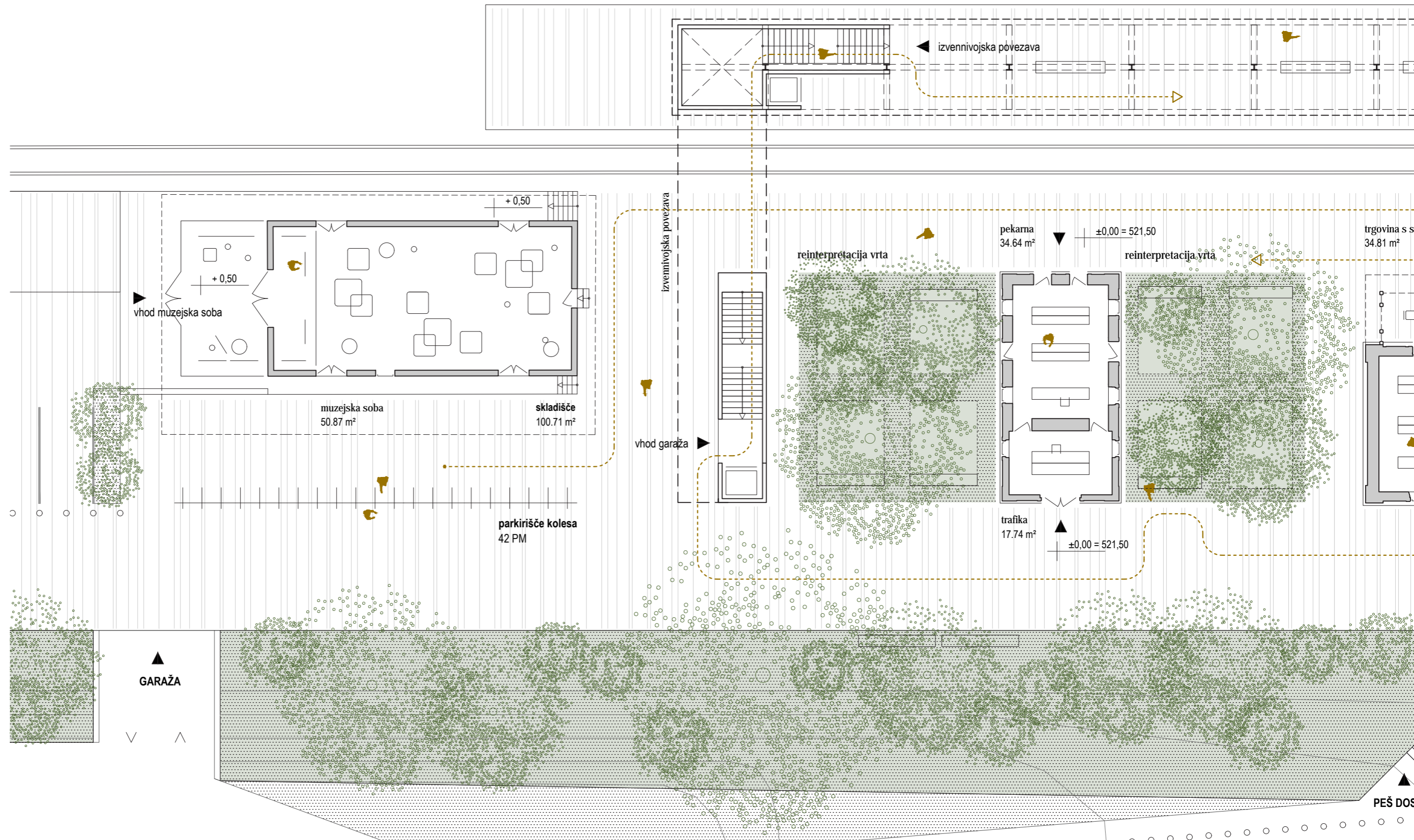
Železniška postaja Bohinjska Bistrica, zgrajena l. 1906, predstavlja skupaj z ostalimi servisnimi in stanovanjskimi objekti ter parkovnimi površinami, jasno zaključeno celoto tako v prostorskem kot materialnem smislu. Nova ureditev geometrijsko dosledno upošteva ulično linijo in odmik od peronov obstoječega

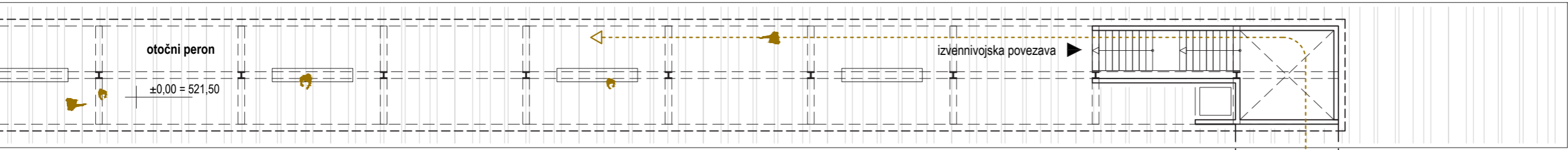
postajnega poslopja ter vse nove pozidave koncentrira znotraj teh dveh linij. Na ta način se z novimi posegi poudari celovitost in zaključenost kompleksa. Višinsko gabariti novih objektov sledijo višini kapi nižjega dela postajnega poslopja 460 cm kar še omogoča min. svetlo višino avtobusnega nadstreška 450 cm.

Nove nadstrešnice in izven nivojska povezava do otočnega perona se ne dotikajo obstoječih objektov. Povezava z obstoječim objektom se vzpostavlja na programskem nivoju in preko odprtih javnih in parkovni površin med posameznimi programskimi sklopi.

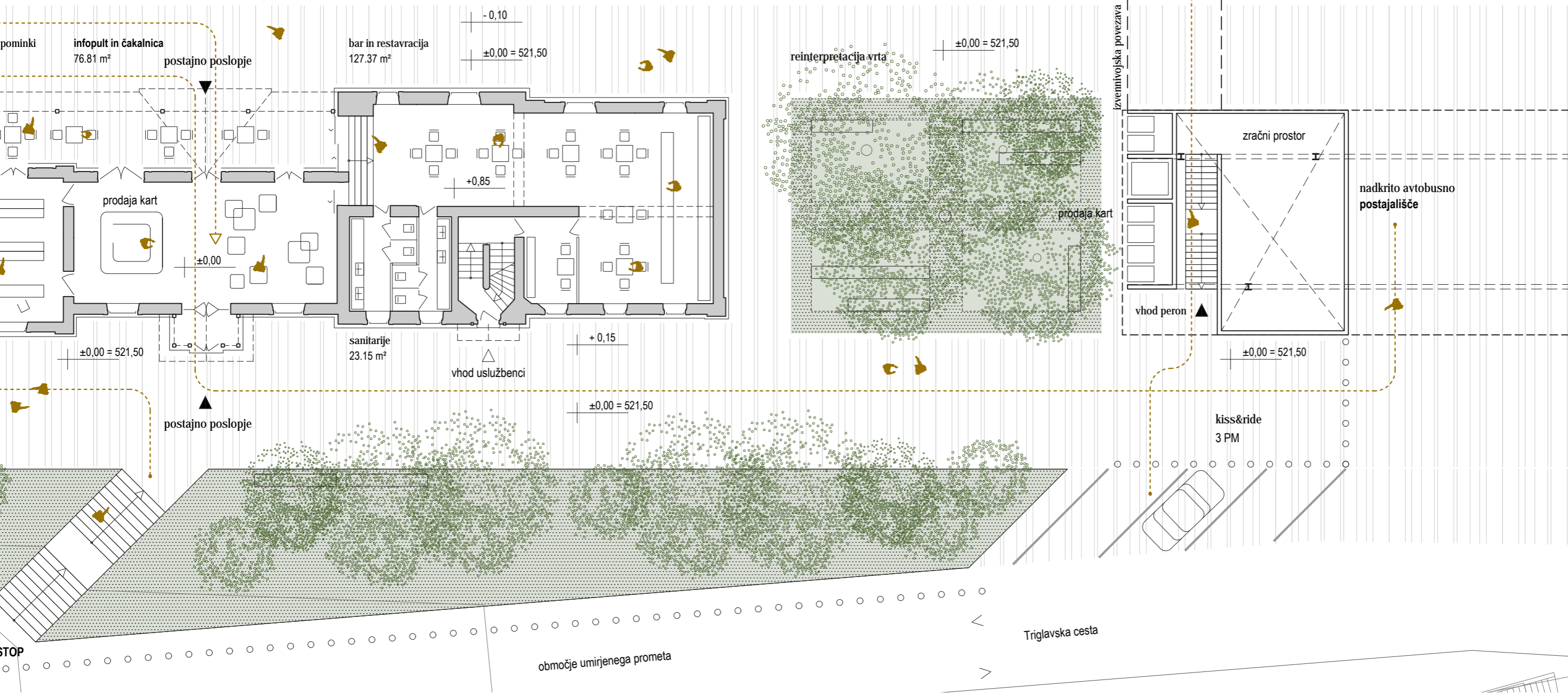
Obstoječi objekti se prenovijo v skladu s smernicami ZVKDS. Predvidena je zamenjava kritine, prenova fasad, lesenih delov in stavbnega pohištva po vzoru obstoječega. V pritličju osrednjega objekta se izvede več prebojev nosilnih sten, ki omogočijo krožno in odprto zasnovo novih programov. V servisnem objektu z obstoječimi sanitarijami, se odstrani predelne stene in v enovit prostor umesti nov javni komercialni program. Skladiščnemu objektu se izvede novo podaljšano dvokapno streho, v naklonu obstoječe, pod katero se umesti muzejski prostor. Vsi novi objekti in nove nadstrešnice materialno sledijo značilnemu oblikovanju lesenih zatrepov in napuščev postajnih objektov. Lahko kovinske nadstrešnice so temno zelene barve, medtem ko so sekundarni kubusi pod njimi iz vertikalne lesene strukture v beli barvi in s tem interpretirajo belo leseno oblogo napuščev.







železniška proga Jesenice - Most na Soči



POGLED NA POSTAJNO POSLOPJE





TRAJNOSTNA ZASNOVA

Poleg že omenjenih vidikov trajnostne mobilnosti, zasnova z uporabo obstoječih objektov v največji možni meri, minimalnimi grajenimi posegi v njihovi okolici in modularnostno zasnove, omogoča hitro izpeljavo investicije ob zagotovitvi kvalitetnega prostora z nizkimi stroški gradnje in vzdrževanja. Njene prednosti so:

1. Racionalnost in fleksibilnost prostorov

Vzdolžno nizanje pasov javnih prostorov in stavb omogoča kratke poti in pregledno komunikacijo med programi. Obenem enovit konstrukcijski raster nadstrešnice, postaje in podzemne garaže omogoča fleksibilno povezovanje in prilagodljivost prostorov.

2. Modularnost in enostavnost gradnje

Struktura objekta je iz enovitega konstrukcijskega razpona, ki omogoča modularnost izvedbe. Montažna jeklena konstrukcija omogoča enostavno in hitro gradnjo. Obenem modularnost in členjenost zasnove omogoča prilagodljivost prostorov in enostavno razširitev z dodajanjem modulov.

3. Energetska učinkovitost stavbe

Pod hladnimi nadstrešnicami je predviden termični ovoj le za kubuse z notranjimi zaprtimi programi. Dobro toplotno izolirana fasadni in strešni ovoj zagotavljata nizko porabo energije in nizke stroške obratovanja.

KONSTRUKCIJSKA, MATERIALNA IN INŠTALACIJSKA ZASNOVA

Preprosti arhitekturni zasnovi objektov sledi enostavna konstrukcijska zasnova iz kletnih in talnih armiranobetonskih sten in plošč na katerih so izvedeni sekundarni objekti iz jeklenega skeleta ter nadstrešnice iz jeklenih stebrov in primernih ter sekundarnih konzolnih jeklenih nosilcev.

Prenos požara na sosednje parcele se preprečuje z ustrezno umestitvijo stavbe v prostor, s katero so ob upoštevanju načrtovanega arhitektonskega koncepta stavbnega ovoja zagotovljeni taki odmiki od relevantnih mej, da do prenosa požara na sosednje parcele in/ali objekte ne bo prišlo.

Nosilna konstrukcija objekta se izvede tako, da bo v pogojih delovanja požarne nezgodne obtežbe zagotovljena njena nosilnost in stabilnost za čas min. 30 minut. Glede na tlorisni in vertikalni gabarit objekta se dovoljuje izvedba jeklene in deloma lesene nosilne konstrukcije.

Objekt se zasnuje kot skoraj nič-energijski objekt, ki bo za svoje delovanje zahteval le majhno porabo energije, kar se primarno doseže z ustrezno arhitekturno zasnovo stavbe, tj. ustrezno zasnovo stavbnega ovoja, ki mora biti čimbolj odporen na pregrevanje in ohlajanje, ki je nadalje nadgrajena z ustreznimi, energetsko varčnimi tehničnimi rešitvami, ki bodo prilagodljive na dolgi rok.

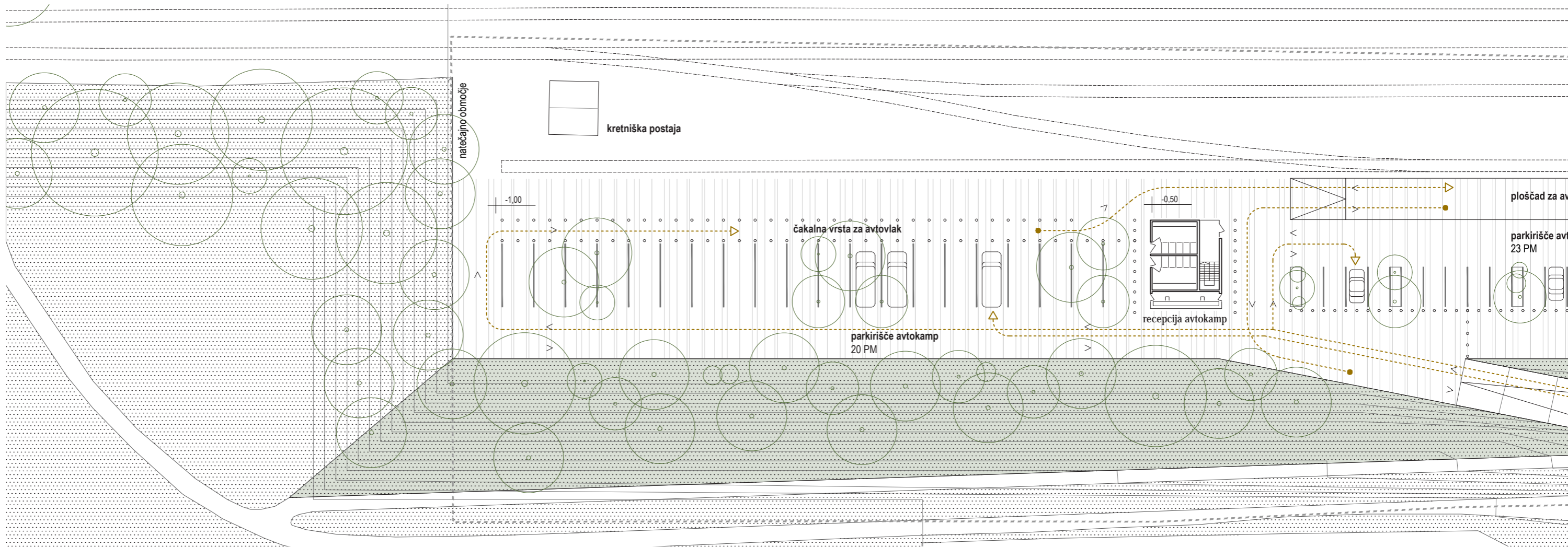
V kontekstu energijske učinkovitosti ter zmanjšanja okoljsko obremenjujočih emisij je načrtovan priklop na sistem daljinskega ogrevanja na lesno biomaso ter izraba obnovljivih virov energije, kot npr. energija zraka ali podzemne vode, kot dopolnitev k višji energetski učinkovitosti pa je možna tudi vgradnja sistema za izkoriščanje energije sive vode, kar vse pripomore k zmanjšanju porabe energije ter izpustov CO₂, visoki kakovosti bivalnega okolja, zmanjšanju stroškov poslovanja ter na sploh višji energetski učinkovitosti.

V kontekstu energijske in okoljske učinkovitosti je v stavbo možno integrirati tudi sistem uporabe meteornih vod oz. deževnice ter tudi sistem izkoriščanja energije sive vode, kar se dokončno določi v nadaljevanju razvoja projekta.

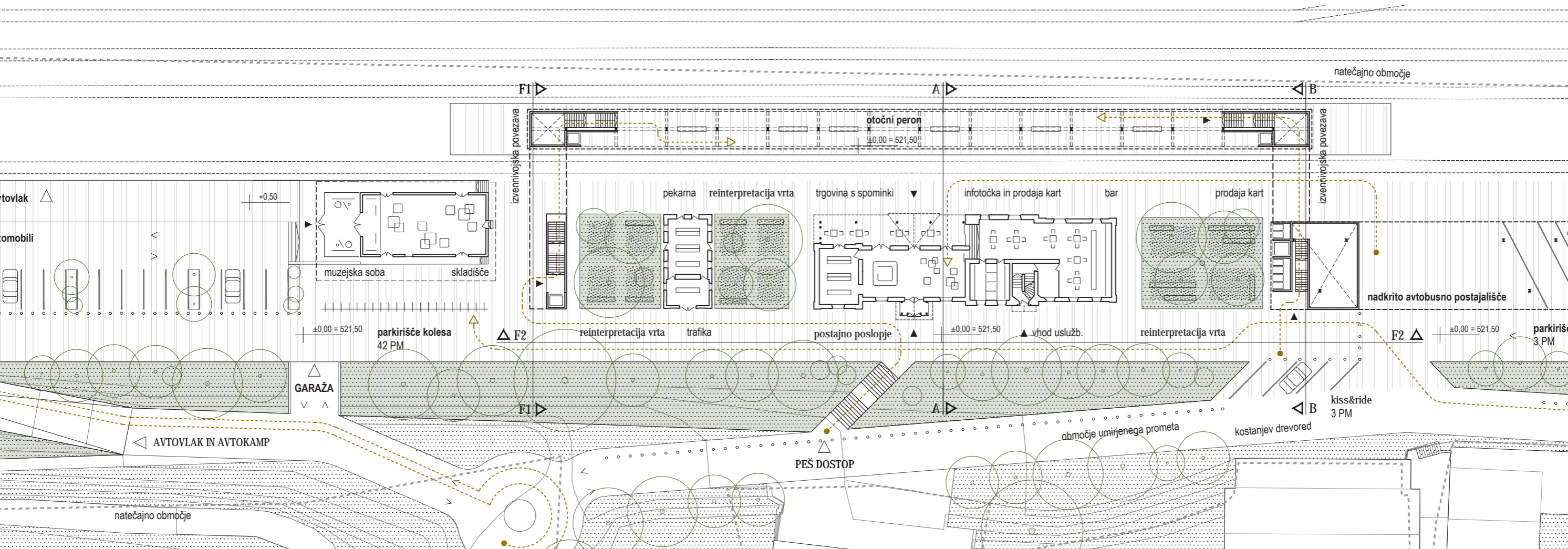
Vse električne naprave v objektu bodo energijsko učinkovite, povezane na sistem centralno nadzornega sistema(CNS), ki zagotavlja racionalno varčno rabo električne energije, pregled ter optimizacijo porabe. Umetna - splošna, ambientalna in zunanja razsvetljava bo v LED tehnologiji, razred energijske učinkovitosti A++, z regulacijskimi predstikalnimi napravami. Svetila bodo krmiljena preko CNS sistema, ki vključuje senzorje osvetljenosti in prisotnosti. Varnostna razsvetljava bo napajana iz centralnega baterijskega napajalnika, ki zagotavlja daljšo življenjsko dobo baterij in učinkovitejši ter lažji nadzor nad delovanjem sistema.

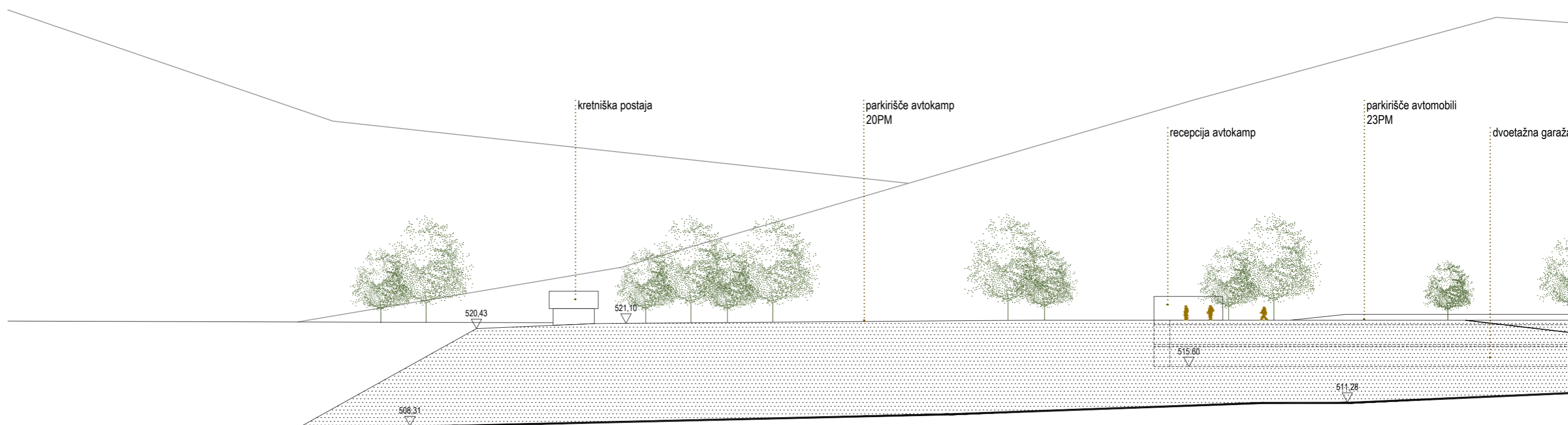
V objektu bodo izvedene ustrezne komunikacijske žične (UTP/FTP, HDMI,

USB, VGA), optične (FO) in brezžične (WI-FI) povezave, glede na namembnost posameznih prostorov in delovnih/priključnih mest. Za potrebe nadzora in upravljanja objekta bodo vgrajeni sistemi ki omogočajo nadzor in varovanje objekta in oseb: kontrola vstopa in gibanja v objektu, registracija delovnega časa, javljanje požara, protivlomna naprava, centralna ura, splošno ozvočenje



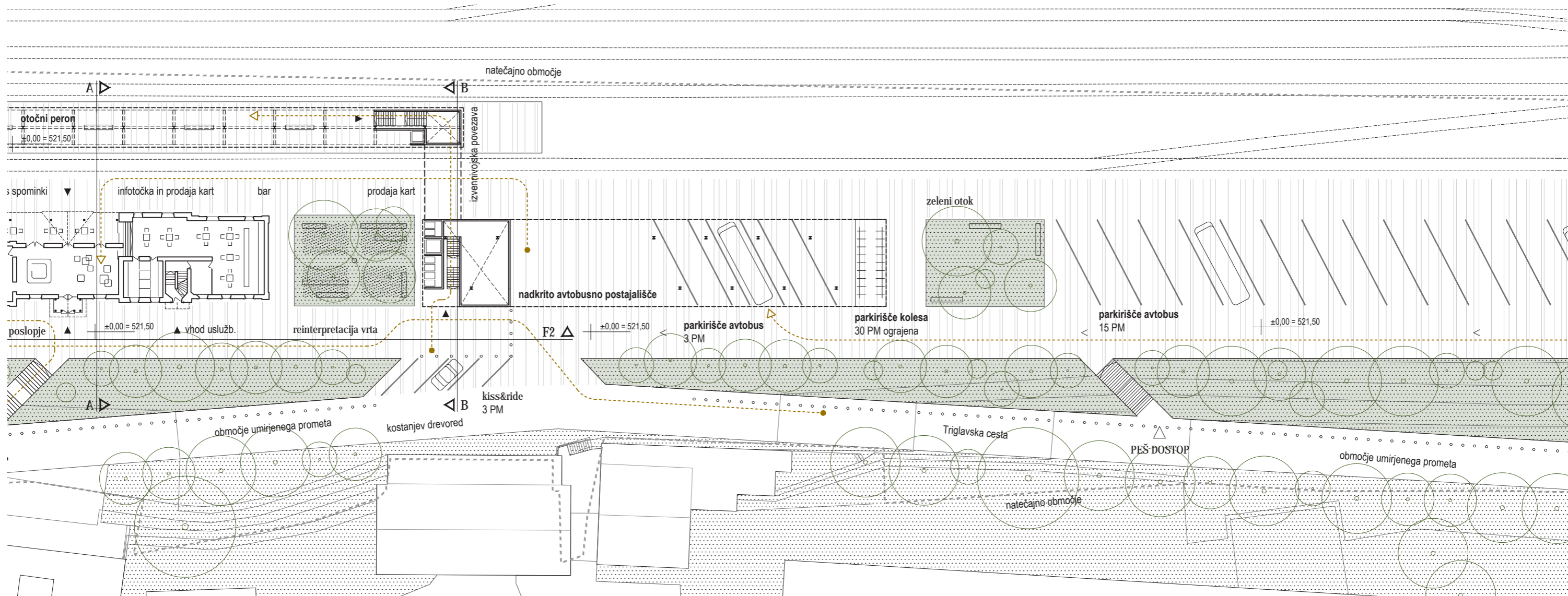
 UREDITVENA SITUACIJA CELOTNEGA OBMOČJA Z NAVEZAVO NA OKOLICO M 1:500



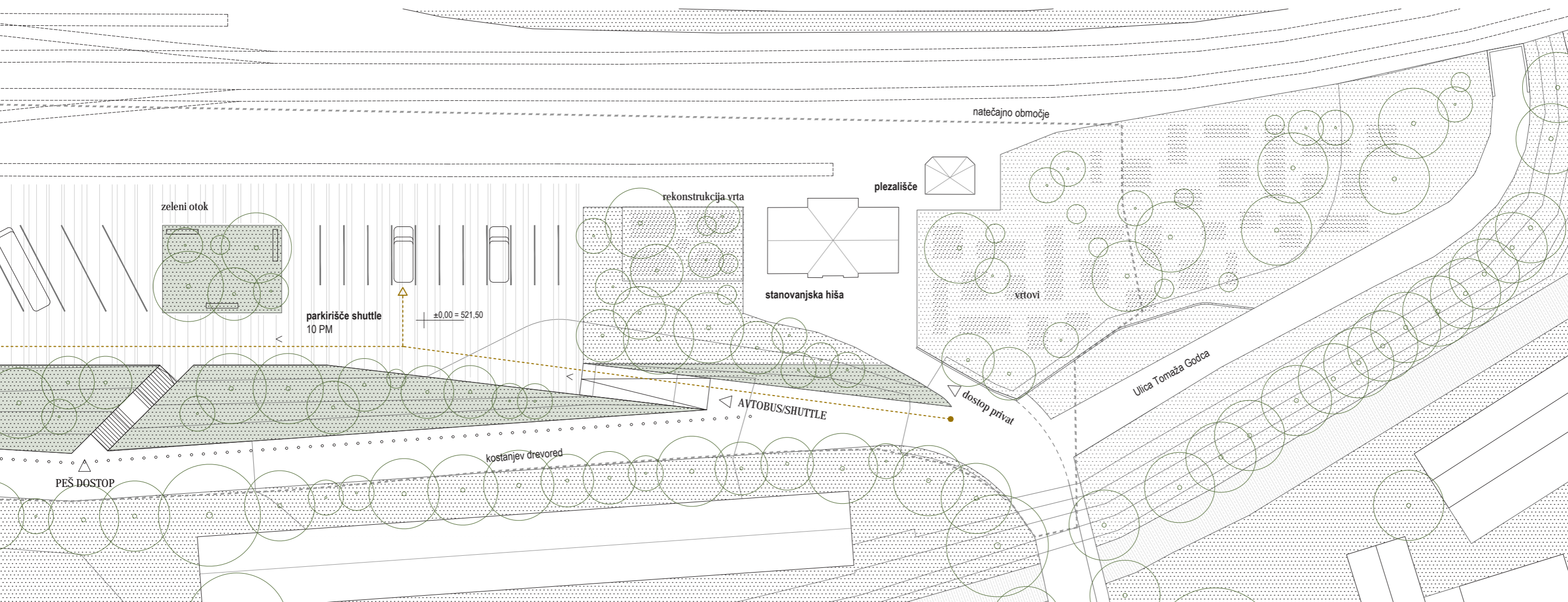


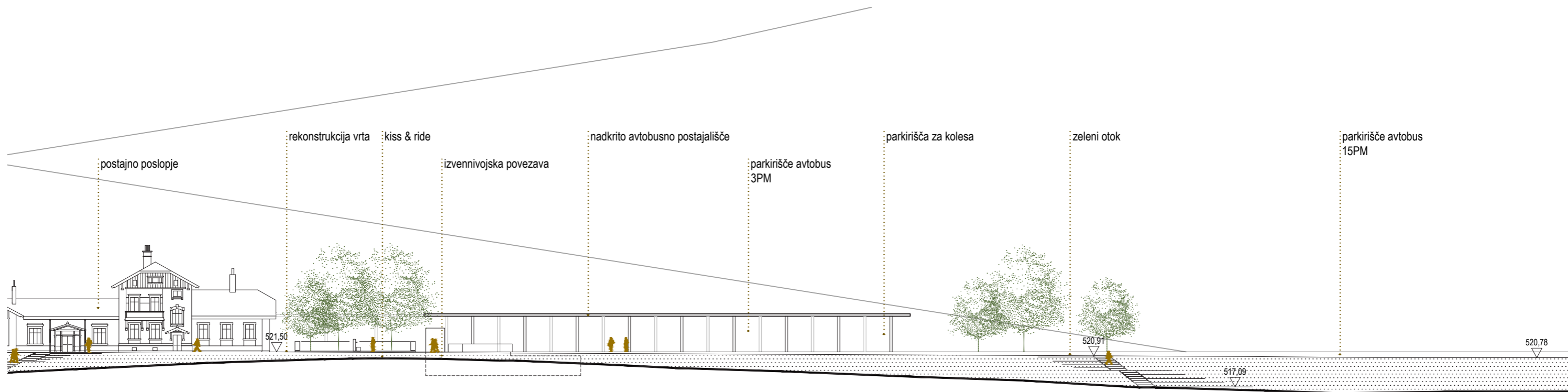
VZDOLŽNI PREREZ NATEČAJNEGA OBMOČJA M 1:500



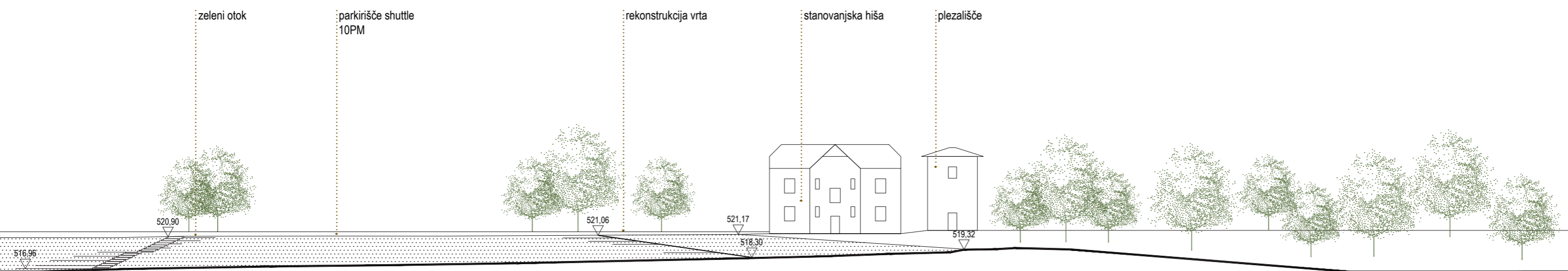


 UREDITVENA SITUACIJA CELOTNEGA OBMOČJA Z NAVEZAVO NA OKOLICO M 1:500

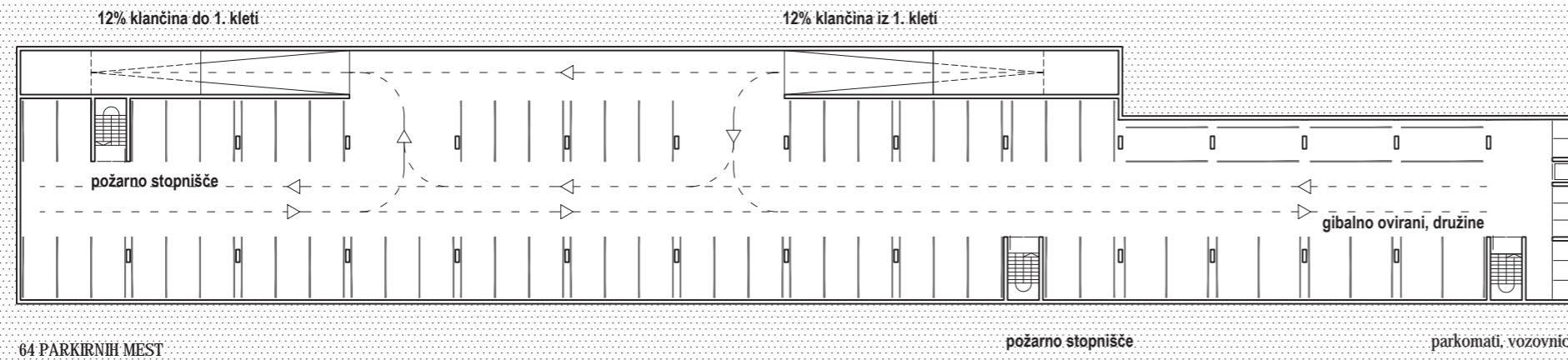
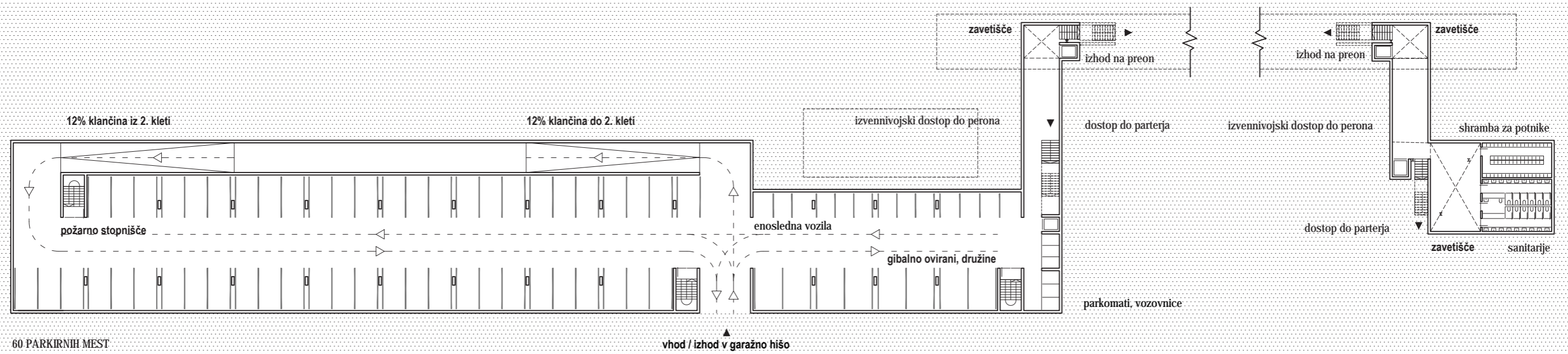




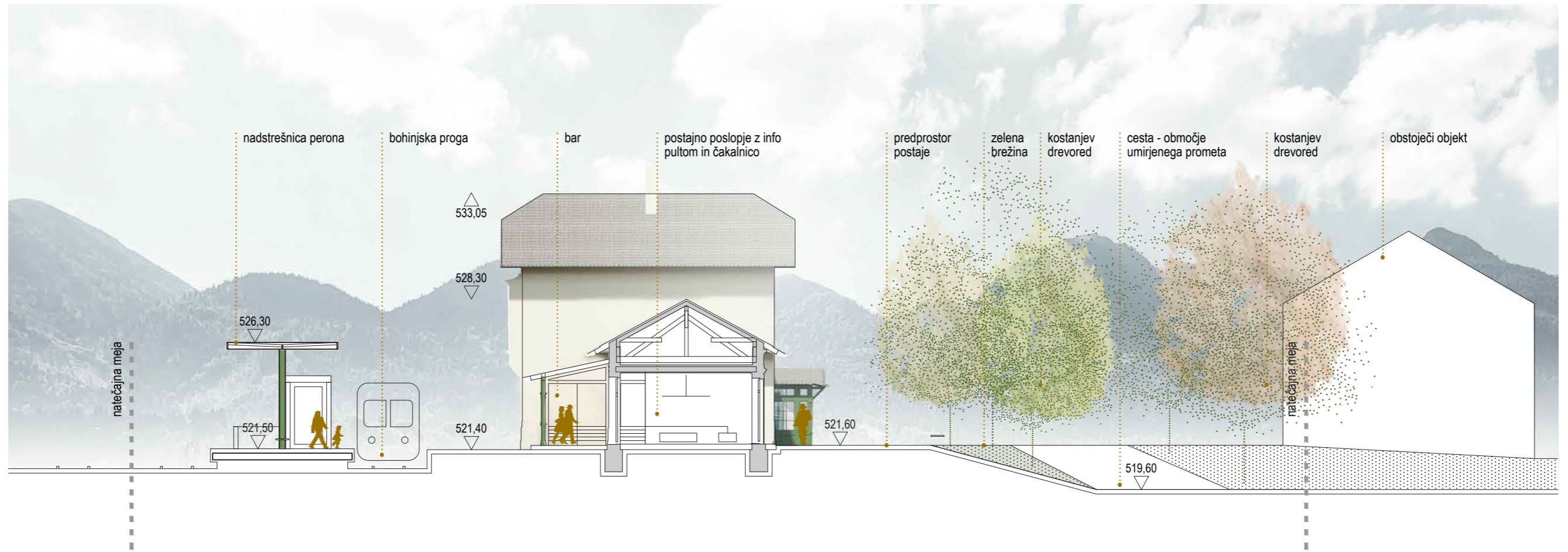
VZDOLŽNI PREREZ NATEČAJNEGA OBMOČJA M 1:500



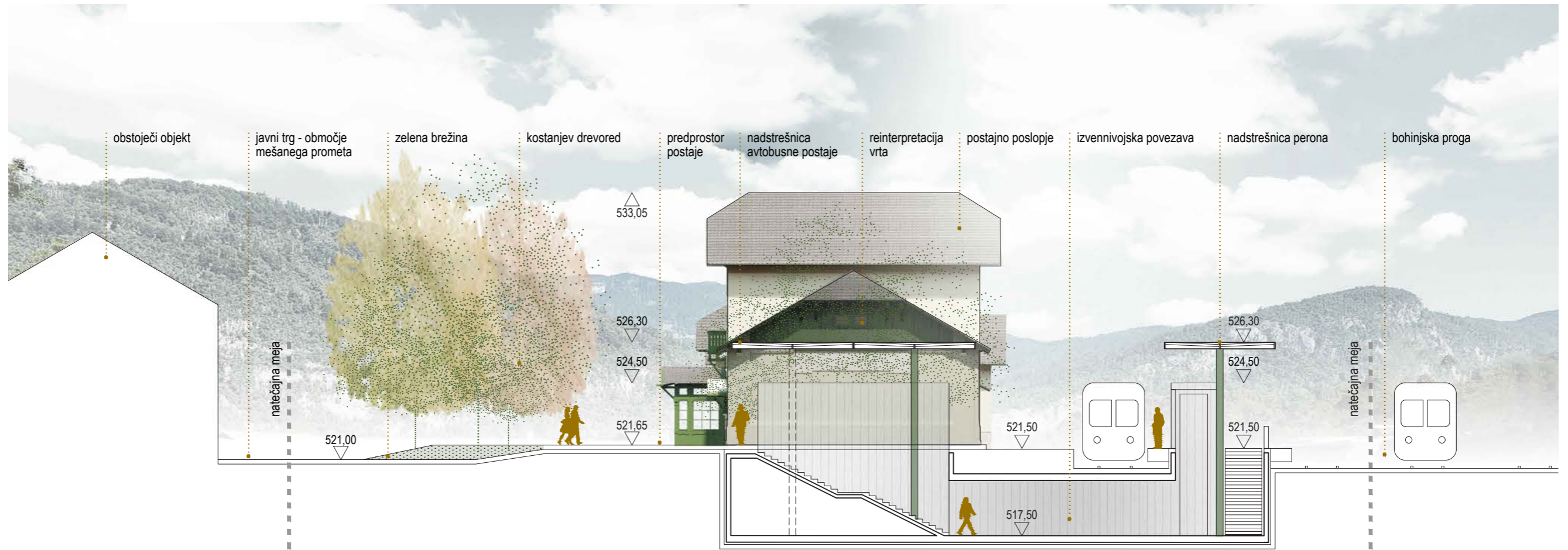
 TLORIS GARAŽE M 1:200



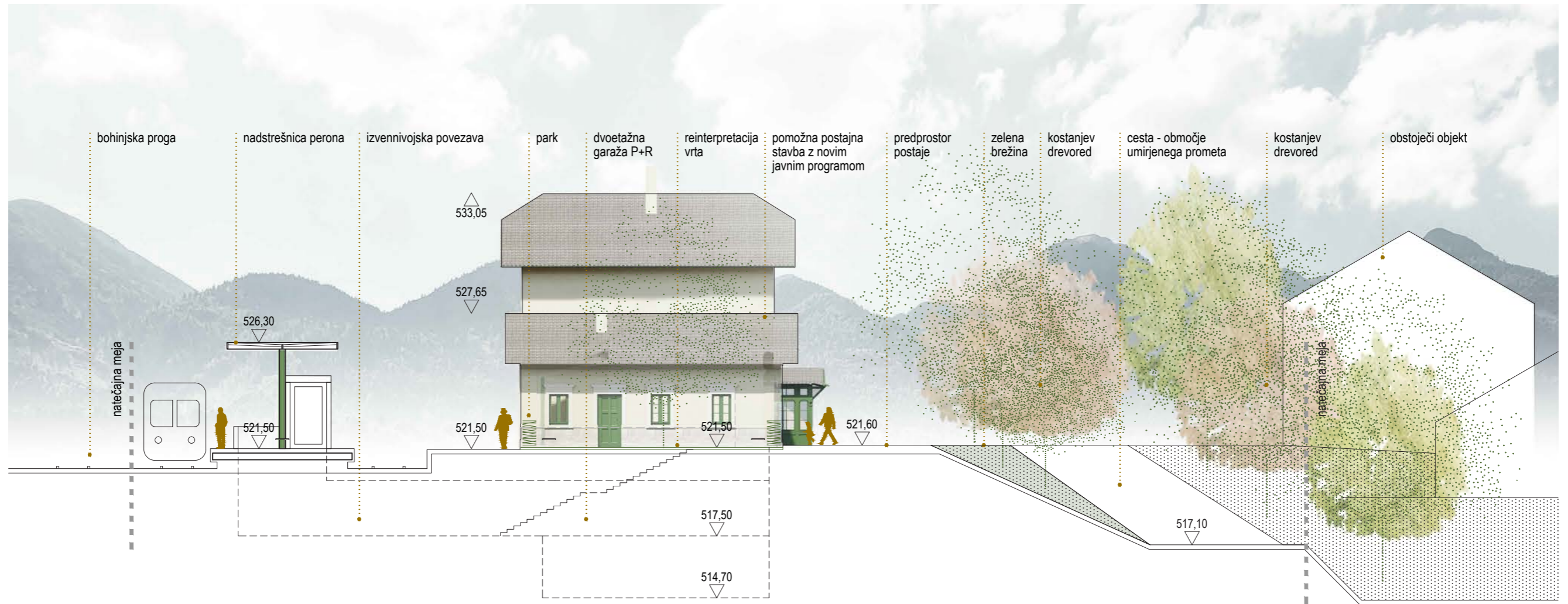
PREREZ AA M 1:200



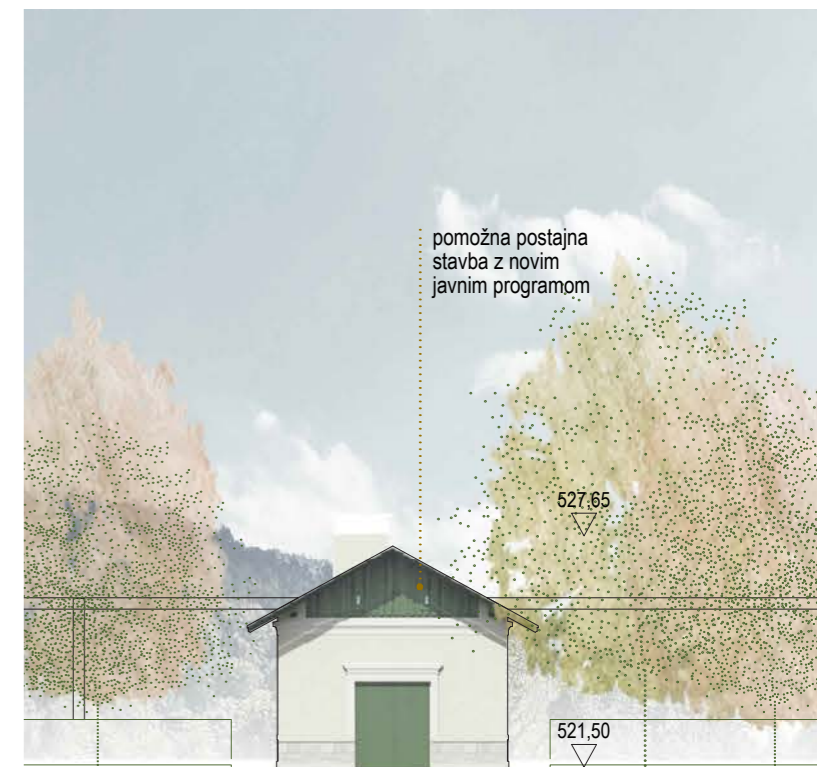
PREREZ BB M 1:200

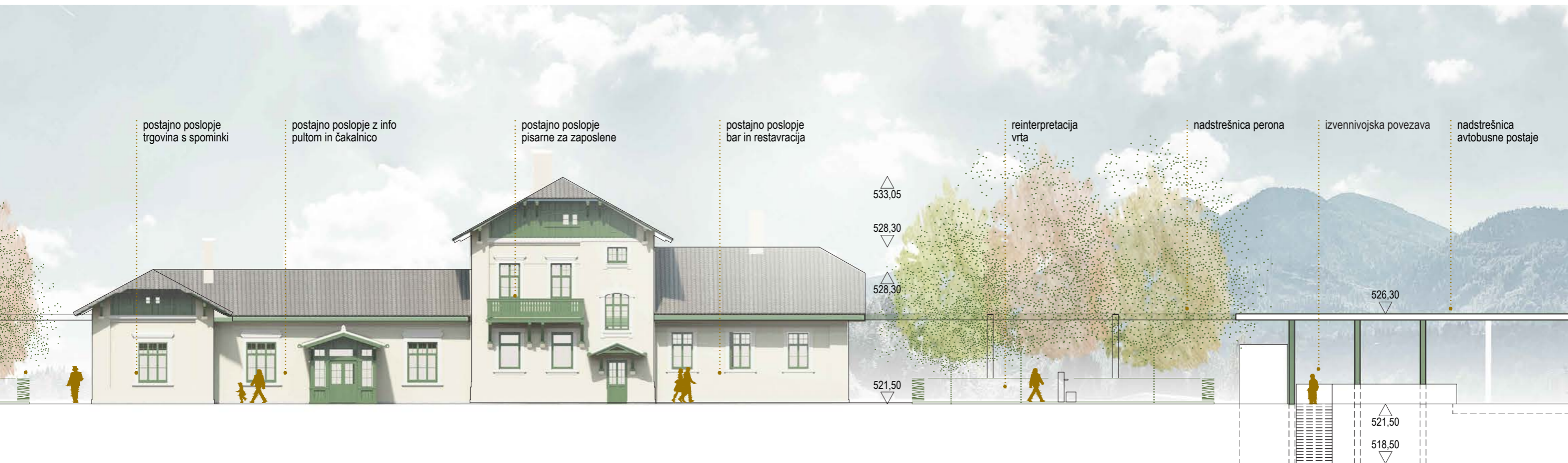


FASADA F1 M 1:200



FASADA F2 M 1:200



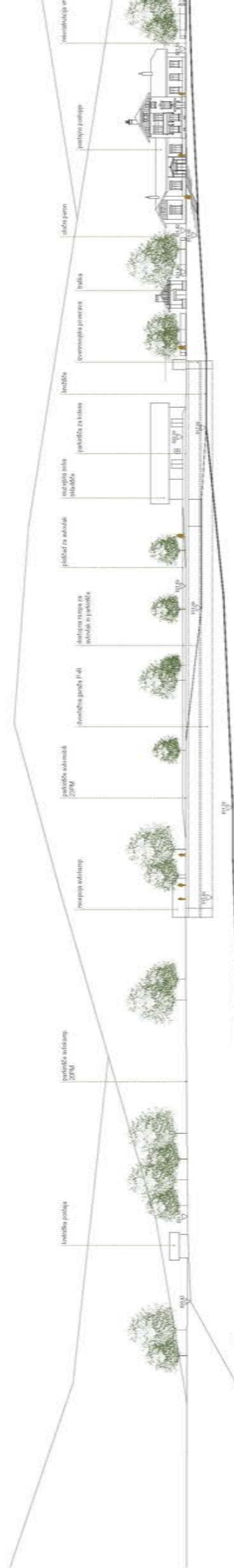


plakat 1/2

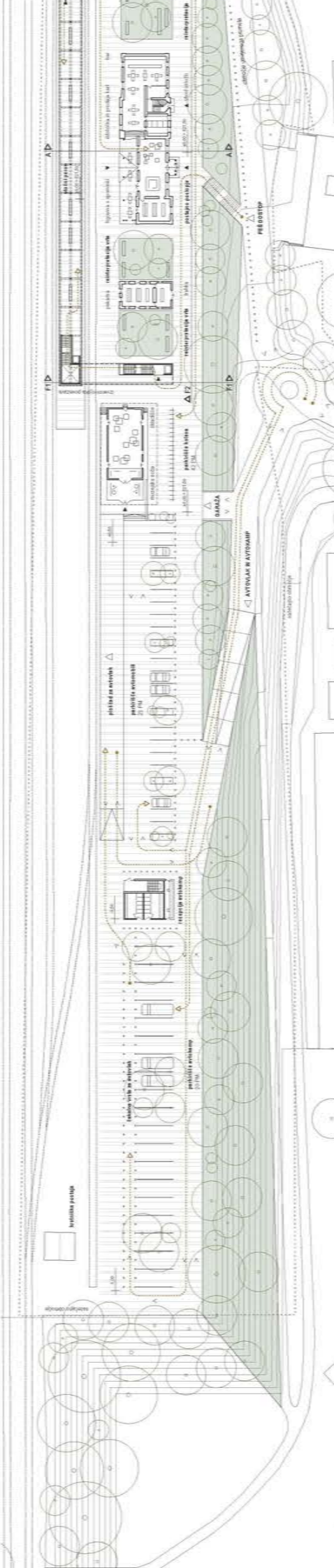
plakat 2/2



POGLED NA POSTAJNO POSLOPIJE



VZDOLŽNI PREREZ NATEČAJNEGA OBMOČJA M 1:200

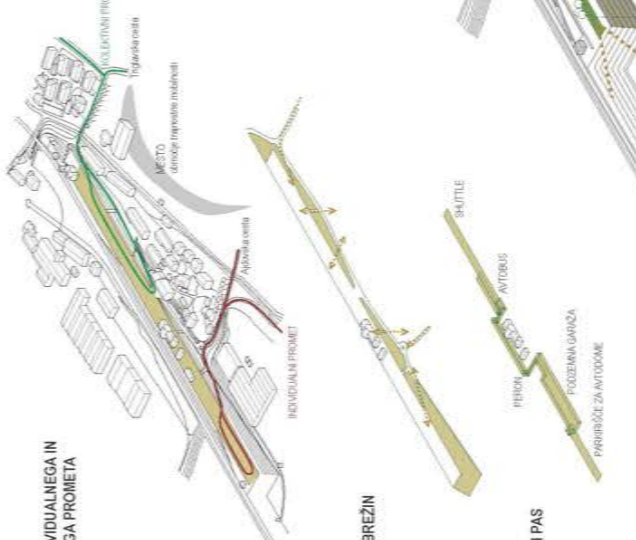


UREĐITVENA SITUACIJA CELOTNEGA OBMOČJA Z NAVEZANO NA OKOLICO M 1:500



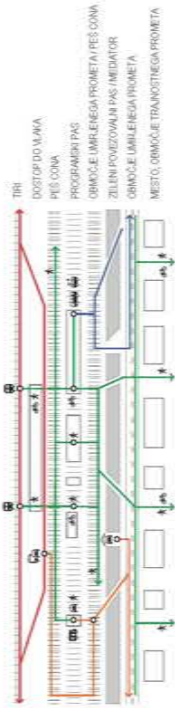
NAVEZANA NA ŠIRŠI PROSTOR BOHINJSKE BISTRICE

DELITEV INDIVIDUALNEGA IN KOLEKTIVNEGA PROMETA

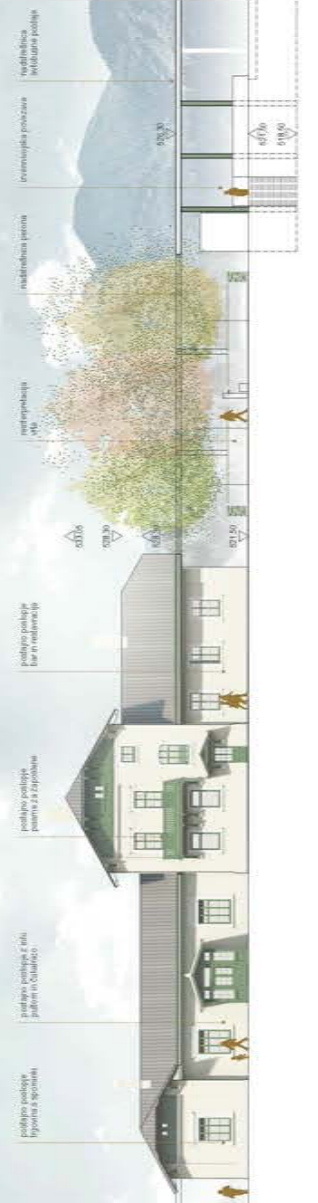


NIZ ZELENIH BREŽIN

PROGRAMSKI PAS

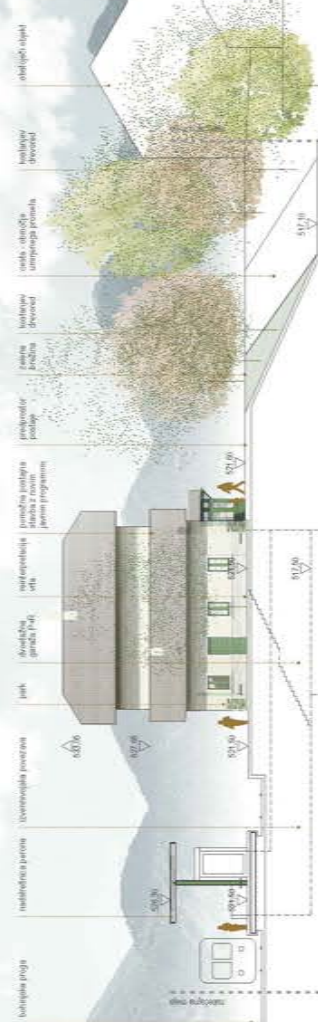


SCHEMA PROMETNIH TOKOV



VZDOLŽNA FASADA F2 M 1:200

AKSONOMETRIJA NOVEGA POTNIŠKEGA SREDIŠČA BOHINJSKA BISTRICA



PREČNA FASADA F1 M 1:200

Tabele površin objekta in zunanjih prostorov

NR.	PROGRAMSKI SKLOP	program	opis programa	kvadratura / kapaciteta	enota	tabela površin oz. kapaciteta predlagane 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	87,18	m2	
		Gostinski program	restavracija ali bar	100	m2	107,68	m2	
		Muzejska soba	lahko v ločenem objektu ali v čakalnici	50	m2	50,87	m2	
		Sanitarije	za obiskovalce	50	m2	50,48	m2	
		Čakalnice max	zavetišče na peronu in čakalnica znotraj postajnega poslopja	100	m2	100	m2	
		Informacijska točka	turistično informacijski center, prodaja kart	30	m2	30	m2	
		Shramba za potnike	omarice za shranjevanje	30	m2	33,54	m2	
		Pisarniško tehnični del	pisarne za zaposlene	30	m2	30	m2	
			sanitarije za zaposlene	20	m2	20	m2	
			skladišče za vzdrževalne naprave	100	m2	100,71	m2	
		poljuben dodaten program	maksimalna kvadratura	50	m2	39,53	m2	
SKUPAJ z manipulacijskimi površinami				660	m2	649,99	m2	
2	Avtobusna postaja - nadstrešek	nadkrita postajališča	število postajališč	3	pm	3	pm	
			okvirna kvadratura nadstreška	900	m2	665	m2	
3	Pokrita garažna hiša	parkirna mesta za osebne avtomobile	število parkirnih mest	130	pm	124	pm	
			okvirna kvadratura	3.200	m2	4567,68	m2	
4	Zunanje parkirne površine	parkirna mesta za osebne avtomobile	car sharing, el. polnilnice, taxi, kratkotrajno parkiranje	25	pm	23	pm	
			avtobusi	15	pm	15	pm	
			shuttli	10	pm	10	pm	
			SKUPAJ z manipulacijskimi površinami				4.000	m2
5	Parkirišča za kolesa	pokrita parkirišča	ograjena in varovana, možnost zaklepanja	30	pm	30	pm	
			stojala za kolesa	30	pm	42	pm	
			SKUPAJ z manipulacijskimi površinami				400	m2
6	Parkirišča za motorna vozila	število mest		10	pm	PH	pm	
			SKUPAJ z manipulacijskimi površinami				100	m2
7	Parkirišče za avtodome	stojišča za avtodome		22	pm	20	pm	
			pripadajoča infrastruktura	recepcija	15	m2	16,7	m2
				sanitarije s tuši	50	m2	50,02	m2
SKUPAJ z manipulacijskimi površinami				2.500	m2	1379,53	m2	
8	Kiss&ride območje			3 PM	pm	3	pm	

Predračun / ponudba

Znesek investicijske ocene za GOI dela brez DDV:

8.286.120,00 eur

Skupaj pogodbeni cena brez DDV:

414.306,00 eur