



Številka: 60402-5/2021-8
Signatura: 360.1
Datum: 10. 12. 2021



SZ21049213

Naročnik SLOVENSKE ŽELEZNICE, d. o. o.

Kolodvorska ulica 11

1000 Ljubljana

(v nadaljevanju: naročnik)

v sodelovanju z

ZBORNICO ZA ARHITEKTURO IN PROSTOR SLOVENIJE

Vegova 8

1000 Ljubljana

(v nadaljevanju: ZAPS)

OBVESTILO O IZIDU IN ZAKLJUČNO POROČILO

o javnem, projektne, enostopenjskem natečaju za izbiro strokovno najprimernejše rešitve za
projekt

AVTOBUSNA POSTAJA LJUBLJANA

(GRADNJA NOVE AVTOBUSNE POSTAJE LJUBLJANA S POSLOVNIMI PROSTORI IN PARKIRNO HIŠO)

1. KAZALO

1.	KAZALO	2
2.	OBVESTILO O IZIDU NATEČAJA	3
2.1.	OBVESTILO O IZIDU	3
2.2.	OBRAZLOŽITEV	7
2.3.	PRAVNI POUK	12
3.	POROČILO O DELU OCENJEVALNE KOMISIJE IN NATEČAJNIH ELABORATIH	13
3.1.	NAMEN IN CILJI NATEČAJA	13
3.2.	PREDMET NATEČAJA	14
3.3.	OCENJEVALNA KOMISIJA	14
3.4.	POVZETEK SEJ OCENJEVALNE KOMISIJE	16
3.5.	MERILA ZA OCENJEVANJE	18
3.6.	SPLOŠNO POROČILO O PRISPELIH ELABORATIH IN DELU OCENJEVALNE KOMISIJE	19
3.7.	POROČILO O NAGRAJENIH NATEČAJNIH ELABORATIH	21
3.8.	POROČILO O PREOSTALIH NATEČAJNIH ELABORATIH	35
3.9.	PODPISI K ZAKLJUČNEMU POROČILU	40

V Ljubljani, december 2021



2. OBVESTILO O IZIDU NATEČAJA

2.1. OBVESTILO O IZIDU

Naročnik SLOVENSKE ŽELEZNICE, d. o. o.
Kolodvorska ulica 11
1000 Ljubljana
(v nadaljevanju: naročnik)

Številka: 60402-5/2021-8 (58/2021/08)

Datum: 10. 12. 2021

V skladu z 90. in 100. členom Zakona o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15 in 14/18, v nadaljevanju: ZJN-3) v povezavi s 65. členom Pravilnika o javnih natečajih za izbiro strokovno najprimernejših rešitev prostorskih ureditev in objektov (Uradni list RS, št. 108/04, 114/06 – ZUE, 33/07 – ZPNačrt, 57/12 – ZGO-1D, 61/17 – GZ in 61/17 – ZUreP-2, v nadaljevanju: Pravilnik) vam posredujemo

OBVESTILO O IZIDU

javnega, projektnega, enostopenjskega natečaja za izbiro strokovno najprimernejše rešitve za projekt

AVTOBUSNA POSTAJA LJUBLJANA

Ocenjevalna komisija je sprejela odločitev o podelitvi nagrad in priznanj:

PRVA NAGRADA

Natečajni elaborat z delovno številko 2, šifra natečajnika 41191

AVTORJI:

Matija Bevk, univ. dipl. inž. arh.
Vasa J. Perovič, MABiA
Martin Tomažič, univ. dipl. inž. arh.
Mitja Usenik, mag. inž. arh.
Blaž Goričan, univ. dipl. inž. arh.
Kaja Stopar, mag. inž. arh.
Rok Primažič, mag. inž. arh.
Samo Bojnec, mag. inž. arh.
Valentin Tribušon Ovsenik, mag. inž. arh.

SODELAVCI, KONZULTANTI, IZVEDENCI:

Gašper Blejec, univ. dipl. inž. grad., konzultant za promet
dr. Niko Kristanič, univ. dipl. inž. grad., konzultant za konstrukcijo

ENAKOVREDNA ZNIŽANA DRUGA NAGRADA

Natečajni elaborat z delovno številko 1, šifra natečajnika 41121

AVTORJA:

Rok Perme, mag. inž. arh.
Tím Zrimšek, mag. inž. arh.

ENAKOVREDNA ZNIŽANA DRUGA NAGRADA

Natečajni elaborat z delovno številko 7, šifra natečajnika 50800

AVTORJI:

Boris Bežan, mag. univ. dipl. inž. arh.
Monica Juvera Jimenez, mag. univ. dipl. inž. arh.
Jaka Bežan, dr. univ. dipl. inž. arh.

SODELAVCI, KONZULTANTI, IZVEDENCI:

Sodelavci:

Ana Irisarri
Raul Escuin
Amaia Zubimendi
Carmen Castañs
Carlos Parra
David Rodriguez
Konzultant za gradbene konstrukcije: Lluís Escudero Domènech, Otherstructures, s. l. p.
Konzultant za promet: Suzana Pandža Novak, Dromos, d. o. o.

TRETJA NAGRADA NI PODELJENA

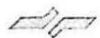
PRIZNANJE

Natečajni elaborat z delovno številko 3, šifra natečajnika 11787

AVTORJI:

BIRO

Hrvoje Arbanas, mag. inž. arh.
Saša Košuta, mag. inž. arh.
Mario Kralj, mag. inž. arh.
Dora Lončarić, mag. inž. arh.
Martin Mertz, mag. inž. arh.



Vana Pavlič, mag. inž. arh.
Mario Peko, mag. inž. arh.
ARGU STUDIO
Marko Gusić, mag. inž. arh.

PRIZNANJE

Natečajni elaborat z delovno številko 6, šifra natečajnika 75357

AVTORJI:

SADAR + VUGA in REAL ENGINEERING, d. o. o.
Rok Klanjšček, univ. dipl. inž. arh.
Jurij Sadar, univ. dipl. inž. arh.
Boštjan Vuga, univ. dipl. inž. arh., Grad Dip (AA)

SODELAVCI, KONZULTANTI, IZVEDENCI:

urbanistična in arhitekturna zasnova
SADAR + VUGA, d. o. o.
Mirjam Milić, univ. dipl. inž. arh.
Belen Villan Fernandez, mag. inž. arh.
Petko Grabljić, mag. inž. arh.
Zala Privšek, mag. inž. arh.str
Zala Kanc, abs. arh.
REAL ENGINEERING, d. o. o.
Aljaž Lavrič, mag. inž. arh.
Alen Omerzel, abs. arh.

konstrukcijska zasnova
ELEA iC

Tomaž Strmole, univ. dipl. inž. grad.

zasnova inštalacij
NOM BIRO, d. o. o.
Peter Blažek, univ. dipl. inž. str.
Tomaž Dobrila, univ. dipl. inž. el.

prometna zasnova
ELEA iC
Rok Avsec, u.d.i.vki.

Ocena investicije
ELEA iC



Bojan Drobič, grad. teh.

krajinska arhitektura
KOLEKTIV TEKTONIKA
Darja Matjašec, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Manca Jereb, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Katja Mali, mag. inž. kraj. arh.

požarna zasnova
FOJKARFIRE, d. o. o.
Andrej Fojkar, u.d.k.i.

PRIZNANJE

Natečajni elaborat z delovno številko 9, šifra natečajnika 86954

AVTORJI:

Medprostor
Rok Žnidaršič, univ. dipl. inž. arh.
Katarina Čakš, univ. dipl. inž. arh.
Jerneja Fischer Knap, univ. dipl. inž. arh.
Samo Mlakar, univ. dipl. inž. arh.
Katja Ivič, mag. inž. arh.
Dino Mujić, mag. inž. arh.
Timotej Jevšenak, mag. inž. arh.
Matija Nahtigal, abs. arh.
Teja Gorjup, mag. inž. arh.
Neža Pezdirc, abs. arh.

SODELAVCI, KONZULTANTI, IZVEDENCI:

krajinska zasnova: Svit Oliver Katanec
grafična zasnova: Domen Fras, Aparat
konstrukcija: Robert Korenjak, Tomaž Habič, Hiša Niša
prometna zasnova: Boštjan Račič
strojne inštalacije: Marko Vrabec, Emineo
požarna varnost: Andrej Fojkar, Fojkarfire
ocena investicije: Robert Pangršič, P.Studio popisi
zaklonišče: Hinko Samec
ocena presoje vplivov na okolje: Jorg Hodalič, E-net okolje

Preostali trije, nenagrajeni elaborati prejmejo odškodnino.



2.2. OBRAZLOŽITEV

Naročnik je na podlagi sklepa o začetku postopka št. 10203-2/2021-1 (58/2021/08) z dne 31.03.2021 pričel postopek natečaja za javni, projektni, enostopenjski natečaj za izbiro strokovno najprimernejše rešitve za projekt AVTOBUSNA POSTAJA LJUBLJANA (zaporedna številka javnega naročila v tekočem letu: 003823/2021) v skladu s točko b) prvega odstavka 100. člena ZJN-3 kot projektni natečaj z nagradami ali plačili udeležencem. Dne 8. 6. 2021 je bilo javno naročilo objavljeno na Portalu javnih naročil, št. objave: JN003823/2021-I01 (popravek JN003823/2021-K01, JN003823/2021-K02, JN003823/2021-K03).

V okviru prvega predhodnega preizkusa, ki ga je izvedla ocenjevalna komisija, je bil narejen zapisnik.

ZAPS je pravočasno, to je do 4. 11. 2021 do 16.00, prejela devet (9) elaboratov (Tabela 1).

Tabela 1: Časovnica prispelih elaboratov

Zap. št. prejetja/ DELOVNA ŠIFRA	Šifra	Rok oddaje				Anonimnost	Zahtevana vsebina	OPRAVIL
		Datum	Čas	Št. sestavnih delov	Pravoča- snost			
1	41121	4. 11. 2021	8.02	1	DA	DA	DA	DA
2	41191	4. 11. 2021	14.12	1	DA	DA	DA	DA
3	11787	4. 11. 2021	14.15	1	DA	DA	DA	DA
4	21981	4. 11. 2021	14.15	1	DA	DA	DA	DA
5	40501	4. 11. 2021	14.44	1	DA	DA	DA	DA
6	75357	4. 11. 2021	14.59	1	DA	DA	DA	DA
7	50800	4. 11. 2021	15.00	1	DA	DA	DA	DA
8	29583	4. 11. 2021	15.27	1	DA	DA	DA	DA
9	86954	4. 11. 2021	15.47	1	DA	DA	DA	DA

Pri odpiranju pravočasno prejetih natečajnih omotov in izvedbi predhodnega preizkusa natečajnih elaboratov dne 5. 11. 2021 ob 9.00 je bilo ugotovljeno, da vseh devet (9) elaboratov prestane predhodni preizkus: prispeli so pravočasno, ne kršijo anonimnosti in imajo vse bistvene predpisane sestavne dele, ki omogočajo izvedbo ocenjevanja. Vsi sestavni deli posameznih elaboratov so bili preštevilčeni z delovnimi številkami.

Tabela 2: Preglednica predhodnega preizkusa vsebine elaboratov

DELOVNA ŠIFRA	ŠIFRA NATEČAJNIKA	PLAKATI (5)	Vsebina plakatov	MAPA A3 (1 x)	Vsebina mape A3 (pomanjšani plakati, pomanjšane grafične priloge, tekstualni del, tabela površin s projektantsko oceno, pogodbena cena)	DVD / CD (2 x)	Kuverta KONTAKT	Kuverta AVTOR	Kuverta NAKNADNI PREIZKUS
1	41121	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA
2	41191	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA
3	11787	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA
4	21981	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA
5	40501	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA
6	75357	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA
7	50800	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA
8	29583	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA
9	86954	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA

V nadaljnjo obravnavo je bilo pripuščenih vseh 9 prispelih natečajnih elaboratov. Ocenjevalna komisija jih je na sejah pregledala, jih ocenila v skladu z merili za ocenjevanje iz natečajnih pogojev ter podelila naslednje nagrade in priznanja:

DELOVNA ŠIFRA	ŠIFRA NATEČAJNIKA	NAGRADA/PRIZNANJE
2	41191	prva nagrada
1	41121	enakovredna znižana druga nagrada
7	50800	enakovredna znižana druga nagrada
3	11787	priznanje
6	75357	priznanje
9	86954	priznanje

Ocenjevalna komisija je soglasno sprejela sklep, da se podeli dve enakovredni znižani drugi nagradi v znižani vrednosti in da se nagradni in odškodninski sklad prerazporedi na naslednji način:



NAGRADA/PRIZNANJE	ZNESEK
prva nagrada	26.000,00 €
znižana druga nagrada	18.200,00 €
priznanje	7.800,00 €
odškodnina	2.000,00 €

Vsi navedeni zneski so v bruto bruto vrednosti.

Ocenjevalna komisija je podelitev nagrad in priznanj utemeljila v zaključnem poročilu, ki je sestavni del tega obvestila o izidu.

Ocenjevalna komisija je 6. 12. 2021 ob 15.00 odprla neodprte kuverte AVTOR in NAKNADNI PREIZKUS natečajnih elaboratov, predlaganih za nagrade, ter kuverte AVTOR elaboratov, predlaganih za priznanje, in nenagrajenih elaboratov.

Pri odpiranju kuvert je bil narejen zapisnik. ZAPS je v skladu z 89. členom ZJN-3, 62. členom Pravilnika in natečajnimi pogoji pregledala, ali natečajni elaborati, predlagani za nagrade, izpolnjujejo vse zahteve in pogoje iz natečajnega gradiva, ter ugotovila naslednje:

PRVA NAGRADA

Natečajni elaborat z delovno številko 2, šifra natečajnika 41191

AVTORJI:

Matija Bevk, univ. dipl. inž. arh.
Vasa J. Perović, MABiA
Martin Tomažič, univ. dipl. inž. arh.
Mitja Usenik, mag. inž. arh.
Blaž Goričan, univ. dipl. inž. arh.
Kaja Stopar, mag. inž. arh.
Rok Primažič, mag. inž. arh.
Samo Bojnec, mag. inž. arh.
Valentin Tribušon Ovsenik, mag. inž. arh.

Ponudba/natečajni elaborat ponudnika Bevk Perović arhitekti, d. o. o., Dunajska 49, 1000 Ljubljana, izpolnjuje vse zahteve in pogoje iz natečajnega gradiva in je v skladu z ZJN-3 dopustna.

Enakovredna znižana DRUGA NAGRADA

Natečajni elaborat z delovno številko 1, šifra natečajnika 41121

AVTORJI:

Rok Perme, mag. inž. arh.
Tim Zrimšek, mag. inž. arh.



Ponudba/natečajni elaborat ponudnika PIN Dom d. o. o., Novo Polje c. XIII/22, 1260 Ljubljana, izpolnjuje vse zahteve in pogoje iz natečajnega gradiva in je v skladu z ZJN-3 dopustna.

Enakovredna znižana DRUGA NAGRADA

Natečajni elaborat z delovno številko 7, šifra natečajnika 50800

AVTORJI:

Boris Bežan, mag. univ. dipl. inž. arh.
Monica Juvera Jimenez, mag. univ. dipl. inž. arh.
Jaka Bežan, dr. univ. dipl. inž. arh.

Ponudba/natečajni elaborat ponudnika BAX studio architecture, s. l. p., c/ Asturias 40 PPL, 08008 Barcelona, Španija, izpolnjuje vse zahteve in pogoje iz natečajnega gradiva in je v skladu z ZJN-3 dopustna.

PRIZNANJE

Natečajni elaborat z delovno številko 3, šifra natečajnika 11787

AVTORJI:

BIRO
Hrvoje Arbanas, mag. inž. arh.
Saša Košuta, mag. inž. arh.
Mario Kralj, mag. inž. arh.
Dora Lončarić, mag. inž. arh.
Martin Mertzt, mag. inž. arh.
Vana Pavlič, mag. inž. arh.
Mario Peko, mag. inž. arh.

ARGU STUDIO

Marko Gusić, mag. inž. arh.

PRIZNANJE

Natečajni elaborat z delovno številko 6, šifra natečajnika 75357

AVTORJI:

SADAR + VUGA in REAL ENGINEERING, d. o. o.
Rok Klanjšček, univ. dipl. inž. arh.
Jurij Sadar, univ. dipl. inž. arh.
Boštjan Vuga, univ. dipl. inž. arh. Grad Dip (AA)



PRIZNANJE

Natečajni elaborat z delovno številko 9, šifra natečajnika 86954

AVTORJI:

Medprostor

Rok Žnidaršič, univ. dipl. inž. arh.

Katarina Čakš, univ. dipl. inž. arh.

Jerneja Fischer Knap, univ. dipl. inž. arh.

Samo Mlakar, univ. dipl. inž. arh.

Katja Ivič, mag. inž. arh.

Dino Mujić, mag. inž. arh.

Timotej Jevšenak, mag. inž. arh.

Matija Nahtigal, abs. arh.

Teja Gorjup, mag. inž. arh.

Neža Pezdirc, abs. arh.

Natečajni elaborati prejemnikov priznanj in elaborati prejemnikov odškodnin izpolnjujejo pogoje pod številko 3. in 4. iz točke 4.17 natečajnih pogojev.

Po pravnomočnosti obvestila o izidu, katerega sestavni del je zaključno poročilo ocenjevalne komisije, bo naročnik izvedel javno naročilo izbire izdelovalca projektne dokumentacije po postopku s pogajanjmi brez predhodne objave v skladu s točko b) četrtega odstavka 46. člena ZJN-3 z zmagovalcem projektne natečaja, upoštevajoč vrstni red zmagovalcev projektne natečaja.

Glede na ugotovitve ocenjevalne komisije je odločitev naročnika utemeljena.

Odgovorna oseba naročnika Slovenskih železnic, d. o. o.

Dušan Mes

generalni direktor



2.3. PRAVNI POUK

Zahtevek za revizijo lahko v skladu z veljavnim Zakonom o pravnem varstvu v postopkih javnega naročanja (v nadaljevanju ZPVPJN) vložijo vsaka oseba, ki ji je priznana aktivna legitimacija iz 14. člena ZPVPJN.

Gospodarski subjekt lahko v skladu s 25. členom ZPVPJN v roku 8 delovnih dni od dneva prejema obvestila o izidu in zaključnega poročila javnega natečaja pri naročniku uveljavlja pravno varstvo zoper odločitve o izbiri.

Kot datum prejema odločitve naročnika se v skladu z desetim odstavkom 90. člena ZJN-3 šteje dan, ko je odločitev objavljena na portalu javnih naročil.

Vlagatelj zahtevka za revizijo mora v takem primeru zahtevku za revizijo, ki ga vložijo, priložiti potrdilo o plačilu takse iz četrtega odstavka 71. člena ZPVPJN, in sicer v višini 1.000 evrov.

Zahtevek za revizijo mora vsebovati vse sestavine, določene v 15. členu ZPVPJN.

Zahtevek za revizijo se vložijo preko portala eRevizija.

Plačilo takse se izvede na račun Ministrstva za finance, Zupančičeva 3, 1000 Ljubljana, odprt pri Banki Slovenije, Slovenska 35, 1506 Ljubljana, Slovenija, koda SWIFT: BS LJ SI 2X, številka računa (IBAN): SI56 0110 0100 0358 802, referenca: SI11 16110-7111290-003823.



3. POROČILO O DELU OCENJEVALNE KOMISIJE IN NATEČAJNIH ELABORATIH

3.1. NAMEN IN CILJI NATEČAJA

Namen natečaja

Namen natečaja je bil pridobiti strokovno najprimernejšo rešitev za novo glavno avtobusno postajo Ljubljana, parkirno hišo in poslovne prostore za potrebe skupine Slovenske železnice.

Izbrana natečajna rešitev za izgradnjo sodobne avtobusne postaje bo skupaj z železniško postajo tvorila osrednje multimodalno potniško središče Slovenije, širše regije in mesta Ljubljana. Novo javno logistično središče bo s svojo programsko pestrostjo prispevalo k vzpostavitvi sodobne multimodalne prestopne točke in omogočilo bistveno izboljšanje predvsem integriranega javnega potniškega prometa. Vse to bo spodbudilo uporabo javnega prevoza kot trajnostnega nizkoogljičnega prometa ter s tem vplivalo na zmanjšanje okoljskih obremenitev in prispevalo k doseganju ciljev v okviru evropskega zelenega dogovora.

Cilji, ki bodo doseženi v okviru realizacije projekta:

a) Gradnja nove avtobusne postaje in parkirne hiše:

- zagotovitev sodobnega, urejenega in varnega potniškega centra ter s tem uporabniku prijaznejše infrastrukture,
- integracija železniškega in avtobusnega prevoza na območju Potniškega centra Ljubljana,
- zagotovitev parkirišča z vzpostavitvijo sodobnih parkirnih mest, ki bi omogočala tudi sistem P+R, *carpooling* ipd.,
- zagotovitev multimodalne prestopne točke, kar bo omogočilo hitrejše prestopanje potnikov med prometnimi sredstvi javnega potniškega prometa,
- spodbujanje uporabe javnega prevoza kot trajnostnega nizkoogljičnega prometa ter s tem zmanjšanje obremenitev okolja in prispevanje k doseganju ciljev v okviru evropskega zelenega dogovora,
- zagotovitev dostopnosti javnega potniškega prometa za ranljive skupine – invalide in funkcionalno ovirane osebe,
- razbremenitev mesta in regije rabe osebnih avtomobilov in s tem zmanjšanje negativnih vplivov na okolje,
- optimizacija delovnih procesov na območju Potniškega centra Ljubljana,
- učinkovitejše vodenje prometa,
- večja stopnja varnosti v prometu.

b) Gradnja poslovne stavbe Slovenskih železnic:

- optimizacija stroškov poslovanja (manjši stroški vzdrževanja objekta v prvem obdobju ...),
- izboljšanje prostorskih pogojev za zaposlene,
- zadostno število parkirnih mest za zaposlene in obiskovalce.

Končni cilj natečaja je pridobitev:

- strokovno najustreznejše rešitve za novo glavno avtobusno postajo Ljubljana, parkirno hišo in poslovne prostore za potrebe skupine Slovenske železnice,
- anketne/idejne prometne rešitve priključevanja na Vilharjevo cesto.

3.2. PREDMET NATEČAJA

Predmet natečaja je izdelava rešitve za izgradnjo novega objekta avtobusne postaje Ljubljana, parkirne hiše in poslovnih prostorov skupine Slovenske železnice ob Vilharjevi cesti v Ljubljani z naslednjimi sklopi:

1. nova glavna avtobusna postaja Ljubljana,
2. parkirna hiša,
3. poslovni prostori za potrebe skupine Slovenske železnice.

Poleg objektov nove avtobusne postaje morajo natečajniki zasnovati tudi anketno/idejno prometno rešitev priključevanja notranjega prometa na Vilharjevo cesto.

3.3. OCENJEVALNA KOMISIJA

Imenovana je bila ocenjevalna komisija v sestavi:

Naročnik:

Predsednik ocenjevalne komisije (naročnik):
podžupan

prof. JANEZ KOŽELJ, univ. dipl. inž. arh.,

MOL

Član (naročnik):

DUŠAN MES, generalni direktor

Član (naročnik):

VALENTIN SLAČEK, mag. inž. arh.

Član (naročnik):

IVAN GOSARIČ, univ. dipl. prav.

Namestnica članov (naročnik):

VIDA BOLHA, dipl. ekon.

Namestnik članov (naročnik):

mag. ADNAN GENJAC, univ. dipl. ekon.

ZAPS:

Namestnik predsednika ocenjevalne komisije (ZAPS):

izr. prof. dr. MATEJ BLENKUŠ, univ. dipl.
inž. arh.

Član (ZAPS):

MARCh MATTHIAS BRESSELEERS

Članica (ZAPS):

VLATKA LJUBANOVIČ, univ. dipl. inž. arh.

Namestnica članov (ZAPS):

MARTINA FERFILA, univ. dipl. inž. arh.

Poročevalka A:

LENKA KAVČIČ, univ. dipl. inž. arh.

Poročevalec A:

dr. JERNEJ MARKELJ, mag. inž. arh.

Poročevalec A:

DENIS ROVAN, mag. inž. arh.

Izvedenec za urbanizem (MOL):

BARBARA JOVAN, univ. dipl. inž. arh.

Izvedenec za promet:

mag. ANDREJ CVAR, univ. dipl. inž. grad.



Izvedenka za požar: BIBA MUHIČ GOMEZELJ, univ. dipl. inž. arh.

Izvedenec za investicijo: PRIMOŽ KUNSTIČ, univ. dipl. inž. grad.

Skrbnica: DUNJA ŠUTANOVAC, univ. dipl. inž. arh.

Naknadno imenovana izvedenka za promet:

dr. Peter Lipar, univ. dipl. inž. grad.

Uršula Longar, univ. dipl. inž. grad.



3.4. POVZETEK SEJ OCENJEVALNE KOMISIJE

Ocenjevalna komisija (OK) se je zbrala na osmih (8) sejah, od tega na eni (1) seji pred razpisom natečaja, na eni (1) dopisni seji za odgovore na vprašanja natečajnikov, na eni (1) seji za predhodni preizkus, na štirih (4) sejah za ocenjevanje in na eni (1) seji za naknadni preizkus z odpiranjem kuvert (AVTOR in NAKNADNI PREIZKUS). V času ocenjevanja je komisija izkoristila možnost individualnega ogleda natečajnih elaboratov.

PRVA SEJA, 7. 4. 2021

Ocenjevalna komisija je pregledala natečajno nalogo in natečajne pogoje ter razpravljala o njihnih dopolnitvah. Določila je dopolnitve natečajne naloge, merila za ocenjevanje in okvirni terminski načrt poteka natečaja.

OBJAVA NATEČAJA NA PORTALU JAVNIH NAROČIL, 8. 6. 2021

Dne 8. 6. 2021 je bilo javno naročilo objavljeno na portalu javnih naročil, št. objave: JN003823/2021-I01. Dne 22. 7. 2021 je bil objavljen popravek, št. objave: JN003823/2021-K01 (s podaljšanjem natečajnih rokov), dne 5. 8. 2021 popravek, št. objave: JN003823/2021-K02 (s ponovnim podaljšanjem natečajnih rokov), in dne 10. 8. 2021 popravek, št. objave: JN003823/2021-K03 (s popravljenim rokom za postavljanje formalnih vprašanj).

DRUGA, DOPISNA SEJA, 8. 6. 2021–29. 10. 2021

Od razpisa natečaja do zadnjega roka za postavljanje vprašanj je ocenjevalna komisija skupaj z naročnikom odgovorila na 53 sklopov vprašanj (vsebinskih in formalnih), ki so jih natečajniki postavili na portalu JN. Vsi odgovori so bili objavljeni do predpisanega roka.

TRETJA SEJA, PREDHODNI PREIZKUS, 5. 11. 2021

Komisija je od natečajne službe ZAPS prevzela zapisnik oddaje devetih (9) elaboratov. V okviru predhodnega preizkusa je ocenjevalna komisija ugotovila, da je vseh devet (9) prispelih elaboratov uspešno prestalo predhodni preizkus; oddani so bili pravočasno, izpolnjevali so zahtevano anonimnost in vsebovali zahtevane sestavne dele, ki so omogočali pričetek ocenjevanja elaboratov. Vsi sestavni deli elaboratov so bili preštevilčeni z delovnimi šiframi.

ČETRTA SEJA, POROČANJE POROČEVALCEV IN IZVEDENCEV, OCENJEVANJE, 15. 11. 2021

Komisija se je seznanila z odsotnostjo izvedenka za promet, ki iz zdravstvenih razlogov ni mogel prisostvovati seji. Zato je komisija imenovala novega izvedenka, Petra Liparja. Kot dodatno izvedenko za promet je imenovala Uršulo Longar. Natečajna služba ZAPS jima posreduje gradivo za pregled elaboratov.

Poročevalca za arhitekturo sta poročala o pregledu vseh prispelih elaboratov. Poročala sta tudi izvedenka za urbanizem in izvedenka za požarno varnost. Po poročanju poročevalcev in izvedencev je ocenjevalna komisija ponovno pregledala vse elaborate. Razvrščanje elaboratov med bolj ali manj primerne je predstavila na naslednjo sejo.



PETA SEJA, POROČANJE, OCENJEVANJE, 16. 11. 2021

Komisija je dodatno pregledala elaborate z vidika programske, tehnološke in funkcionalne odličnosti rešitve, funkcionalnosti dostopov, odprtega prostora ter oblikovnih kvalit. Podrobno je pregledala tudi funkcionalnost zasnove posameznih elaboratov s stališča potnika in s stališča uporabnika poslovnega dela objekta.

Po razpravi je ocenjevalna komisija naredila predhodni razpored elaboratov v dve skupini, po kvalitetah rešitev med manj primerne in bolj primerne.

V skupino elaboratov, ki manj primerno odgovarjajo na zahteve natečajne naloge, je uvrstila elaborate z delovnimi številkami 3, 4, 5 in 8.

V skupino elaboratov, ki bolj primerno odgovarjajo na zahteve natečajne naloge, je uvrstila elaborate z delovnimi številkami 1, 2, 6, 7 in 9.

Člani ocenjevalne komisije so si pridržali pravico, da med elaborate, primerne za nagrade ali priznanja, naknadno uvrstijo katerega od elaboratov, ki so bili na seji uvrščeni med manj primerne, ko jih bodo na naslednjih sejah podrobneje pregledali v skladu z drugimi merili za ocenjevanje in bosta svoji mnenji podala izvedenec za promet in izvedenec za investicijo.

ŠESTA SEJA, POROČANJE IZVEDENCEV, OCENJEVANJE, 22. 11. 2021

Izvedenec za promet dr. Peter Lipar je poročal o pregledu elaboratov ter podal oceno posameznih rešitev in možnosti izboljšav. Svoje komentarje je podala tudi dodatno imenovana izvedenka za promet Uršula Longar.

V nadaljevanju je o pregledu elaboratov poročal izvedenec za investicijo.

Komisija je ponovno razpravljala o rešitvah posameznih elaboratov in jih primerjalno ocenjevala glede na posamezne postavke meril za ocenjevanje. Ponovno je pregledala tudi elaborate, ki jih je na prejšnji seji razporedila med tiste, ki manj primerno odgovarjajo na zahteve natečajne naloge.

Vsak član ocenjevalne komisije je podal svoje mnenje o individualni razvrstitvi elaboratov med kandidate za nagrade in priznanja. Soglasno so sklenili, da dokončno odločitev sprejmejo na naslednji seji.

SEDMA SEJA, OCENJEVANJE, 23. 11. 2021

Člani ocenjevalne komisije so ponovno razpravljali o elaboratih in primerjalno ocenjevali elaborate po merilih za ocenjevanje oziroma po posameznih postavkah teh meril. Vsak član je podal svojo oceno primernosti posameznih elaboratov ter svoj predlog razvrščanja med nagrade in priznanja. Po razpravi je ocenjevalna komisija soglasno sprejela naslednje sklepe:

- Prvo nagrado prejme elaborat z delovno številko 2 (šifra natečajnika 41191). Nagrada se podeli v razpisani vrednosti 26.000 evrov.

- Podeli se dve enakovredni nižji drugi nagradi, ki ju prejmeta elaborat z delovno številko 1 (šifra natečajnika 41121) in elaborat z delovno številko 7 (šifra natečajnika 50800). Nagradi se podelita v znižani vrednosti 18.200 evrov.

- Tretja nagrada se ne podeli.



- Priznanje se podeli elaboratu z delovno številko 3 (šifra natečajnika 11787), elaboratu z delovno številko 6 (šifra natečajnika 75357) in elaboratu z delovno številko 9 (šifra natečajnika 86954). Priznanja se podelijo v razpisani vrednosti 7.800 evrov.

- Preostali elaborati prejmejo odškodnino v zvišani vrednosti 2.000 evrov.

Ocenjevalna komisija bo pripravila zaključno poročilo natečaja, ki ga morajo pred izvedbo naknadnega preizkusa potrditi vsi člani komisije.

OSMA SEJA, NAKNADNI PREIZKUS, 6. 12. 2021

Člani ocenjevalne komisije so pred izvedbo naknadnega preizkusa potrdili zaključno poročilo. Izvedli so naknadni preizkus z identifikacijo vseh natečajnikov iz kuverte AVTOR in evidentiranjem dokumentov iz kuverte NAKNADNI PREIZKUS za nagrajene natečajnike. Po identifikaciji sledi naknadno ugotavljanje sposobnosti, ki ga izvede ZAPS.

3.5. MERILA ZA OCENJEVANJE

1. KAKOVOST URBANISTIČNE, PROGRAMSKO-FUNKCIONALNE IN ARHITEKTURNE ZASNOVE

- upoštevanje ciljev, namena in programske naloge,
- programsko-tehnološko-funkcionalna odličnost predlagane rešitve,
- funkcionalnost dostopov in prometnih ureditev,
- funkcionalnost in oblikovna kakovost arhitekturnih rešitev in odprtega prostora.

2. MERILA GOSPODARNOSTI, TRAJNOSTNOSTI IN ENERGETSKE UČINKOVITOSTI

- gospodarna izvedba gradnje,
- gospodarno vzdrževanje in obratovanje objektov in ureditev v celotnem življenjskem ciklu,
- varnost, odpornost proti vandalizmu,
- skladnost s trajnostnimi načeli oblikovanja javnih prostorov,
- uporaba okolju prijaznih materialov in izdelkov.

3. SKLADNOST ZASNOVE

- s prostorskimi akti (OPN z veljavnim ZN in vsemi njunimi dopolnitvami, upoštevajoč tudi naročnikov

predlog dopolnitev ZN iz predloga za lokacijsko preveritev), ter

- s pogoji, usmeritvami in mnenji nosilcev urejanja prostora.



3.6. SPLOŠNO POROČILO O PRISPELNIH ELABORATIH IN DELU OCENJEVALNE KOMISIJE

Na razpis natečaja je v roku prišlo devet rešitev natečajne naloge. Pred tem so natečajniki v razmeroma dolgi izmenjavi vprašanj in dodatnih pojasnil natečajne komisije opozarjali tako na zahtevnost kot na nedorečenost razpisa ter terjali podaljšanje roka. Komisija je spodbijala očitke natečajnikov, da jih zaradi nepopolnega razpisa postavljamo v negotovost, češ da naj se natečajne naloge po postavljenih zahtevah in pogojih sploh ne bi dalo rešiti. Takšen odziv lahko opravičimo z razlogi, da traja načrtovanje kompleksa Emonike in potniškega centra že kar 19 let. Tudi veljavni zazidalni načrt za Potniški center Ljubljana, ki ga je Mestni svet MOL sprejel leta 2006, se je z leti sicer prilagajal spreminjanju možnosti in zahtev ter razvoju projektnih rešitev, a je po drugi strani postajal vedno bolj določen in omejujoč glede na novo nastajajoče okoliščine, možnosti, zahteve in rešitve ter je zastarel tudi glede na nove poglede na mesto in mobilnost. Upoštevati je treba tudi dejstvo, da je bil natečaj kljub več natečajnim in projektnim rešitvam železniške postajne dvorane in avtobusne postaje razpisan ob še vedno nerazrešenih vprašanjih glede rekonstrukcije Vilharjeve ceste, od katere je odvisno priključevanje Emonike in avtobusne postaje, kot tudi glede dokončne projektne rešitve nadhoda železniške postaje, rekonstrukcije tirne harfe v območju potniške postaje, prometne rešitve obodnih cest PCL, Masarykove, Šmartinskega nadvoza oz. podvoza, križišča Šmartinske, Topniške in Vilharjeve, da ne omenjamo dokončne odločitve o poglobitvi tirov. Tudi s tega vidika so bili razumljivi očitki natečajnikov, da jih silimo v razreševanje odprtih vprašanj, ki niso predmet razpisa, lahko pa nanj odločilno vplivajo.

Razpisovalec natečaja je skupaj s strokovnjaki in člani komisije, ki so sodelovali pri razpisu, kljub očitkom ostal prepričan, da je po obdobju negotovosti vendarle napočil odločilni trenutek, ko so po predlogem omahovanju in stalnem spreminjanju okoliščin ključne odločitve vendarle toliko sovpadle, da je bilo mogoče kljub še vedno odprtim vprašanjem razpisati natečaj brez tveganja tako za natečajnike kot za razpisovalca. Za ta namen sta bila k pripravi razpisa povabljena prometna strokovnjaka, ki sta preverila več variant zasnov postaje s tridesetimi peroni za avtobuse, vključno z možnostmi za njihovo vključevanje na Vilharjevo in Železno cesto. Med ključnimi odločitvami je bil za kakovost nove avtobusne postaje najpomembnejši sklep, da se v zazidalnem načrtu predvidena gradnja parkirnih garaž v nadstropjih nad postajo ne izvede. Prav tako smo se v prepričanju, da je natečaj razpisan v okviru danih, stvarno izvedljivih možnosti, odločili, naj natečajniki in prometni rešitvi vključevanja upoštevajo današnji profil ureditev Vilharjeve ceste in prikažejo optimalnejšo rešitev anketno z dodanimi voznim pasom.

Pri ocenjevanju natečajnih rešitev se je komisija držala postavljenih meril in upoštevala tudi nesporni pomen odločilnih dejstev. Več pomislekov je komisija imela o tem, ali se bo po pandemiji razvoj javnega prometa z avtobusi nadaljeval in bo postala Ljubljana mednarodno avtobusno vozlišče, od česar bosta kar najbolj odvisni obljudenost in pogostnost obiska prostorov avle in čakalnice avtobusne postaje. Drugo, temu podobno vprašanje je, ali bo intenzivnejši pretok potnikov na bodoči postaji upravičil trgovski oziroma komercialni program postaje oziroma ali bo zaradi konkurence nakupovalnega središča Emonika javni del postaje sameval, česar so se zavedali tudi investitorji nove železniške postaje nad tiri, ki so zaradi tega tveganja v novem projektu razpolovili obseg nove postajne dvorane na osnovne funkcionalne prometne površine. Res pa je tudi, da bodo spremljajoči programi in dvorani in notranji ulici avtobusne postaje po potrebi lahko nadomestili zmanjšani obseg železniške postaje v nadhodu in bo postaja postala severna vrata v mesto.

Ocenjevalna komisija se je ob podpori izvedencev in poročevalcev v največji meri posvetila analizi funkcionalne in prometne zasnov perona avtobusne postaje, kar je tudi sicer bilo težišče in ključni

problem natečajne naloge. Pri ocenjevanju je upoštevala predvsem vidike varnosti in preglednosti poti potnikov, neoviran in tekoč potek voženj na postaji ter vključevanje v križišči na Vilharjevi cesti. Natečajniki so predlagali tri različne zasnove peronov: tri rešitve »na glavnik« s peronom na zunanji in cesti na notranji strani, tri rešitve »na žago« z obodno cesto in srednjim peronom ter dve rešitvi »na žago« s srednjo cesto in obodnima peronom. Glede na zasnovo peronov so se odločili za vodenje enosmernega ali dvosmernega prometa na peronu in se opredelili do prednosti uvožno-izvoznega kota stojnih mest avtobusov za prevoznost postaje. Večina avtorskih skupin je predlagala kombinacijo prostorne postajne dvorane in podolgovate čakalnice, vstavljene v medetažo nad peroni, ki bi zagotavljala nemoten potek poti ter povezav med nivoji in nudila optimalno preglednost delovanja celotne postaje tako v tlorisu kot v prerezu. Največ pozornosti so natečajniki posvetili prav načinom in oblikam povezanosti med zunanjim in javnim prostorom, ki se v vse smeri pretaka skozi avtobusno in železniško postajo in pri tem spremlja raznolike, večetažne notranje prostore stopnjevanih prerezov atrijev, svetlobnikov, ki avtobusno postajo in poslovno stavbo nad njo povezujejo v enkratno doživljajsko celoto. Prav temu pogledu je največji prispevek natečajnikov k raziskovanju in preizkušanju možnosti za oblikovanje velikih zgradb mešanih funkcij, ki so značilne za velika mesta, v Ljubljani pa se z njimi še nismo srečali, še posebno glede na dejstvo, da v mestu pravzaprav še nista bili zgrajeni sodobna avtobusna in železniška postaja, ki bi bili med seboj spojeni v tako imenovano arhitekturo tokov oziroma »infratekturo« intermodalnega prometnega terminala.

V srečevanju z nepoznano izkušnjo oziroma nalogo zapletene stavbe razmeroma velikega merila glede na velikost mesta so natečajniki stavbno telo smiselno členili na tri dele: na vhodni volumen poslovne stavbe, dvignjen nad postajno dvorano, volumen tipičnih nadstropij pisarn in volumen razširitve poslovne stavbe. Predlogi za zasnovo upravne stavbe se razlikujejo predvsem po obravnavi bolj odprtega, kombiniranega tlorisa pisarniških prostorov okoli več atrijev na eni strani in bolj strogo urejenih rešitvah tlorisa v nizih zaprtih pisarn in večjih sklopov skupnega prostora na drugi strani. Razlike med predlogi za upravno stavbo so torej rezultat odločitve za bolj sproščeno ali strožjo urejenost delovnih procesov in prožnost zasnove, kakršno lahko zagotovijo nevtralna mreža konstrukcije, modularna razvejanost tlorisa in razporeditev jeder vertikalnih komunikacij. Zanimivi so tudi poskusi nekaterih avtorjev, kako veliko stavbo navezati na okolico, zlasti na staro postajo, in jo prilagoditi specifičnemu izrazu mestne arhitekture, kar je poleg tektonike eno od temeljnih vprašanj arhitekture. Glede na razmeroma toga določila o odstopanju od prostorskega akta so avtorji iskali možnosti med oblikovanjem enotne, brezizrazne, *high-tech* fasadne opne, kombinacijo nevtralnih oblik vodoravnih in navpičnih fasadnih mrež z izrazito ritmično kompozicijo, utemeljevanjem zapletenih organskih oblik z idejo gibanja ter zoperstavljanjem lahkih, prosojnih fasadnih elementov masivnim.

Po mnenju komisije je natečaj uspel, saj je večini natečajnikov kljub omejenim formalnim, prostorskim in tehničnim pogojem uspelo raziskati in razviti celovite in v večini pogledov kakovostne rešitve spoja avtobusne in železniške postaje v sožitju z uporabno in prepoznavno stavbo sedeža uprave Slovenskih železnic. Razpisovalec natečaja je skupaj z ocenjevalno komisijo prepričan, da soglasno izbrani predlog v vseh urbanističnih, funkcionalnih in tehničnih prvinah najceloviteje rešuje natečajno nalogo, s čimer zagotavlja zanesljivo izvedbo in dolgoročno uporabo hibridne stavbe. To potrjuje tudi dejstvo, da komisija k izbrani rešitvi ni podala bistvenih pripomb za nadaljnjo obdelavo projekta. S primerjalnim vrednotenjem natečajnih rešitev, izmenjavo pogledov, mnenj in znanj z izvedenci v procesu ocenjevanja je komisija lahko pripravila priporočila tudi za morebitne izboljšave obeh predlogov, ki jima je podelila enakovredno drugo nagrado, ne da bi bilo treba poseči v njune vodilne zamisli.



3.7. POROČILO O NAGRAJENIH NATEČAJNIH ELABORATIH

NATEČAJNI ELABORAT Z DELOVNO ŠT. 2 (šifra natečajnika 41191) – PRVA NAGRADA



AVTORJI:

Matija Bevk, univ. dipl. inž. arh.
Vasa J. Perovič, MABIA
Martin Tomažič, univ. dipl. inž. arh.
Mitja Usenik, mag. inž. arh.
Blaž Goričan, univ. dipl. inž. arh.
Kaja Stopar, mag. inž. arh.
Rok Primažič, mag. inž. arh.
Samo Bojnec, mag. inž. arh.
Valentin Tribušon Ovsenik, mag. inž. arh.

SODELAVCI, KONZULTANTI, IZVEDENCI:

Gašper Blejec, univ. dipl. inž. grad.,
konzultant za promet
dr. Niko Kristanič, univ. dipl. inž.
grad., konzultant za konstrukcijo

Projektni predlog natečajnega elaborata je zasnovan kot infrastrukturno intermodalno prometno vozlišče, prepleteno z javnimi in poljavnimi prostori ter nadgrajeno z administrativnimi prostori Slovenskih železnic. Je vizija vstopnih vrat v prestolnico države in ima ambicijo vzpostaviti metropolitanski značaj nove avtobusne in železniške postaje Ljubljane.

V okviru predvidenih urbanističnih pogojev, ki dimenzije postajne stavbe določajo razmeroma ozko, se natečajni predlog osredotoči predvsem na učinkovito, pregledno in čim bolj pretočno zasnovo prometnih, potniških, kolesarskih in servisnih poti. Odlični zasnovi le-teh prilagodi vse druge elemente zasnove – od konstrukcije do tehnologije fasade, materialnosti in ambientalnih kvalitet doživljanja in dela v novi stavbi.

Avtobusni promet je organiziran enosmerno. Uvoz za avtobuse je na vzhodni strani, izvoz pa na zahodni. Na uvozni točki se avtobusni promet meša z osebnim prometom uvoza in izvoza v podzemno garažo. Čeprav je lahko z vidika prometne varnosti in učinkovitosti kakršno koli mešanje prometa obojih uporabnikov problematično, pa je odločitev natečajnikov, da potencialno križanje zasnujejo na uvozni točki namesto na izvozni, zelo pohvalna. Parkiranje avtobusov je zasnovano po sistemu glavnika, uvozni kot je približno sedemdeset stopinj. Taka zasnova zagotavlja, da potnikom v nobenem primeru ni treba prečkati avtobusnih koridorjev in lahko s severne strani dostopajo do vseh postajališč hitro, učinkovito in predvsem varno. Postajni peroni se zato konično ožijo, a natečajni predlog poskrbi, da je ob peronih dovolj prostora za zadrževanje potnikov tik pred vkrcanjem na avtobus.

Nad avtobusnimi postajališči je v prvem nadstropju zasnovana čakalnica, pomaknjena na skrajni severni rob stavbe. Čakalnica je vezni člen med potniki, ki etažo višje vstopijo na postajo z železniške postaje, in tistimi, ki dostopajo z nivoja mestnega parterja. Je dinamičen, a hkrati izredno pregleden prostor. Iz čakalnice je mogoče spremljati prihode in odhode avtobusov na avtobusni postaji ter vsa dogajanja na peronih železniške postaje in postajališčih LPP na Vilharjevi ulici. Čakalnica je sodobni *gate*, kjer potniki v ogrevanem prostoru udobno čakajo na svoje javno prevozno sredstvo. Po mnenju natečajne komisije le-ta predstavlja izredno inovacijo in dokazuje mojstrstvo natečajne ekipe, saj sta njena lokacija in funkcionalnost pogojeni s pogumno odločitvijo, da se njen kritični del nad servisnim platojem vročevoda zasnuje kot hidravlična dvizna platforma.

Varnosti, možnemu prilagajanju konfiguracije in tudi preglednosti dogajanja na avtobusni postaji je prilagojena tudi zasnova konstrukcije. Natečajniki so se posebej potrudili, da so izbrali konstrukcijski sistem celotažnih paličnih nosilcev, s katerimi zagotovijo zasnovo avtobusnega terminala povsem brez konstrukcijskih prekinitev. Enotni razpon prekriva celotno območje manipulacije avtobusov. Komisija je soglasna, da je predlagani koncept najboljši med vsemi konstrukcijskimi sistemi v natečajnih predlogih. Zaradi hibridnega konstrukcijskega rastra, ki je v večini etaž majhen, v pritličju pa posebno širok, je natečajnikom uspelo zasnovati podzemni del stavbe tako, da s spodnjo koto četrte podzemne etaže ne posega v koridor vročevoda, kar zagotavlja njeno vzdolžno povezanost.

Skupna čakalnica avtobusne in železniške postaje je načrtovana ambiciozno, z značajem letališke arhitekture. Potnikom, ki prihajajo z železniških peronov, se odpre slikovit pogled na Plečnikov kolegij in Kamniške Alpe v zaledju. Arhitektura je enostavna, a obenem profesionalna. Njen značaj je sugestiv, mestoma globalen in generičen, vsekakor pa ambiciozen in stimulativen. Vstopni *hall* je nadgrajen tudi z velikim mestnim balkonom, ki se odpira proti zahodu mesta.

Administrativni del je koncipiran okoli treh večjih zelenih atrijev. Komisija meni, da so poti uporabnikov pisarniških etaž razmeroma dolge, saj prečkanje atrijev ni omogočeno. Sistem pisarn deluje funkcionalistično, komisija pogreša nekaj več spontanosti in pretočnosti v zasnovi, pogreša odmik od sicer preživete organizacije pisarniških traktov s hodniki.

Z vidika tehnološke zasnove fasade, na osnovi katerega je mogoče tudi objektivno presoditi energetske učinkovitost delovanja stavbe, kaže elaborat visoko stopnjo samozavesti in odličnega razumevanja načel aktivnega in pasivnega ravnanja s toplotnimi viri in presežki. Fasadna opna je dobro delujoč »stroj« za uravnavanje pretoka svetlobe, energije in hrupa. Z notnim pristopom, a hkrati »ukrojenimi« rešitvami odgovarja na vse raznolike situacije lokacije in programa.

Posebno pohvalna je tudi skrb, da se arhitektura postaje prilagodi morebitnemu vandalizmu. Na nivoju odprtega pritličja je zasnovana minimalna količina polnih fasadnih ploskev, prevladujejo vitki linijski elementi. Območje je izredno pregledno, enostavno ga je nadzirati in varovati.

Zaradi številnih odlik ter kvalitetnih in premišljenih prostorskih rešitev, ki po postavljenih merilih za ocenjevanje najceloviteje rešujejo kompleksne zahteve natečajne naloge, je žirija predlogu soglasno podelila prvo nagrado.

Ocena investicije (brez DDV) in cena projektne dokumentacije (brez DDV) po navedbi natečajnika:

- ocena investicije: 55.550.00,00 evrov;



- ponujena cena projektne dokumentacije: 2.845.000,00 evrov.

Projektanti naj preverijo oziroma ocenijo:

- možnost premika točke *drop-off* in postajališča za mestni avtobus proti postaji, da se sprost prometni pas na Vilharjevi cesti;
- možnost dodatne razširitve peronov med stojnimi mesti avtobusov;
- možnost dvonamenske uporabe zaklonišča.



NATEČAJNI ELABORAT Z DELOVNO ŠT. 1 (šifra natečajnika 41121) – ENAKOVREDNA ZNIŽANA
DRUGA NAGRADA



AVTORJA:
Rok Perme, mag. inž. arh.
Tim Zrimšek, mag. inž. arh.

Natečajna rešitev izkoristi celotni volumen, določen z veljavnim izvedbenim prostorskim aktom. Dimenzije malenkost odstopajo, vendar bi jih bilo mogoče v naslednjih fazah projektiranja popraviti brez spreminjanja konceptualne zasnove, funkcionalne učinkovitosti in likovne podobe stavbe.

Komisija ima za posebno kvaliteto stavbe skrb za potnika tako v avtobusnem kot v železniškem prometu. Z Vilharjeve ceste potnika sprejme v objekt volumensko poudarjen dostop do avtobusnih peronov na zahodni strani in do prostorov za potnike v prvem nadstropju. Peroni niso ujeti med stojna mesta avtobusov, ampak se odpirajo proti javnemu prostoru mesta. Dostop do njih je možen preko promenade v prvem nadstropju, ki poteka vzdolž celotne stavbe. Ob njej so nanizani prostori za javno rabo, iz katerih je dober pregled nad čakajočimi avtobusi. Vzdolžno promenado odlično dopolnjuje prečna promenada, ki smiselno povezuje avtobusno in železniško postajo ter poudarja pogled proti Baragovemu semenišču. Strateško postavljene vertikalne komunikacije ter pogledi preko dveh oziroma treh etaž in atrijski svetlobniki ustvarjajo svetel, prijeten, pregleden, varen in orientacijsko lahek ambient.

Natečajni elaborat predlaga v parterju rešitev z dvosmernim avtobusnim prometom in obračališčem na zahodni strani. Vsi avtobusi imajo skupen uvoz in izvoz na vzhodni strani, kar izboljša prometno varnost in nadzor. Zagotovljeno je ugodno parkiranje avtobusov v dvojni žagi pod kotom 45 stopinj. Uvoz in izvoz v garažo za avtomobile sta ločena. Pri prometnih ureditvah je nekaj pomanjklivosti, ki pa jih je mogoče v nadaljnjih fazah priprave projektne dokumentacije odpraviti brez poseganja v konceptualno zasnovo rešitve. Vertikalne komunikacije med parkirnimi etažami potekajo po dveh poševnih rampah. Zavijanje avtobusov desno pri izhodu ni možno, prehodi pešcev na železniški peron na jugu so manj primerni. Zaradi velikega avtobusnega obračališča in uvoza za avtomobile v garaže je parter na zahodni strani namenjen predvsem prometu, kar je za potnike manj ugodno.

Parkiranje za kolesa je poleg parterja možno tudi v prvi kleti, dostop je po poševni klančini na vzhodni strani. Sistem izposoje koles BicikeLJ je na parterju na zahodni strani.

Konstrukcija stavbe in njen raster sta racionalna in logično zasnovana, kar omogoča dinamično razporejanje polnih in praznih volumnov v prvem nadstropju z zagotavljanjem večjih višin parterja na



delih, kjer je to dobrodošlo ali potrebno (vhod v avtobusno dvorano, servisiranje vročevodnega jaška).

Vhod v poslovni del v višjih nadstropjih je iz parterja in se ne meša s potniškim delom. Pisarne so nanizane ob obodu objekta. Ob obodih svetlobnih atrijev je pisarniški del urejen po oceanskem principu, kar ustvarja odprte, svetle in pregledne prostore, ki spodbujajo interakcijo med zaposlenimi. Večnamensko središče z dvoranami je premišljeno postavljeno v bližino vertikalnih komunikacij. V tretjem nadstropju so predvideni prostori za dodatne pisarne z možnostjo ločenega vhoda.

Elaborat je odlično ocenjen zaradi logično razdelanega programa, jasne preglednosti prostora z vidika prometa, potnika in pisarniškega delavca. Objekt se odlično navezuje na železniško postajo s prečno promenado, potnike pa po vzdolžni promenadi in vertikalnih komunikacijah logično pelje k želenemu avtobusu, kolesu, avtomobilu ali Vilharjevi cesti. Fleksibilna zasnova omogoča spreminjanje potniškega in pisarniškega dela ter njuno prilagajanje v prihodnosti. Likovno objekt s stekleno fasado zaradi svoje velikosti ne želi izstopati, razgibanost pa doseže s prostorsko razporejenimi volumni nižjih etaž.

Zaradi vseh navedenih kvalitiet je ocenjevalna komisija predlogu soglasno podelila enakovredno znižano drugo nagrado.

Ocena investicije (brez DDV) in cena projektne dokumentacije (brez DDV) po navedbi natečajnika:

- ocena investicije: 75.418.420,00 evrov;
- ponujena cena projektne dokumentacije: 2.332.000,00 evrov.

Projektanti naj preverijo oziroma ocenijo:

- možnost povečanja števila parkirnih mest v kleti;
- možnost optimizacije obračanja najdaljših avtobusov v krožišču;
- možnost optimizacije dostopa do vročevodnega jaška;
- možnost izvedbe dvonamenske uporabe zaklonišča.



NATEČAJNI ELABORAT Z DELOVNO ŠT. 7 (šifra natečajnika: 50800) – ENAKOVREDNA ZNIŽANA DRUGA NAGRADA



AVTORJI:

Boris Bežan, mag. univ. dipl. inž. arh.

Monica Juvera Jimenez, mag. univ. dipl. inž. arh.

Jaka Bežan, dr. univ. dipl. inž. arh.

SODELAVCI, KONZULTANTI, IZVEDENCI:

Sodelavci:

Ana Irisarri

Raul Escuin

Amaia Zubimendi

Carmen Castañis

Carlos Parra

David Rodriguez

Konzultant za gradbene konstrukcije: Lluís Escudero Domènech, Otherstructures, s. l. p.

Konzultant za promet: Suzana Pandža Novak, Dromos, d. o. o.

Elaborat predstavlja jasno zasnovan projekt, ki je zelo dobro razrešil križanje funkcij prometnega vozlišča in poslovne stavbe. Natečajnik je na zadano nalogo odgovoril s kompaktno in racionalno zasnovano stavbo, ki upošteva, da bo sto osemdeset metrov dolg objekt v merilu Ljubljane predstavljal bolj izjemo kot pravilo. Zato se je odločil za oblikovanje ožjega povezovalnega dela v obliki presledka, ki razčleni dolgo potezo in tako ustvari vtis dveh objektov ob Vilharjevi. V višji del objekta na zahodu so avtorji umestili vse funkcije avtobusne postaje, v nižji, daljši del na vzhodu pa samo poslovni program Slovenskih železnic, pod obema pa so razvili prometni del avtobusne postaje s peroni.

Umestitev programa avtobusne postaje v zahodni del objekta izhaja iz logike širšega mesta in glavne osi jug-sever, od Prešernovega trga vse do Bežigrada. Intermodalnost in organizacija prometnega vozlišča sta glavna kriterija, po katerih je natečajnik izoblikoval prostore parterja in stavbe. Postajna dvorana nad tiri se v predlagani rešitvi nivojsko nadaljuje v glavno avlo, impresiven arhitekturni prostor s pogledom na severni del mesta. Na nivoju parterja ustvari zahodni in vzhodni trg ter med obema široko potezo avtobusne postaje ob Vilharjevi. Zahodni trg z eskalatorji omogoča dobro čitljiv dostop do glavne avle in zunajnivojsko nadaljevanje mestne osi sever-jug. V nadaljevanju so v parterju proti vzhodu umeščeni najnужnejši programi avtobusne postaje, dvojni vertikalni jedri poslovnega programa in klančini za dostop do velike kolesarnice v prvi kleti. Umestitev naštetega med obema trgov zagotavlja dovolj prostora in ne ovira pretočnosti poti pešcev – tako tistih, ki uporabljajo storitve avtobusne postaje, kot tudi drugih, prek obeh trgov namenjenih na železniški peron številka 6.



Parkiranje avtobusov na postaji je organizirano po principu glavnika, ki potnikom omogoča varen dostop do vseh peronov s severne strani. S takšno rešitvijo so natečajniki v največji možni meri razrešili križanje poti pešcev in motornega prometa. Prometna rešitev dobro loči tudi avtobusni promet od prometa drugih motornih vozil. Do peronov se avtobusi pripeljejo po krožni poti, uvoz je v bližini križišča Vilharjeve in Železne ceste, ter izvoz na Vilharjevo, na drugi. Za preostali motorni promet je dostop do treh racionalno organiziranih kletnih etaž predviden preko rampe za uvoz in izvoz na vzhodu lokacije. Pomanjkljivost prometne zasnove, ki jo je mogoče v nadaljnjih fazah priprave dokumentacije odpraviti, je manevriranje avtobusov zaradi pravega kota parkiranja glede na vozišče.

Poslovni program je v projektu rešen racionalno, kompaktno organizirane pisarne in spremljevalni program so nanizani okrog več atrijev. Zaradi odločitve o postavitvi vertikalnih jeder v samo dveh točkah od teh potekajo zelo dolge poti uporabnikov. V povezovalnem členu med vzhodno in zahodno stavbo pa je priložnost za prestižnejši ali skupnostni program poslovne stavbe.

Natečajnik je z dobro izbiro konstrukcijskega sistema, ki omogoča premoščanje velikih razponov, zagotovil proste površine v parterju in s tem omogočil dobro organizacijo srednje velike avtobusne postaje. Prav tako je komisija videla poseben prispevek v naporu natečajnika, da objekt zasnuje skrajno racionalno in pri tem ustvari koherentno hišo.

Z oblikovanjem dveh navidezno ločenih volumnov so natečajniki ustvarili jasen arhitekturno-urbanistični odgovor na zelo dolgo potezo ob Vilharjevi. Z izbiro tipologije avtobusne postaje in konstrukcijskega sistema so lahko mestni parter lepo oblikovali in omogočili varne poti pešcev. Z jasnimi navezovanjem na postajno dvorano nad tiri so v širšem smislu podprli povezovanje južnega in severnega dela mesta.

Zaradi vseh navedenih kvalitet je ocenjevalna komisija predlogu soglasno podelila enakovredno nižnjo drugo nagrado.

Ocena investicije (brez DDV) in cena projektne dokumentacije (brez DDV) po navedbi natečajnika:

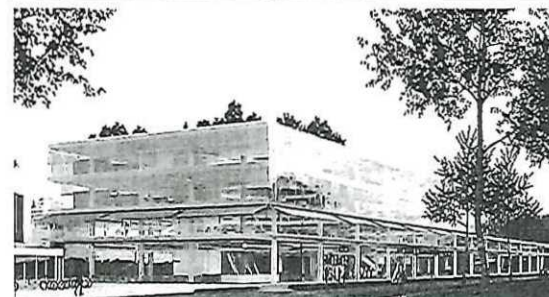
- ocena investicije: 43.918.886,00 evrov;
- ponujena cena projektne dokumentacije: 5.270.000,00 evrov.

Projektanti naj preverijo oziroma ocenijo:

- možnost premika točke *drop-off* in postajališča za mestni avtobus proti postaji, da se sprost prometni pas na Vilharjevi cesti;
- možnost parkiranja avtobusov pod manjšim kotom;
- možnost povečanja površin poslovnih prostorov;
- možnost dodatnega vertikalnega jedra zaradi optimizacije požarne varnosti.



NATEČAJNI ELABORAT Z DELOVNO ŠT. 3 (šifra natečajnika: 11787) – PRIZNANJE



AVTORJI:

BIRO

Hrvoje Arbanas, mag. inž. arh.

Saša Košuta, mag. inž. arh.

Mario Kralj, mag. inž. arh.

Dora Lončarič, mag. inž. arh.

Martin Mertz, mag. inž. arh.

Vana Pavlič, mag. inž. arh.

Mario Peko, mag. inž. arh.

ARGU STUDIO

Marko Gusić, mag. inž. arh.

Natečajni predlog je zasnovo avtobusne postaje gradil na stališču, ki sledi predhodnemu razmisleku in analizi, da je treba razpoložljivi prostor kar najbolj prilagoditi in približati ključnemu uporabniku, potniku, in ne avtobusu. Tej predpostavki sledita dve pomembni odločitvi – avtobusni terminal se preseli v podprilličje oziroma klet, strešna etaža pa je v celoti namenjena javnim funkcijam, hipotetično celo individualiziranemu zračnemu prometu.

Zaradi osvobojenega pritličja je vzpostavljena možnost optične povezave med južnim in severnim delom območja okoli lokacije, simptomatična je tudi odločitev, da natečajniki avtobusno postajo vizualizirajo brez navezave na železniški terminal. Stavba daje občutek odprtosti, prostosti in lahkotnosti. Pritličje je namenjeno kolesarjem, del kolesarnice pa je načrtovan kot večetažni »magazin«, ki sega vse do četrte kleti.

Pisarniški program je enakomerno razporejen po celotnih drugem in tretjem nadstropju stavbe, peronski dostop z železniške postaje v drugem nadstropju pa je skrčen na funkcionalni minimum in se takoj preseli etažo nižje.

Premik lokacije avtobusnega terminala v kletno etažo pomeni bistveno spremembo glede na določila veljavnega zazidalnega načrta, prav tako povečuje tveganje za varnost potnikov, vandalizem in kvaliteto okolja čakajočih potnikov. Kljub smelosti ideje je komisija enotnega stališča, da sprememba lokacije avtobusnega terminala ni upravičena, prav tako pa za naročnika pomeni veliko administrativno tveganje glede usklajenosti s prostorskim aktom.

Unificirana, skoraj tempeljska zasnova celotne stavbe terja posege tudi v območje vzdrževanja vročevoda. Natečajniki predlagajo, da se servisno območje premakne proti sredinski osi objekta, s čimer se vzpostavi vzdolžna osna simetrija zasnove.

Prvo nadstropje je oblikovano kot serija treh letaliških *gateov*, strnjenih okoli okroglih atrijev. Mešata se postajni in trgovsko-gostinski program. Postaja se spogleduje z značajem manjšega letališča. Drugo in tretje nadstropje sta zasnovani kot dolga pisarniška lamela. Ključni prostori so razvrščeni po obodu, sredica je osvetljena preko treh okroglih atrijev. Del programa ostaja v temi. Pozornost vzbuja četrto nadstropje, kjer je predvidena večnamenska »pnevmatska« dvorana, sodobni kulturno-urbani *hub*, javni polemični vrt severnega dela mesta ali agora s pogledom na Kamniške Alpe.



Tehnologija stavbnega ovoja je sodobna, zasnovana na energijsko in emisijsko učinkovitem steklu, aktivnem in pasivnem senčenju ter spodbujeni naravni ventilaciji obodnih prostorov skozi osrednje atrije in fasadni ovoj.

Predlog je zaradi številnih operativnih kompromisov, ki jih rešitev zahteva, manj primeren za izvedbo. Ocenjevalna komisija mu je podelila priznanje za odličnost posameznih elementov rešitve in izvirnost, saj izkazuje jasno stališče do umeščanja javnih vsebin in prostorov v mestno infrastrukturo. Ocenjevalna komisija ceni skrb za vzdrževanje odprtosti javnega mestnega prostora ter izkazani pogum, brezkompromisnost in eleganco rešitve.

Ocena investicije (brez DDV) in cena projektne dokumentacije (brez DDV) po navedbi natečajnika:

- ocena investicije: 67.980.000,00 evrov;
- ponujena cena projektne dokumentacije: 2.400.000,00 evrov.



NATEČAJNI ELABORAT Z DELOVNO ŠT. 6 (šifra natečajnika: 75357) – PRIZNANJE



AVTORJI:

SADAR + VUGA in REAL ENGINEERING,
d. o. o.

Rok Klanjšček, univ. dipl. inž. arh.

Jurij Sadar, univ. dipl. inž. arh.

Boštjan Vuga, univ. dipl. inž. arh. Grad
Dip (AA)

SODELAVCI, KONZULTANTI,
IZVEDENCI:

urbanistična in arhitekturna zasnova

SADAR + VUGA, d. o. o.

Mirjam Milič, univ. dipl. inž. arh.

Belen Villan Fernandez, mag. inž. arh.

Petko Grabljič, mag. inž. arh.

Zala Privšek, mag. inž. arh.

Zala Kanc, abs. arh.

REAL ENGINEERING, d. o. o.

Aljaž Lavrič, mag. inž. arh.

Alen Omerzel, abs. arh.

konstrukcijska zasnova

ELEA iC

Tomaž Strmole, univ. dipl. inž. grad.

zasnova inštalacij

NOM BIRO, d. o. o.

Peter Blažek, univ. dipl. inž. str.

Tomaž Dobrila, univ. dipl. inž. el.

prometna zasnova

ELEA iC

Rok Avsec, univ. dipl. inž. vki.

Ocena investicije

ELEA iC

Bojan Drobič, grad. teh.



krajinska arhitektura
KOLEKTIV TEKTONIKA
Darja Matjašec, univ. dipl. inž. kraj.
arh.
Manca Jereb, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Katja Mali, mag. inž. kraj. arh.

požarna zasnova
FOJKARFIRE, d. o. o.
Andrej Fojkar, univ. dipl. k.i.

Predlog se uvršča med tiste rešitve, ki so velik poudarek namenile reševanju spremljevalnega programa avtobusne postaje v prvem nadstropju in navezavi na mesto v vseh smereh. Dvovišinski, dobro osvetljeni prostor vsebuje pester program osnovnih funkcij avtobusne postaje z glavno avlo ter pisarnami, nakupovalnim središčem in dodatnim pisarniškim programom za najem. Zunanji javni prostor v prvi etaži je navezan na postajno dvorano nad tiri in bodočo Emoniko na zahodu, na severni strani pa se kot ulični prostor preko dvojnih tekočih stopnic poveže s parterjem na vzhodu in zahodu. Na jugu se po diferenčnih stopnicah naveže na nadhod nad tiri in železniško-avtobusni peron. V zenitno osvetljenem velikem atriju na sredi javnih površin v prvi etaži je po še enih tekočih stopnicah predvidena povezava do avtobusnih peronov, umeščenih na sredinskem otoku postajališča za avtobuse. Natečajniki so se odločili za bogato zasnovane navezave na parter, ki namesto glavnega vhoda omogoča večtočkovno, pretočno vstopanje pešcev v objekt in iz njega ter s tem tudi navezavo na mesto.

Glavna odlika projekta je predlagana organizacija avtobusnega prometa z ugodnimi pogoji za parkiranje, ki polovici avtobusov omogočajo uvoz in izvoz na stojno mesto brez manevriranja. Kombinirana zasnova postaje s srednjim in dvema stranskima peronom z vmesno cesto je kljub tekoči prevoznosti manj varna za potnike, ki morajo večkrat prečkati vozišče. Uvoz in izvoz v kletno garažo, ki sta predvidena po dveh ločenih rampah, je tudi manj primerna rešitev, ker po nepotrebnem povzroča mešanje avtomobilskega in avtobusnega prometa. Dobro pa je rešena poravnava križišča z Železno cesto, kar zagotavlja preglednejši in bolj tekoč promet. Hibridni objekt napaja več komunikacijskih jeder, ki so vzdolž severnega roba avtobusne postaje umeščena tik ob vozišču, kar ni primerna rešitev. Večje jedro z varnostnikom in prometnikom je na zahodnem trgu.

Veliko vertikalnih komunikacij omogoča dobro organizacijo poslovnega dela stavbe v višjih nadstropjih in zagotavlja uporabnikom relativno kratke poti. Pisarne uprave so zasnovane okoli atrijev z dobro naravno osvetlitvijo, v globokem tlorisu je velikodušno organiziran spremljevalni program.

Zahodni, višji del objekta ter vzhodni, nižji in daljši, se razlikujeta po sicer neizrazitem oblikovanju fasadne opne. Takšno oblikovanje fasade navidezno členi objekt, kar je še posebno razvidno na južni strani. Drugačen vtis nudi objekt s severne strani, z Vilharjeve ceste, od koder je zaradi dolgega odprtega hodnika, ki v prvem nadstropju povezuje oba dela objekta, stavba videti mogočna.



Natečajniki so z rešitvijo kvalitetno odgovorili na kompleksen program ter povezovanje med avtobusno postajo in poslovno stavbo Slovenskih železnic. Še posebno zaradi pretočne in pregledne prometne ureditve avtobusne postaje ter rešitve prvega nadstropja kot bogato zasnovane javne površine je ocenjevalna komisija predlogu podelila priznanje.

Ocena investicije (brez DDV) in cena projektne dokumentacije (brez DDV) po navedbi natečajnika:

- ocena investicije: 56.279.189,00 evrov;
- ponujena cena projektne dokumentacije: 3.975.000,00 evrov.



NATEČAJNI ELABORAT Z DELOVNO ŠT. 9 (šifra natečajnika: 86954) – PRIZNANJE



AVTORJI:

Medprostor
Rok Žnidaršič, univ. dipl. inž. arh.
Katarina Čakš, univ. dipl. inž. arh.
Jerneja Fischer Knap, univ. dipl. inž. arh.
Samo Mlakar, univ. dipl. inž. arh.
Katja Ivič, mag. inž. arh.
Dino Mujič, mag. inž. arh.
Timotej Jevšenak, mag. inž. arh.
Matija Nahtigal, abs. arh.
Teja Gorjup, mag. inž. arh.
Neža Pezdirc, abs. arh.

SODELAVCI, KONZULTANTI, IZVEDENCI:

krajinska zasnova: Svit Oliver Katanec
grafična zasnova: Domen Fras, Aparat
konstrukcija: Robert Korenjak, Tomaž Habič, Hiša Niša
prometna zasnova: Boštjan Račič
strojne inštalacije: Marko Vrabec, Emineo
požarna varnost: Andrej Fojkar, Fojkarfire
ocena investicije: Robert Pangršič, P.Studio popisi
zaklonišče: Hinko Samec
ocena presoje vplivov na okolje: Jorg Hodalič, E-net okolje

Natečajna rešitev upošteva obliko volumna, določenega z izvedbenim prostorskim aktom, ter ga skozi celotni prerez izvotli z atrijem, ki oblikovno sledi avtobusnim peronom. Posebnost stavbe je streha, oblikovana kot javni park, ki je po spretno speljanih prečnih povezavah čez atrij dostopen za vse, ne le za zaposlene v poslovni stavbi. Prečne povezave v obliki mostov vnašajo v stavbo dinamiko, z njih pa se odpirajo zanimivi pogledi na perone in preostali program. Žal pa pritličje s prečnimi povezavami, masivnimi stebri in fasadnimi elementi deluje zaprto in utesnjeno. Uvoza na avtobusno postajo sta na vzhodni in zahodni strani območja. Avtobusni promet je rešen z dvosmerno srednjo cesto in obojestranskimi peroni. Parkiranje avtobusov je pod blagim kotom, kar omogoča tekoče manevriranje in večjo preglednost. Avtomobilski promet v podzemne garaže je omejen na vzhodni del območja. Uvozno-izvozna klančina je postavljena sredi cestišča, med prihajajoče in odhajajoče avtobuse, kar je z vidika mešanja prometa, varnosti in preglednosti problematično. Dostop potnikov do železniškega perona na južni strani je zaradi centralno postavljene postaje dolg. Zebra je



postavljena na območje krivine avtobusnega dostopa, kar ogroža varnost. Vilharjeva cesta in proste površine v parterju so ozelenjene in namenjene predvsem pešcem in kolesarjem.

Kletne etaže so s prometnega vidika dobro izkoriščene. Centralno postavljene klančine za avtomobile zaradi nepreglednosti predstavljajo varnostno tveganje. Dostop kolesarjev do prve kleti je po polžasti klančini na vzhodu, garaže za kolesa pa so na zahodni strani stavbe, kar pomeni dolge poti. Servisni prostori so spretno in logično razporejeni.

Vertikalne komunikacije so primerno postavljene na obod objekta predvsem zaradi organizacije parkiranja v kletnih etažah in avtobusnih peronov. Njihova postavitve pa se izkaže za manj ugodno v višjih nadstropjih, kjer pisarnam zastirajo svetlobo in poglede. Prvo nadstropje je namenjeno potnikom, pisarnam avtobusne postaje in izobraževalnemu centru. Dinamična tlorisna zasnova sledi dinamičnemu toku potnikov. Postavitve dvoran v bližino potnikov ocenjujemo kot ugodno, ker so namenjene zunanjim uporabnikom. Pisarniški prostori v vrhnjih nadstropjih so premišljeno zasnovani. Z dinamično tlorisno zasnovo nastajajo zanimivi mikroambienti za druženje.

Konstrukcija objekta je armirano-betonska z velikimi razponi in zato s stebri velikih dimenzij, kar omogoča prožno razporejanje programa. Zaradi konstrukcije v kombinaciji z izborom fasadnih elementov z redkimi odprtiniami je stavba masivna, hladna in temna. Notranjost pritličja tako deluje bolj kot prostorna garaža, kar ni dobro niti z vidika akustike niti z vidika prevetrenosti.

Objekt uspešno združuje vse vrste transporta – železnico, avtobus, avto, kolo, pešec pa je še vedno na prvem mestu. Tudi likovna zasnova objekta je jasno berljiva. Natečajniki so z rešitvijo korektno odgovorili na vse bistvene programske zahteve, zato je komisija predlogu podelila priznanje.

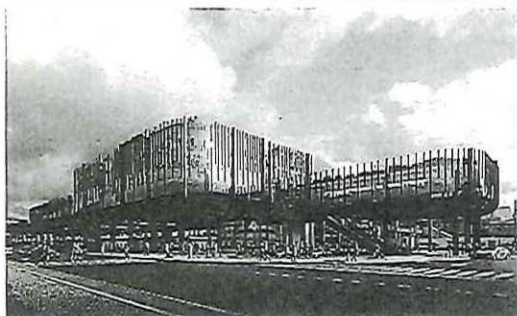
Ocena investicije (brez DDV) in cena projektne dokumentacije (brez DDV) po navedbi natečajnika:

- ocena investicije: 58.850.000,00 evrov;
- ponujena cena projektne dokumentacije: 2.546.000,00 evrov.



3.8. POROČILO O PREOSTALIH NATEČAJNIH ELABORATIH

NATEČAJNI ELABORAT Z DELOVNO ŠT. 4 (šifra natečajnika 21981)



AVTORJI:

Gianluca Racana, Dott. Arch, MArch
AA, MBA, ARB (UK Architect
Registration Board n.087230J)
Direktor Zaha Hadid Limited, 101
Goswell Road, London, UK, EC1V 7EZ

SODELAVCI, KONZULTANTI, IZVEDENCI:

Uršula Pollak, univ. dipl. inž. arh.,
Protim Ržišnik Perc, d. o. o.
Tomaž Kučan, mag. inž. arh., Protim
Ržišnik Perc, d. o. o.
Špela Kragelj Bračko, univ. dipl. inž.
kraj. arh., Protim Ržišnik Perc, d. o. o.
Zvonko Sajevec, univ. dipl. inž. grad.,
Protim Ržišnik Perc, d. o. o.
Robert Premrov, univ. dipl. inž. grad.,
Protim Ržišnik Perc, d. o. o.
Rok Ahačič, univ. dipl. inž. grad.,
Protim Ržišnik Perc, d. o. o.
Jernej Povšič, univ. dipl. inž. str.,
Protim Ržišnik Perc, d. o. o.
Jernej Ciber, dipl. inž. el., Protim
Ržišnik Perc, d. o. o.
Mag. Aleš Drnovšek, univ. dipl. inž.
el., EKosystem, d. o. o.

Skladnost predloga z določili prostorskih aktov ni upoštevana pri programski zasnovi, pri gabaritih objekta in v zunanji ureditvi. Natečajniki so predlagali tridelno zasnovo podolgovatega stavbnega volumna, ki ga osvetljujejo trije atriji. V stavbo se vstopa preko glavnega postajnega trga z največjimi komunikacijami in skozi glavni vhod v prvem nadstropju na zahodni strani območja. Poslovna stavba Slovenskih železnic je zasnovana ločeno od drugih programov. Predviden je tudi programski sklop v objektu A51, ki ni skladen z določili prostorskih aktov. Neprimerne so tudi številne pisarne, predvidene za več oseb.

Dostop potnikov na postajo je preko zahodnega in vzhodnega trga. Avtobusna postaja z obodno cesto je po oceni komisije manj primerna rešitev za tokove pešcev in njihove navezave na sosednja območja, saj so potniki potisnjeni v osrednji del stavbe s peroni, obkroženimi z obodno cesto, zaradi česar je težko zagotoviti njihovo varnost pri križanju poti kolesarjev in motornega prometa. Tudi zasnova avtobusnega prometa je manj primerna zaradi manj ugodnih prevoznih radijev znotraj postaje, mešanja avtobusnega in osebnega prometa ter pomanjkanja prostora za manevriranje avtobusov pri izvozu na severni strani.



Kvalitetno oblikovan prostor avtobusne postaje je komisija prepoznala v osvetljenosti in odprtosti pritličja, ki nudi vizualni stik z okolico in ustvarja vtis lebdečega členjenega volumna. Vizualni stik postaje v pritličju z višjimi etažami omogočajo zastekljeni atriji nad avtobusnimi peroni. Nasprotno pa potniki v čakalnici v prvem nadstropju nimajo neposrednega vizualnega stika z avtobusnimi peroni v pritličju, kar je ocenjevalna komisija ocenila za manj primerno rešitev. Avtorji so z ekskluzivnimi oblikami želeli dati pomembni mestni stavbi primerno izstopajočo podobo, ki pa ocenjevalne komisije ni prepričala.

Skromnejša je zasnova mestnega zelenja, namesto dvostranske drevoredne ozelenitve ob Vilharjevi cesti, ki je ena izmed zahtev zazidalnega načrta in OPN MOL ID, predlagajo avtorji ozelenitev v gornjih etažah in enostranski drevored ob Vilharjevi.

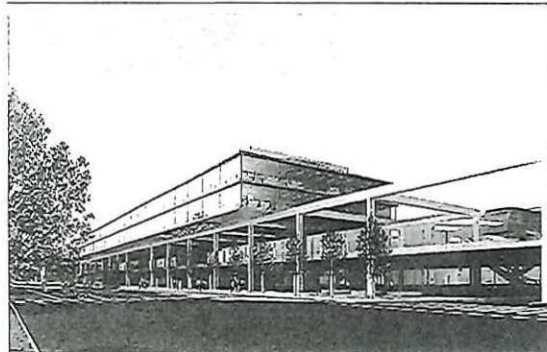
Na osnovi navedenih ugotovitev in zaradi manj uspešnega celovitega reševanja programskih zahtev ocenjevalna komisija elaborata ni uvrstila med dobitnike nagrad in priznanj.

Ocena investicije (brez DDV) in cena projektne dokumentacije (brez DDV) po navedbi natečajnika:

- ocena investicije: 65.220.000,00 evrov;
- ponujena cena projektne dokumentacije: 6.396.503,39 evra.



NATEČAJNI ELABORAT Z DELOVNO ŠT. 5 (šifra natečajnika 40501)



AVTORJI:

Zoran Dmitrovic, arhitekt
Nenad Blagojevic, arhitekt
Nikola Avramovic, arhitekt
Marija Radojlovic, arhitektka
Kristijan Čuk, arhitekt
Tamara Nešic, arhitektka
sodelavka
Jelena Milinkovic, arhitektka
sodelavka
Marko Milutinovic, arhitekt
sodelavec

SODELAVCI, KONZULTANTI, IZVEDENCI:

Petar Uskokovic, študent – model
Dora Kavcic, študentka –
sodelavka

Izrazito horizontalen stavbni volumen je položen na betonske okvire in tudi vizualno ločen od programa avtobusne postaje, umeščene v prvem nadstropju. Natečajniki so dvignili avtobusne perone nad zastekljeni javni parter v pritličju in svojo alternativno rešitev utemeljili s tem, da so dali potnikom oziroma nemotenemu gibanju pešcev prednost pred avtobusi oziroma avtomobilskim prometom. Komisija je ugotovila, da premik avtobusne postaje v prvo nadstropje bistveno spreminja zahteve, ki izhajajo iz določil veljavnih prostorskih aktov in predvidene lokacijske preveritve. Poleg tega premik postaje v nadstropje ne deluje prepričljivo niti v programskem smislu. Med drugim zastekljeni javni prostor v pritličju ne nudi najboljšega odpiranja uličnega programa in funkcionalnih navezav na nekatera sosednja območja, ki so v elaboratu pomanjkljivo obravnavana. Še največ bi imeli obiskovalci postaje od pogledov s peronov v nadstropju, kar pri večini natečajnih rešitev omogočajo čakalnice nad peroni.

Pomanjkljivost rešitve so tudi programi, ločeni po nadstropjih, s čimer sta oteženi njihovo prepletanje in sinhrono potekanje, kar je potencial dinamičnega, večnamenskega potniškega vozlišča. Prav tako pri umeščanju pisarniških prostorov ni bilo posvečene dovolj pozornosti globini pisarn.

Precej nedodelana in nepremišljena je pomembna navezava na postajno dvorano nad tiri, saj se morajo vsi potniki najprej spustiti naravnost na postajno platformo, kjer vozijo avtobusi. Obenem čaka potnike v drugem nadstropju tudi premostitev višinske razlike po klančini. Glede na to, da daje natečajnik posebno prednost uporabnikom in pešcem, bi v elaboratu pričakovali boljšo rešitev navezave na postajno dvorano.

Avtobusi dostopajo do peronov po uvozni in izvozni klančini. Predvideni navezavi na Vilharjevo sta z vidika prometne ureditve vprašljivi v smislu paralelnega priključevanja z južne strani in mešanja prometa na izvozu.

Obcestni ulični prostor ob Vilharjevi ulici se razširi v pokrit javni prostor ter se na vzhodni strani izteče v trg, od tam pa h glavnemu vhodu v poslovni del objekta. Enolični spodnji del objekta nima jasno izpostavljenih in berljivih glavnih vhodov na avtobusno postajo. Prav tako niso obravnavani nekateri pomembni elementi oblikovanja javnih prostorov in navezav na sosednja območja. Med drugim iz

natečajne rešitve ni mogoče preveriti možnosti dostopa do sprinkler strojnice, prav tako v načrtih ni prikazano funkcioniranje strešne etaže, ki je omenjeno v opisu.

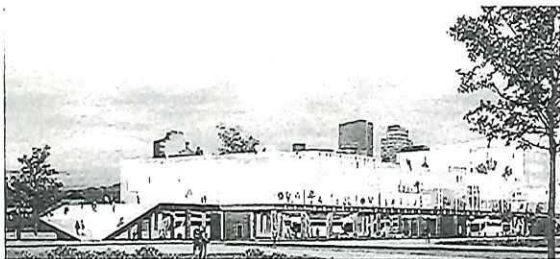
Na osnovi navedenih ugotovitev in zaradi manj uspešnega celovitega reševanja programskih zahtev ocenjevalna komisija elaborata ni uvrstila med dobitnike nagrad in priznanj.

Ocena investicije (brez DDV) in cena projektne dokumentacije (brez DDV) po navedbi natečajnika:

- ocena investicije: 48.905.000,00 evrov;
- ponujena cena projektne dokumentacije: 1.950.000,00 evrov.



NATEČAJNI ELABORAT Z DELOVNO ŠT. 8 (šifra natečajnika 29583)



AVTORJI:
Tjaša Plavec, mag. inž. arh.
Katja Orehek, štud. arh.
Urška Uršič, abs. arh.
Rok Božič, štud. arh.
Ziwei Zhu, B.A.
Seungtak Kim, B.A.

Avtorji so zasnovali dinamično umestitev programskih kubusov in tako ustvarili precej kaotičen prostorski učinek, ki vpliva tudi na funkcioniranje znotraj objekta. Glavna poteza natečajne rešitve je uvedba dveh pompoznihih notranjih stopnišč s pretiranim predvidevanjem, da je z večnamenskimi stopnišči mogoče zasnovati jasno povezovanje različnih funkcij v stavbi. Predlagana zasnova v kletnih etažah sledi programu natečajne naloge, v pritličju in nadstropjih pa se osnovni programi izrazito mešajo z dodatnimi programi, tako da se dinamika tokov sodobnega večnamenskega transportnega vozlišča izgubi v poplavi dodatnih programov.

Stavba ima polprosojen ovoj in odprto pritličje, v katerem je srednje velika avtobusna postaja, ki omogoča razmeroma udobno manevriranje avtobusov pri parkiranju na stojnih mestih. Zasnova avtobusnega prometa je manj uspešno rešena, saj se poti avtobusov in pešcev križajo, uvoz na postajo pa predvideva z Vilharjeve zavijanje levo s pasu, ki je namenjen tudi vožnji naravnost. Problematično je tudi mešanje prometa na izvozu na Vilharjevo. Natečajna rešitev ne posveča večje pozornosti zagotavljanju varnih poti in dostopov, kar je z vidika varnosti potnikov in pešcev komisija ocenila za problematično.

Posebnost zasnove je javni program, ki dvignjen na ploščad deluje kot ulica, s katere se uporabniki dvigajo in spuščajo ter razgledujejo naokoli. Dostop na dvignjeno ploščad je po dveh zunanjih, vizualno izpostavljenih stopniščih na vzhodni in zahodni strani, kar pa zmanjša možnost oblikovanja zunanjega javnega prostora na nivoju mestnega pritličja v izteku obeh zunanjih stopnišč pred vhodoma v objekt. S postavitvijo stopnišča na zahodni strani na sam skrajni rob natečajnega območja rešitev tudi ne upošteva predvidenega uvoza za Emoniko.

Na osnovi navedenih ugotovitev in zaradi manj uspešnega celovitega reševanja programskih zahtev ocenjevalna komisija elaborata ni uvrstila med dobitnike nagrad in priznanj.

Ocena investicije (brez DDV) in cena projektne dokumentacije (brez DDV) po navedbi natečajnika:

- ocena investicije: 66.132.000,00 evrov;
- ponujena cena projektne dokumentacije: 2.907.600,00 evrov.

3.9. PODPISI K ZAKLJUČNEMU POROČILU

Naročnik:
Predsednik ocenjevalne komisije (naročnik):
podžupan MOL

prof. JANEZ KOŽELJ, univ. dipl. inž. arh.

Član (naročnik):

DUŠAN MES, glavni direktor

Član (naročnik):

VALENTIN SLAČEK, mag. inž. arh.

Član (naročnik):

IVAN GOSARIČ, univ. dipl. prav.

Namestnica članov (naročnik):

VIDA ROJHA, dipl. ekon.

Namestnik članov (naročnik):

mag. ADNAN GENJAC, univ. dipl. ekon.

ZAPS:

Namestnik predsednika ocenjevalne komisije (ZAPS): izr. prof. dr. MATEJ BLENKUS, univ. dipl. inž. arh.

Član (ZAPS):

March MATTHIAS BRESSELEERS

Članica (ZAPS):

VLATKA LUJBAŃOVIĆ, univ. dipl. inž. arh.

Namestnica članov (ZAPS):

MARTINA FERFILA, univ. dipl. inž. arh.

Zaključno poročilo je bilo podpisano 3. 12. 2021 v Ljubljani.