

Urbanistična študija multimodalne točke
Železniška postaja Most na Soči

Projekt:

Urbanistična študija multimodalne točke - Železniška postaja Most na Soči

Naročnik:

Posoški razvojni center
Trg tigrovcev 1
5220 Tolmin

Miro Kristan

Izvajalca:

Demšar arhitekti d.o.o.
Žabjak 6
1000 Ljubljana

Gašper Demšar, univ. dipl. inž. arh.
Miha Maček, univ. dipl. inž. arh.

in projektni partner

PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.
Vojkova cesta 65
1000 Ljubljana

Marko Jelenc, univ. dipl. inž. grad.
mag. Gregor Pretnar, univ. dipl. inž. grad.
Katja Miklič, univ. dipl. inž. grad.
Ana Perko, univ. dipl. inž. grad.
Roman Sodja, dipl. inž. grad.
Mihael Blaž, mag. inž. grad.

Fotografije:

Arhiv izvajalca

Datum:

februar 2022

KAZALO

1. UVOD	3
ZNAČILNOSTI IN LEGA OBMOČJA	4
ZGODOVINSKI RAZVOJ	4
CILJ ŠTUDIJE	4
2. ANALIZA	6
URBANIZEM	7
ARHITEKTURA	7
PROGRAM	7
PROMET	10
Železniški promet	10
Avtobusni promet	10
Cestni promet	10
JAVNOMNENJSKA RAZISKAVA	13
3. PREDLOG UREDITVE	14
PROGRAM	15
Multimodalna točka	15
Multi objekt	15
Avtobusno postajališče	15
Trg (in vstopni paviljon)	15
Avtovlak	15
Podhod in peroni	15
Kolesarnica	15
Stara železniška postaja	15
Dodatna varianta ureditve	15
PROMET	18
Železniški promet	18
Cestni promet	18
Avtobusni promet	18
Kolesarski promet	18
Peš promet	19
Mirujoč promet	19
URBANISTIČNO ARHITEKTURNA ZASNOVA	22
KRAJINSKA UREDITEV	46
4. VIRI	47

1. UVOD

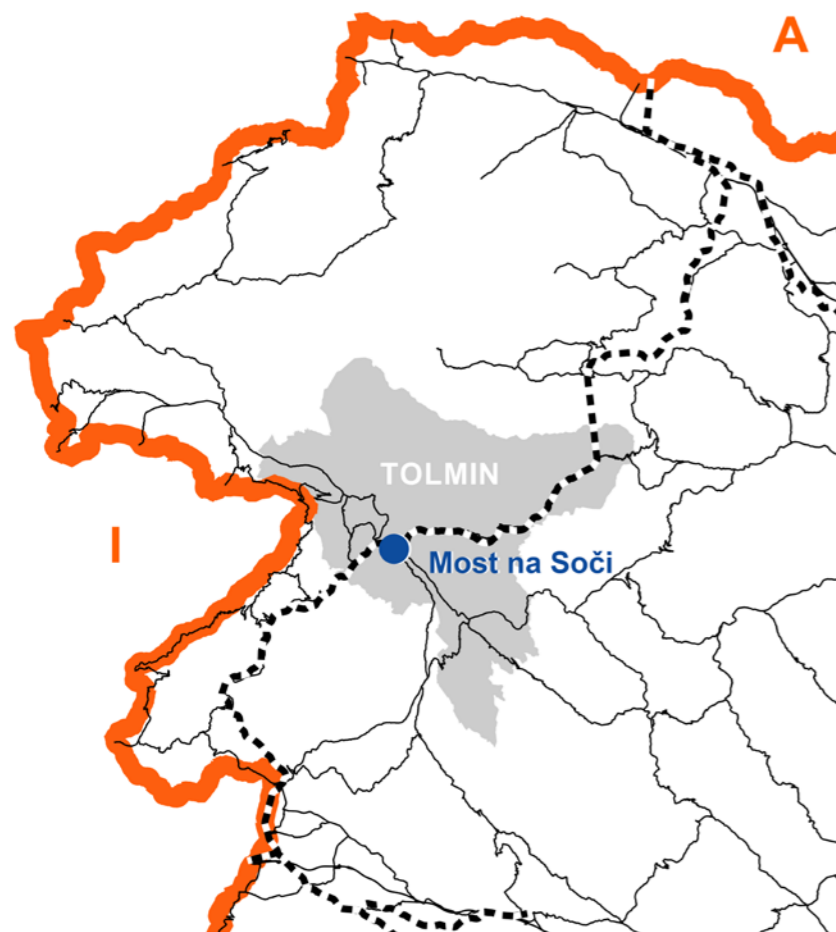
ZNAČILNOSTI IN LEGA OBMOČJA

Območje urbanistične študije leži v izjemno bogatem naravnem in kulturnem kontekstu, obkroženo z dragocenimi in impresivnimi slovenskimi vedutnimi koridorji ter razglednimi točkami. Obstoječa železniška postaja je že danes vstopna točka v zgornji del doline Soče za mnoge obiskovalce območja, vendar ne dosega željene povezave med različnimi oblikami transporta in ni dobro urbanistično povezana z naseljema Postaja in Most na Soči. Še več, število obiskovalcev se vsako leto povečuje brez ustvarjenih povezav turističnih infrastruktur.

Bohinjska proga je regionalna železniška povezava, ki povezuje Julijske Alpe z Jadranom na območju tromeje med Slovenijo, Italijo in Avstrijo. Čezmejna povezanost storitev je zato ključnega pomena za nadaljnji razvoj produktov.

Bohinjska proga je kot celota prepoznana kot kulturna dediščina, poleg tega pa je prepoznana tudi kot hrbtenica trajnostne mobilnosti na omejenem območju. Ker turizem predstavlja pomemben dodaten element vloge železniške povezave, je treba toliko bolj povezati načrtovanje mobilnosti prebivalcev in obiskovalcev.

Območje nove multimodalne točke je umeščeno na območje obstoječe železniške postaje Most na Soči, ki se nahaja v naselju Postaja, približno 2 km oddaljenem od naselja Most na Soči.



ZGODOVINSKI RAZVOJ

Današnja postaja Most na Soči se je od dograditve do prvih let po 2. svetovni vojni imenovala Sv. Lucija – Tolmin. Bila je namreč glavna postaja za celo zgornjo soško dolino in zato grajena razkošneje kot večina ostalih postaj ob progi. Zgrajena je bila na širokem naravnem platoju na levem bregu Idrijce pred tedanjo Sv. Lucijo (danes Most na Soči), od tod tudi izvor imena. Ob osrednjem železniškem poslopju so že pred prvo svetovno vojno zrasli številni skladiščni in stanovanjski objekti. Večina jih je bila 1917, ko so se v Posočju bili najhujši boji, močno poškodovanih. Po vojni so bile stavbe obnovljene po starih avstrijskih načrtih, tako da je železniški kompleks ohranil nekdanjo podobo in se celo razširil. Poleg dotodanjih treh stanovanjskih železniških hiš sta zrasli še dve, ob njih pa še številne zasebne hiše ter gostinski in trgovski objekti. Celotno območje, ki je dotlej spadalo pod upravo bližnje Sv. Lucije, se je zato leta 1952 osamosvojilo in se danes imenuje Postaja.

Posebne pozornosti je bil v času gradnje deležen slikovit cestni most preko Idrijce, ki je bil glavni dostop do železniške postaje. V času gradnje je bil med največjimi ločnimi betonskimi mostovi v tedanji Avstriji.



Železniška postaja Most na Soči včasih
Vir: <http://www.tol-muzej.si/bohinjska-proga/si/18>



CILJ ŠTUDIJE

Urbanistična študija multimodalne točke Železniška postaja Most na Soči je bila izdelana v okviru projekta CROSSMOBY, ki ga je sofinanciral sklad za regionalni razvoj prek programa Interreg V-A Italija-Slovenija 2014–2020. Skupni cilj projekta CROSSMOBY je trajnostnejša mobilnost na čezmejnem območju s pomočjo investicij v storitve ter načine transporta, ki so okolju prijaznejši, in preko novih pristopov načrtovanja mobilnosti.

Glavni pričakovan rezultat projekta je doprinos za bolj kakovostno čezmejno potniško mobilnost med Italijo in Slovenijo, ki spodbuja uporabo železnice kot oblike potniškega prevoza.

Cilj študije je pridobiti strokovno najprimernejšo urbanistično, arhitekturno in prometno zasnovano sodobnega in trajnostnega potniškega središča Most na Soči, ki bo postal glavna vstopna in prestopna točka za celotno občino in regijo ter bo enakovredno podpiral vse načine mobilnosti.



Nova multimodalna točka bo funkcionalno prvenstveno namenjena organizaciji različnih vrst mobilnosti in prometa (vlakovi, avtobusi, avtomobili, motorji, kolesarji, pešci), na način, ki je prijazen do narave in ljudi. Postaja Most na Soči postane poleg infrastrukturnega objekta nov javni prostor, ki nadgrajuje in poudarja bogate naravne in zgodovinske danosti kraja.



2. ANALIZA

URBANIZEM

Območje Postaje Most na Soči je podolgovate oblike in obsega cca 500 m dolgo in cca 80 m široko območje ravnega terena ob reki Idrijci, in je od samega kraja oddaljeno cca 800 m. Do postaje pridemo od glavne regionalne ceste na drugi strani reke preko čez večji ločni most (dolžine cca 100 m).

Ob območju železniških tirov so vzdolžno nanizani postajni in drugi objekti. Postajna stavba stoji v osrednjem delu območja. V JV smeri si sledijo skladiščni in gospodarski objekti. Podobno je tudi v SZ smeri, z razliko, da na SZ koncu območja stoji tudi nekaj stanovanjskih hiš, ki so bile ob izgradnji postaje namenjene delavcem na železnici. Na nasprotni, zahodni strani območja je ob železniških tirih gospodarska ploščad za nатовarjanje lesa.

Na območju je prisotno mešanje programov in temu sledi tudi vzorec pozidave. Prostor je organiziran izrazito vzdolžno, kar povzroča primanjkljaj potrebnega predprostora pred glavno stavbo. Meje med javnim programom in stanovanjsko rabo so slabo urejene. Opazna je sprememba namembnosti delov obravnavnega prostora kot npr. skladišče je postalo trgovina, del proizvodne hale se je spremenil v stanovanja, ipd.

Odpri prostor med objekti je pretežno namenjen cestnim povezavam, na čelu z regionalno cesto, ki poteka po obodu območja. Pomembna je tudi cestna povezava do mesta kjer vozila vstopajo na avtovlak. Precej cestne površine je namenjeno mirujočemu prometu. Posledica te prometne ureditve je, da so površine za promet pešca in javne urbane površine minimalne.

Splošna ugotovitev je, da gre za prostor kjer je razvidno funkcionalno umeščanje objektov v prostor brez urbanističnih ambicij v smislu ustvarjanja kakovostnega jedra zaselka in skrbnem ločevanju programskih vsebin. Prostor ima izrazito infrastrukturni in proizvodno - skladiščni značaj. Iz stališča turističnega in nenazadnje mestotvornega potenciala te železniške postaje je to zamujena priložnost.



ARHITEKTURA

Arhitekturna podoba objektov in odprtih površin postajnega območja kaže neambiciozno in pomankljivo urejanje tega prostora. Stavbe so oblikovane funkcionalno in brez arhitekturnih ambicij. Odpri prostor je pešcu neprijazen, urbana oprema pomankljiva in v primeru nove nadstrešnice za kolesa, pri postajni stavbi, umeščena problematično.

Edini objekt, ki je arhitekturno zanimiv, je obstoječa železniška postaja in pripadajoča nadstrešnica pred prvi tirom. Tukaj gre za kakovostno historično oblikovanje iz časa nastanka te železniške proge, torej je to dober primer avstro-ogrške infrastrukturne arhitekture. Stavba deluje prepričljivo in avtohtono, tudi z izdatno uporabo kamna na fasadi in dodatno kombinacij belega ometa in zelenih polken. Zanimiva je tudi uporaba vidnih lesenih elementov ostrešja. Na peronski nadstrešnici izstopa oblikovanje lesene strehe in stebrišča. Pripadajoča servisna objekta na obeh straneh postajne stavbe sicer sledita enakemu oblikovanju, vendar enake kakovosti ne dosežeta, saj so elementi fasade in ostrešja precej bolj poenostavljeni.

Skladišče pred postajno stavbo ima zanimiv detajl zaporednih lesenih podpornikov ostrešja, ki omogočajo relativno širok napušč. Zanimiv je motiv podarjenih slopov na fasadi. Celoten objekt je že precej zapuščen in kot tak kazi vtis prostora pred postajo.

Preostali objekti na postajnem območju (razen nekaterih stanovanjskih hiš) je zelo povprečno oblikovanih in so v stanju potrebne prenove.

Dodatni problem območja je relativna neurejenost priležnega raščenege terena (kot npr. rob brežine bližnje reke). Podobno velja za območja tirov in gospodarske ploščadi na nasprotnem robu območja. Vse omenjene površine so relativno zanemarjene in že v osnovi brez oblikovnih ambicij. Nekateri cone so v tem smislu zelo degradirane in kažejo na zanemarjanje okolja.



PROGRAM

Postajno območje je razdeljeno v tri dokaj jasne pasove:

- prometni pas,
- niz stavb z osrednjo železniško postajo in območjem za pešce,
- pas železniške infrastrukture.

Prometni pas predstavljajo že omenjeni regionalna cesta, dovoz do ploščadi za avtovlak in površine mirujočega prometa. Površine za pešca so minimalne, širših urbanih površin ni.

Stavbni niz poleg postajne stavbe sestavljajo še gostinski objekt, sanitarni objekt, gostinski objekt in skladišče. V nadaljevanju niza v SZ smeri je dodan večji skladiščni objekt (bivše skladišče Intereuropa), ki je danes proizvodna hala lokalnega podjetja. Znotraj objekta so tudi pisarniški prostori in celo stanovanja. Tudi sicer je v celotnem programu stavb na območju precej mešana vsebina (trgovina, gostišče, skladišča, proizvodnja, stanovanjske hiše).

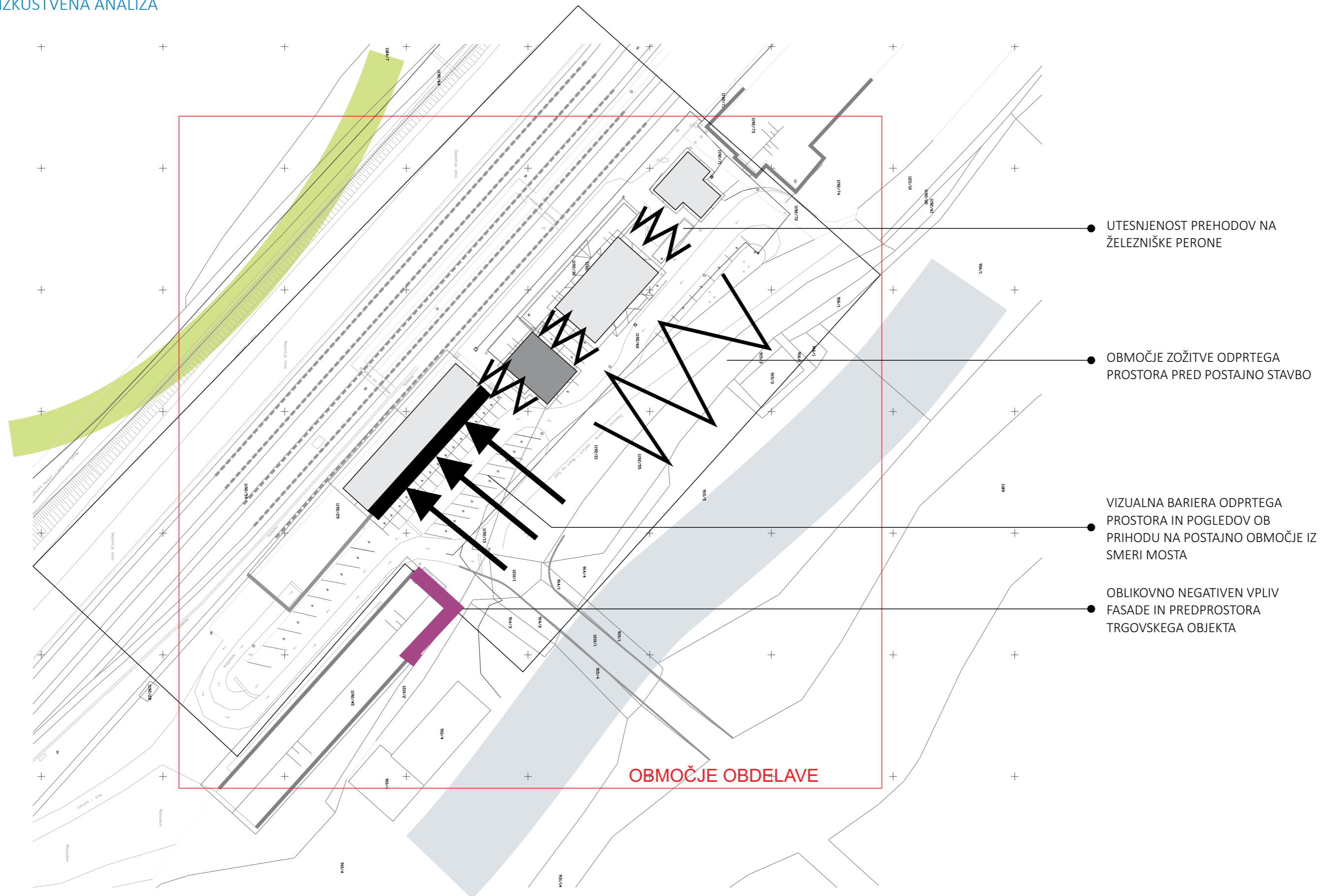
Pas železniške infrastrukture je v precej zanemarjenem stanju. Funkcionalno je ta infrastruktura zastarela. Več o tem v poglavju o železniški infrastrukturi.

Pri analizi programske ureditve območja je problematično predvsem neustrezno mešanje programov znotraj območja postaje. Rezultat tega je problematičnost delovanja posameznih programov. Na prvem mestu je okrnjeno delovanje železniške postaje, saj objekt nima predprostora, prehodi do peronov so ozki in zakriti z drugimi elementi, ipd. Utesnjenost je problem tudi pri bližnjem gostinskem objektu. Zaradi prevladujoče cestne oz. prometne površine je problematično gibanje pešca.

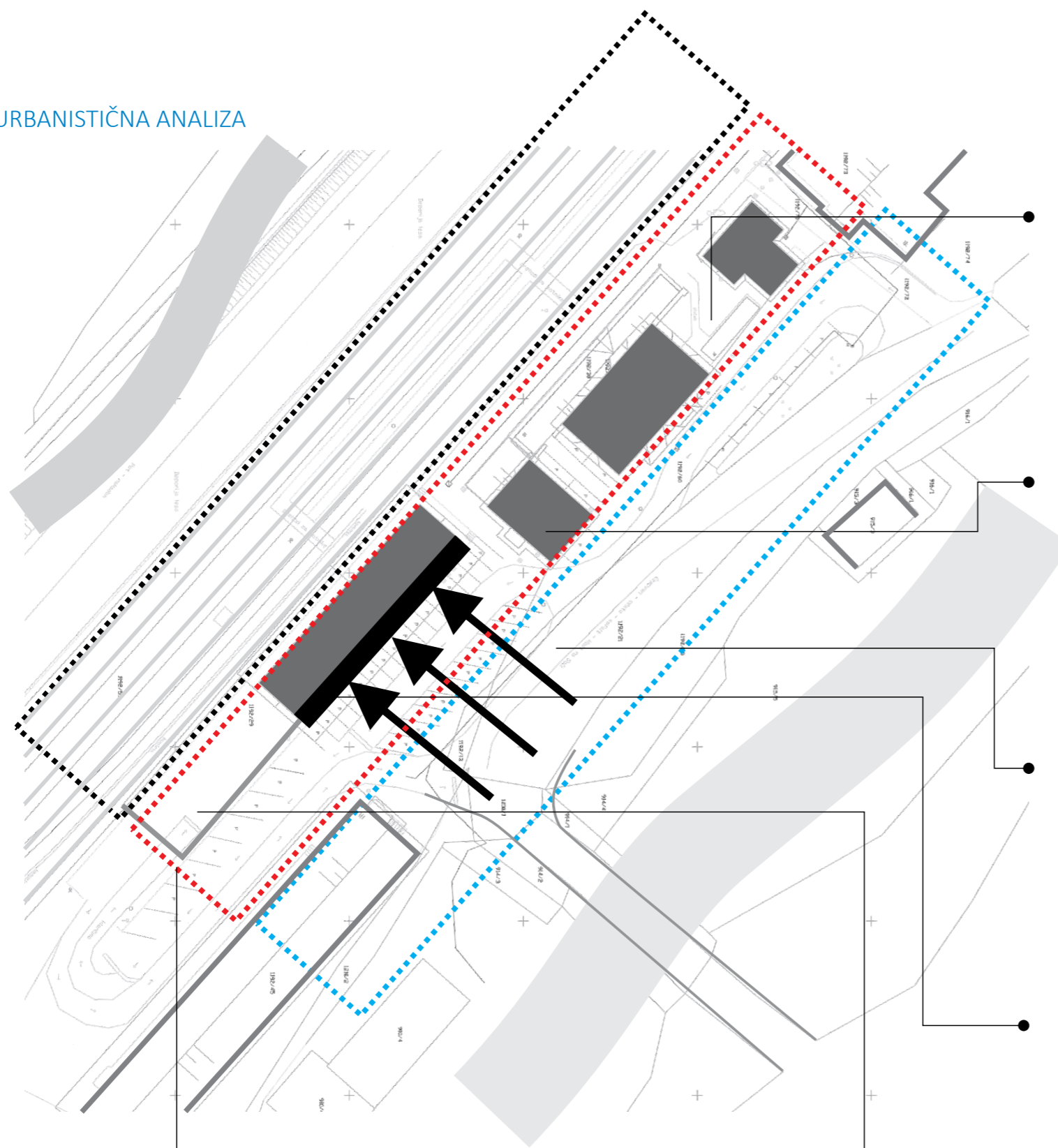
Predvsem pa je na celotnem območju prostora pred postajo zaznati podrejenost vloge železniške postaje do ostalih programov - cestnega prometa, mirujočega prometa, skladišč. To nujno predstavlja slabšo uporabniško izkušnjo uporabnikov postaje kot multimodalne točke, kar je primarni namen tega območja.



IZKUSTVENA ANALIZA



URBANISTIČNA ANALIZA



Postajno območje je razdeljeno v tri dokaj jasne pasove:
Prometni pas, ki predstavlja neustrezno oblikovan predprostor.
Niz stavb z osrednjo železniško postajo in območjem za pešce, ki je programsko podhranjen a s potencialom nadgradnje in obogatitve.
Pas železniške infrastrukture - tirov z neustrezno oblikovanimi dostopi do peronov.

Odperti prostorski presledek med obstoječo železniško postajo in sanitarijami zapira nadstrešnica za kolesarje tako v fizičnem kot vizualnem pogledu.

Gostinski objekt med obstoječim gospodarsko poslovnim objektom ustvarja ozko grlo in napetost v prostoru. Njegova lokacija ima potencial osrednje odprte vstopne površine na območje železniške postaje.

Predprostor postajnega območja je namenjen izključno cestnemu prometu. Ne ustvarja ustreznega odprtega javnega predprostora postajnim objektom, kot vstopne točke za uporabnike nove multimodalne točke.

Gospodarsko poslovni objekt blokira in ne ustvarja prostorsko funkcionalne povezave med predprostorom postajnega objekta in železniškim območjem. Objekt je programsko neustrezen in predstavlja velik potencial nove programske dopolnitve postajnega območja.

Lokacija vstopne točke na avtovlak je v širšem urbanistično prometnem kontekstu neustrezna, saj ne omogoča ustreznega manevriranja in dostopa, predvsem v prometnih konicah.



PROMET

Železniški promet

Vlak

Železniška postaja Most na Soči je ena izmed železniških postaj v Sloveniji, ki oskrbuje bližnje naselje Most na Soči. Nahaja se v naselju Postaja, ki je približno 1 km oddaljeno od Mosta na Soči.

Bohinjska proga je eden od odsekov t.i. Transalpine, ki so jo načrtovalci poimenovali po gorovjih, ki jih je morala trasa proge premagati na svoji poti do morja, zato ni čudno, da se je drži laskav naslov ena najlepših prog v Evropi. Po njej poteka redni potniški promet na relaciji Jesenice–Nova Gorica–Sežana oz. Ajdovščina. Po njej poleg rednega potniškega in tovornega prometa vozi od aprila do septembra ob nedeljah tudi muzejski vlak. V primeru potovanja z osebnim vozilom, lahko od Mosta na Soči in Podbrda do Bohinjske Bistrice potniki uporabijo skozi bohinjski predor avtovlak, kar bistveno skrajša pot iz Goriške in Posočja do Bleda in Jesenic ter jo obenem naredi zanimivejšo.



Potniški vlak

Avtovlak

Avtovlak je odlična rešitev z vidika mobilnosti in privlačna popestritev k doživetju lepega okolja Posočja. Po Bohinjski železniški progi med Bohinjsko Bistrico in Podbrdom vozi avtovlak 5-krat na dan. Tri vožnje se podaljšajo do Mosta na Soči, ena vožnja do Nove Gorice. Avtovlak s tem povezuje Gorenjsko in Primorsko skozi Bohinjski predor, pri čemer se izognemo vožnji po daljši in ozki cesti čez prelaz Soriška Planina.

V dokumentu BOHINJ RAILWAY LINE, Socio-economic study for the valorisation of the BOHINJ railway for the mobility of tourists and inhabitants, Onex, avgust 2021 je za namen izboljšane ponudbe avtovlakov predlagana reorganizacija železniške postaje Mosta na Soči na način, da se avtovlak ne bi več obrnil v zanko.

Približen čas potovanja avtovlaka je naslednji:

- 10 min med Bohinjsko Bistrico in Podbrdom
- 45 min med Bohinjsko Bistrico in Mostom na Soči
- 75 min med Bohinjsko Bistrico in Novo Gorico.

Avtobusni promet

Avtobus

Na območju regionalni avtobusni prevozi predstavljajo osnovno ponudbo javne mobilnosti. Ponudba je organizirana v posameznih linijah, integrirana ponudba avtobus + avtobus ali avtobus + vlak je le na relaciji Most na Soči–Tolmin.

Posledično ni usklajenih voznih redov za različne operaterje, niti skupne baze podatkov, kjer bi našli celotno ponudbo javnega prevoza, avtobusov in vlakov, ne glede na operaterja.

IJPP je projekt integriranega javnega potniškega prometa Ministrstva za infrastrukturo, vendar je trenutno možnost uporabe elektronske vozovnice še omejena. Integrirane vozovnice za območje celotne Slovenije so trenutno na voljo le za študente in dijake.

Avtobusni prevozi trenutno ne predstavljajo konkurenta Bohinjski železnici; le v nekaj primerih avtobusi in vlaki obratujejo popolnoma na istih progah in tudi v teh primerih so avtobusi osredotočeni na lokalno mobilnost med železniškimi postajami.

Zato so še vedno dani vsi pogoji, da se Bohinjska železnica uveljavi kot hrbtenica ponudbe javnega prevoza. Avtobusni prevoz bi predstavljal stransko in dopolnilno storitev kar bi povečalo konkurenčnost in število prevozov tako z vlaki kot z avtobusi.

S podaljšanjem železniškega prometa do Gorice se bo omogočilo celo mednarodno železniško povezavo in tako bi podprli obstoječo mednarodno mestno avtobusno linijo med Novo Gorico in Gorico.

Turistični avtobus

Naraščajoče povpraševanje po turistični mobilnosti in neustreznost letne ponudbe avtobusnih prevozov je pripeljalo do postopnega ustvarjanja številnih turističnih avtobusnih prevozov, ki omogočajo z avtobusom dostop do glavnih znamenitosti.

Skozi občino Tolmin poteka čezmejna avtobusna linija čez prelaz Predel, ki povezuje ŽP Most na Soči in Kranjsko Goro.

Poleg tega v občini vozi še Tolmin Shuttle Bus na relaciji AP Tolmin–parkirišče Javorca in čezmejna avtobusna linija Tolmin–Cividale del Friuli. Ti dve liniji ne ustavljata na ŽP Most na Soči.

Trenutno vozni redi teh turističnih linij niso integrirani z rednimi avtobusnimi linijami, prav tako še vedno manjka integracija vstopnic med različnimi ponudniki.

Cestni promet

Območje obdelave vključuje državno cesto R3-609/1066 Čepovan–Most na Soči in lokalno pot, ki pelje do stanovanjskih objektov z naslovom Postaja 14 in 15. Del lokalne poti uporabljajo tudi vozniki avtomobilov, ki parkirajo svoja vozila na parkirišču železniške postaje ter vozila, ki potujejo z avtovlakom. Državna cesta pa je namenjena predvsem osebnim vozilom in manjšim tovornim vozilom (omejitev višine in osna obremenitev) v smeri naselja Čepovan.

Na območju Postaje ob cesti ni urejenih ločenih površin za pešce in kolesarje. Na mostu čez Idrijco je na robnih vencih urejen le hodnik za vzdrževalca.

Kolo

Pri načrtovanju železniškega prometa je pomembno optimizirati dostopnost do železniške postaje. Bistven je čim krajši čas potovanja s prednostjo direktnih in ločenih površin za pešce in kolesarje.

Uporabnikom, ki pridejo do obravnavnega območja s kolesom moramo zagotoviti zadostno število varnih in pred vremenskimi vplivi zaščitnih prostorov za parkiranje in shranjevanje koles. Dodatna ponudba lahko predstavlja tudi javni sistem za izposajo koles (bike sharing) ali možnost zasebne izposoje koles (rent a bike).

Skozi občino Tolmin potekata dve etapi turnokolesarskega kroga okrog in čez Julijske Alpe z imenom JULIANA BIKE. Etapa 5: Tolmin–Zakojca teče mimo južnega dela ŽP Most na Soči.

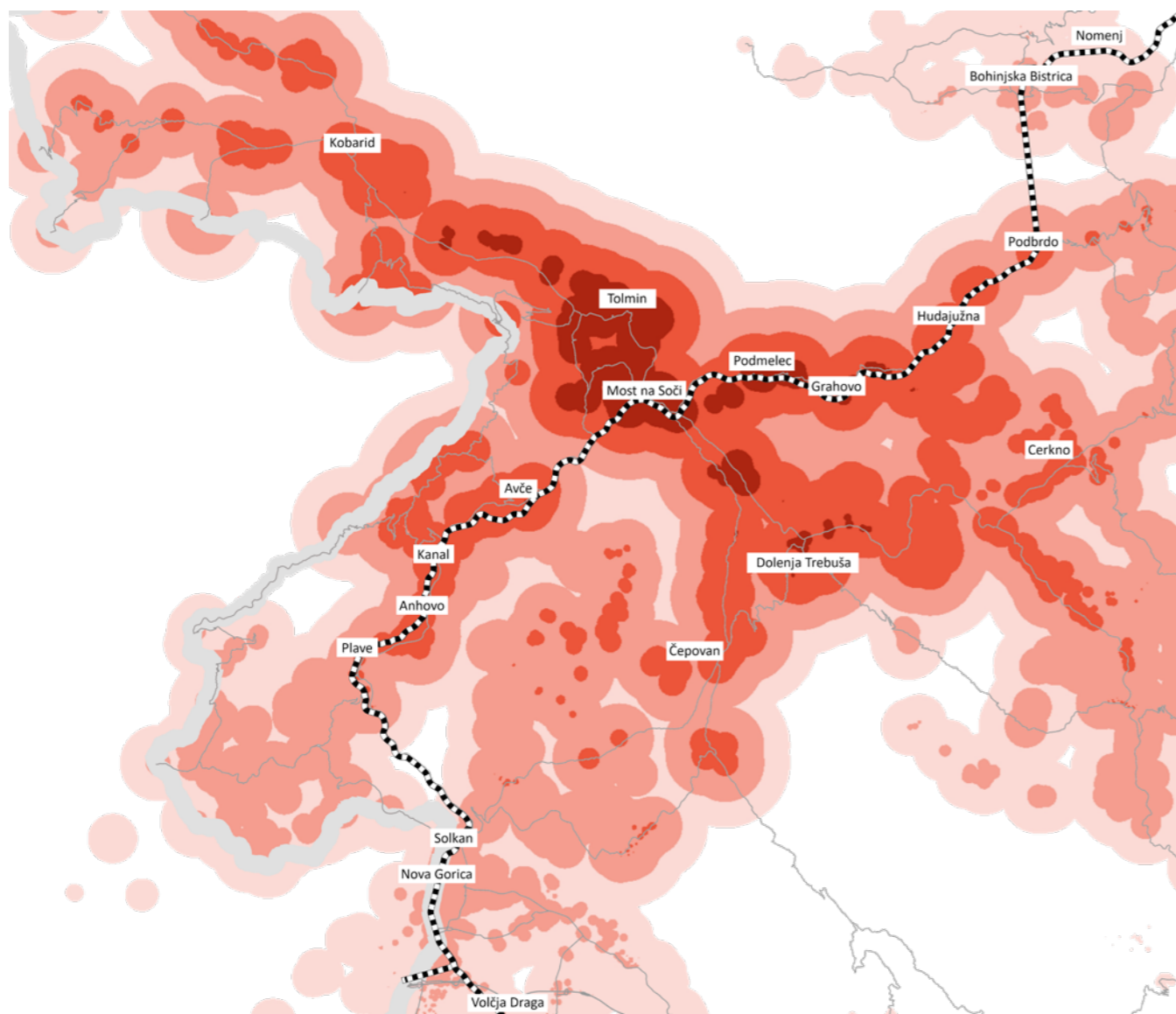
Hoja

Mimo železniške postaje Most na Soči poteka Kosmačeva učna pot, literarna pot po dolini reke Idrijce. Celotna učna pot Bukovica–Most na Soči je dolga 10,5 km. Na poti je 10 postaj z informacijskimi tablamami s pisateljevo besedo in predstavitevjo zgodovinskih in geografskih značilnosti. Krajša pot, dolga 8,3 km, se začne/konča na železniški postaji Most na Soči in izpusti Stopec, Sv. Maver in Most na Soči.

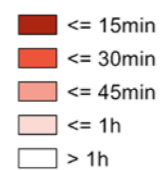
Skozi občino Tolmin potekata štiri etape pohodniški poti JULIANA TRAIL. Nobena od njih ne gre mimo ŽP Most na Soči.



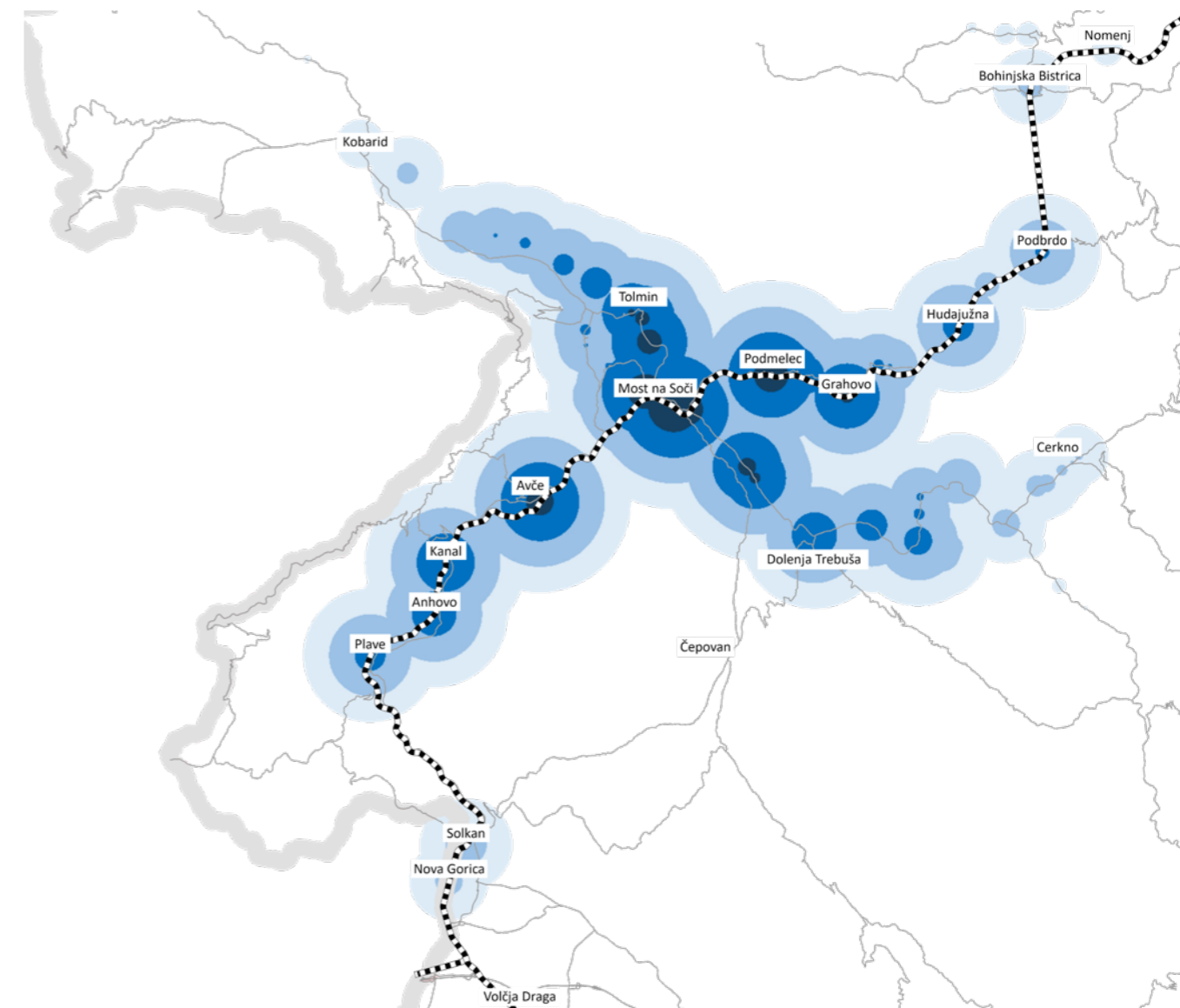
Kosmačeva učna pot



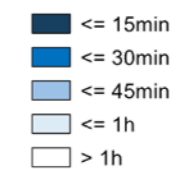
Dostopnost (avto)



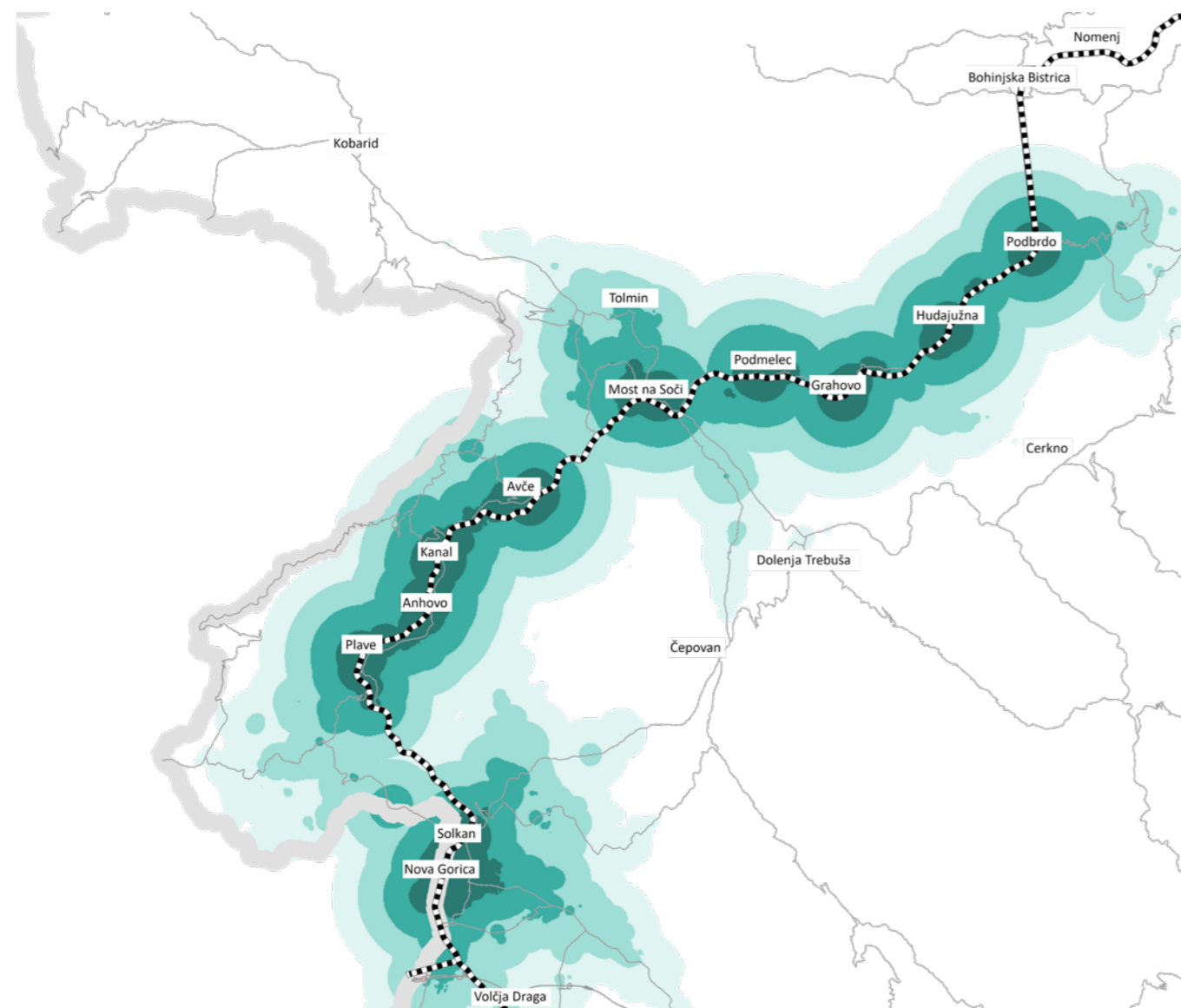
Iz slike je razvidno, da iz železniške postaje Most na Soči z avtomobilom v eni uri dosežemo praktično katerikoli del (severo)vzhodne Slovenije. Z avtomobilom je zelo hitro dostopna tudi Italija, zato ne preseneča, da je ta način prevoza daleč najpogostejši.



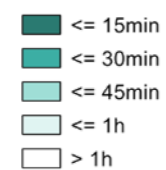
Dostopnost (javni promet)



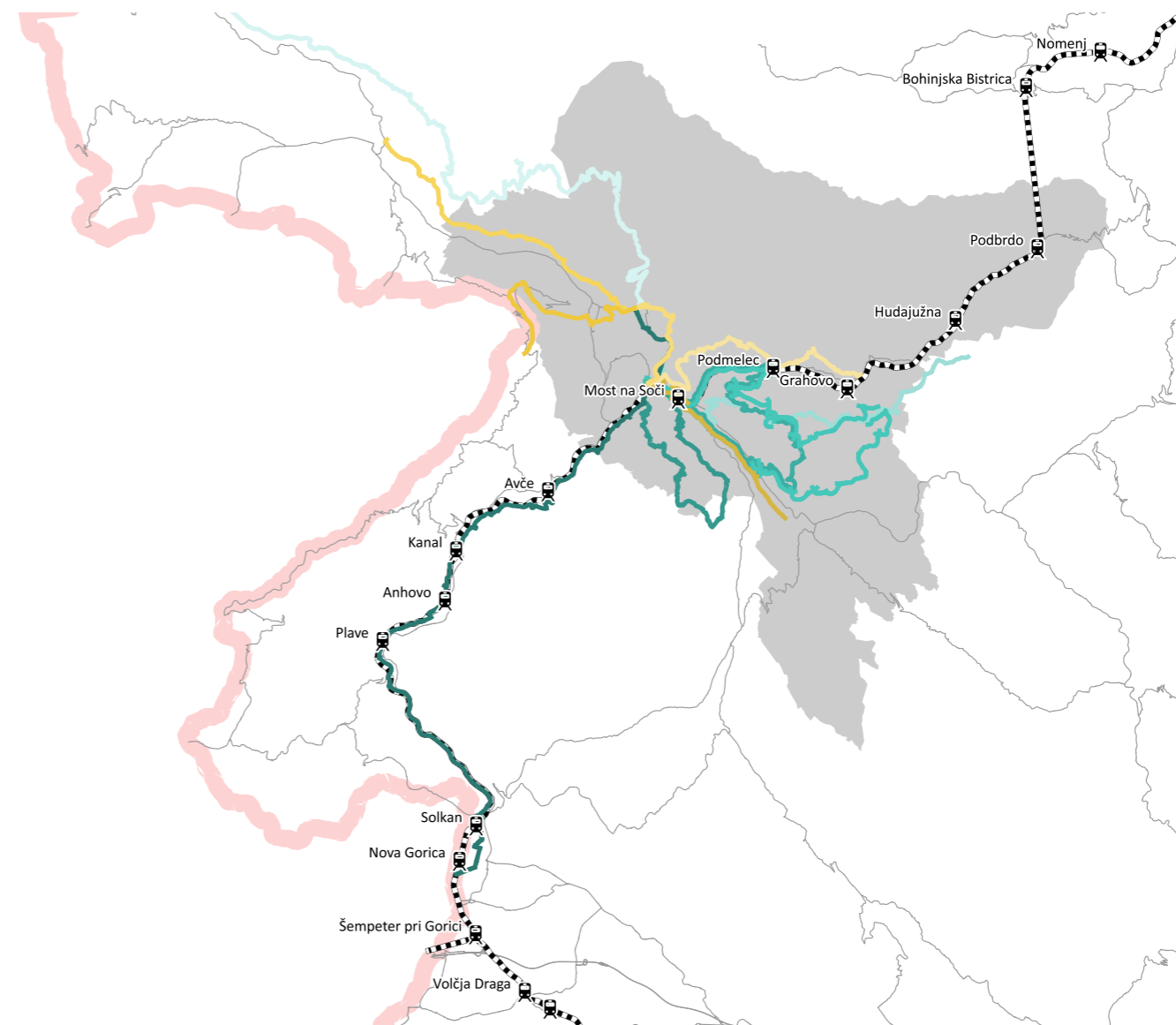
Slika dostopnosti z javnim potniškim prometom kaže, da je v eni uri z vlakom moč priti do občine Bohinj v smeri SV ter vse občine Nova Gorica v smeri JZ. Z avtobusom lahko v enakem časovnem obdobju prepotujemo vse do občine Kobarid v smeri SZ oziroma občine Cerčno v smeri JV. Most na Soči predstavlja križišče poti v vse smeri, zato jo lahko upravičeno imenujemo glavna vstopna in prestopna točka za celotno regijo.



Dostopnost (kolo)



Dostopnost s kolesom je v primerjavi z avtomobilom in javnim prometom v istem časovnem obsegu seveda manjša, a vseeno konkurenčna. Slika kaže dostopnost s kolesom iz izbranih železniških postaj oz. postajališč. Izračun dostopnosti s kolesom sicer ne upošteva reliefa, torej bi za primerjavo na bolj razgibanih delih občine v praksi rabili močne noge ali električno kolo.



pešpoti

- etapa 10: Grahovo ob Bači
- etapa 11: Most na Soči–Tolmin
- etapa 12: Tolmin–Kobarid
- etapa 17: Tolmin–planinski dom Pod Ježo
- Kosmačeva učna pot

kolesarske poti

- etapa 4: Bovec–Tolmin
- etapa 5: Tolmin–Zakojca
- tura Črvov vrh
- tura Šentviški vrh
- tura široko
- Soška kolesarska pot

- državna cesta
- železniška proga
- železniške postaje
- občina Tolmin
- državna meja

JAVNOMNENJSKA RAZISKAVA

Poleg preučenih že izdelanih strokovnih podlag in opravljenih terenskih ogledov se je meseca januarja 2022, v sklopu izdelave urbanistične študije, izvedlo tudi anketiranje javnosti in nekaterih ključnih deležnikov.

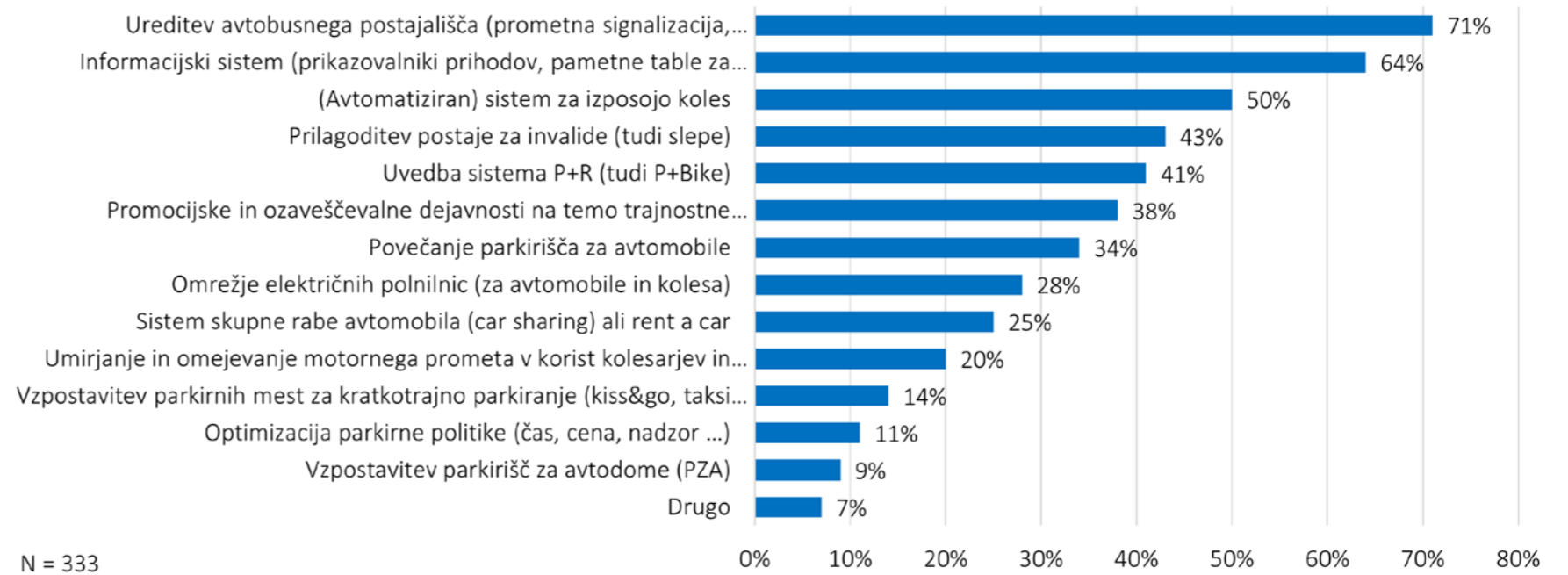
Cilj ankete je bil ugotoviti kateri ukrepi se občanom zdijo najpomembnejši pri ureditvi železniške postaje Most na Soči in njenem spremljajočem programu. Pridobili smo 333 ustrezno izpolnjenih anket.

Večina vprašanih bi si najbolj želela predvsem osnovnih ureditev, tj. ureditev avtobusnega postajališča s prometno signalizacijo, nadstrešnico, sedišči, voznimi redi itd. (71 %). Želijo si tudi boljšega obveščanja o prihodih avtobusov in vlakov s prikazovalniki, pametnih tabel za obveščaje o stanju prometa in razpoložljivosti parkirnih mest, mobilno aplikacijo ipd. (64 %) ter vzpostavitev sistema za izposajo koles (50 %). Anketiranci se zavedajo, da ob urejanju površin za pešce, kolesarje in druge nikakor ne smemo spregledati invalidov in ostalih ljudi z omejeno mobilnostjo (43%). Mednje vključujemo vse osebe, ki pri gibanju v prostoru potrebujejo posebno pozornost (dostopi s klančinami, dvigala, taktilne oznake ...). Takšni so starejši ali osebe z invalidnostjo in začasnimi okvarami oziroma omejitvami, na primer s težavami pri gibanju, vidu, sluhu, z zmanjšanimi kognitivnimi funkcijami, osebe z vozički, malimi otroki ali težko prtljago. Med drugim so izpostavili tudi željo po modernizaciji železnic z večjo frekvenco in krajšimi potovalnimi časi, usklajenim voznim redom vlakov z avtobusi ter dodatni ureditvi železniške postaje z uporabniku bolj prijetnimi čakalnicami, urejenimi sanitarijami, dodatnimi smetnjaki, avtomatom za hrano in pijačo, bankomatom idr.

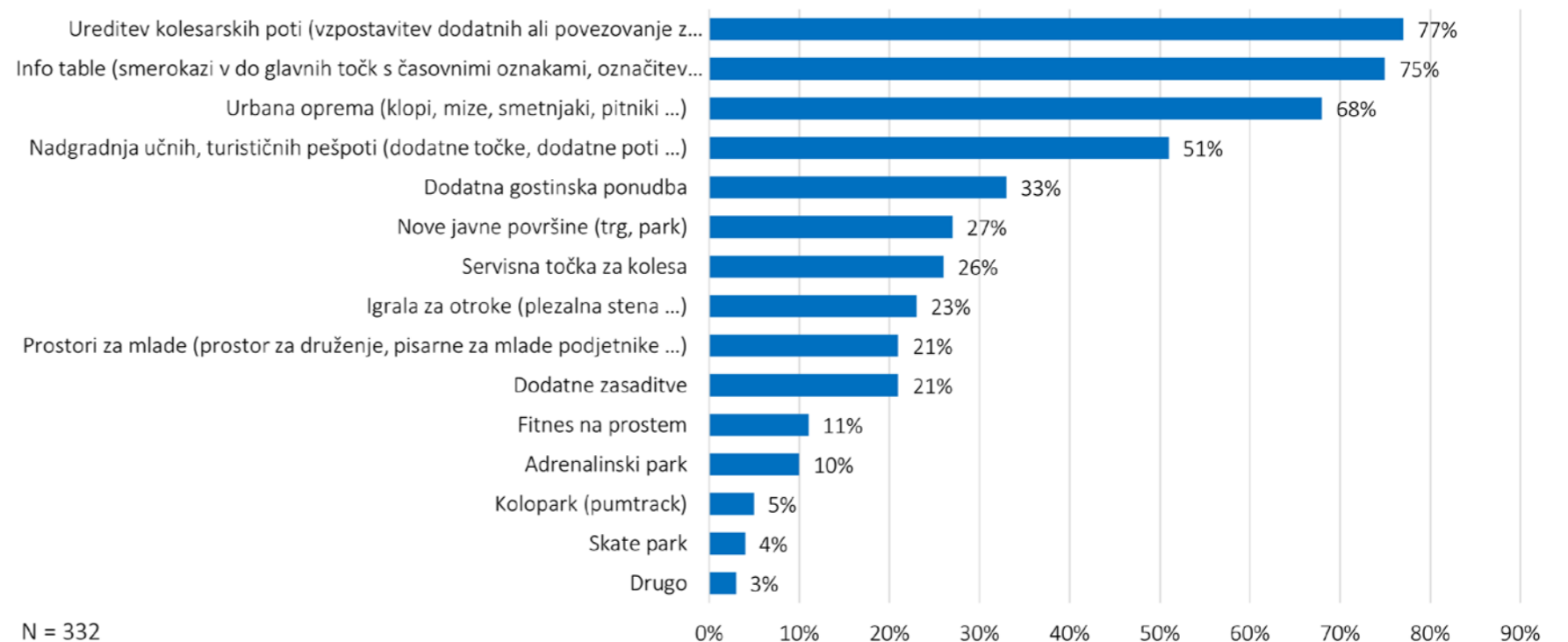
Ko govorimo o spremljajočem programu na železniški postaji Most na Soči, si večina želi ureditev kolesarskih poti, tj. vzpostavitev dodatnih ali povezovanje z obstoječimi potmi (77 %) ter nadgradnjo učnih in turističnih pešpoti (51 %). Poleg tega si želijo boljšega informiranja uporabnikov, na primer s smerokazi do glavnih točk s časovnimi oznakami, označitvijo rekreacijskih peš in kolesarskih poti ter informacijami kako lahko pridejo naprej v druge kraje v Posočju (75 %). Izpostavili so tudi željo po namestitvi urbane opreme (klopi, mize, smetnjaki, pitniki ...), dodatno gostinsko ponudbo in novimi javnimi površinami (trg, park).

Tudi rezultati drugih anket, ki jih je izvedla Občina Tolmin kažejo, da javni prevoz (avtobus, vlak) v tem trenutku še ni prepoznan kot učinkovito sredstvo mobilnosti, komentarji občanov pa izkazujejo zelo visoko stopnjo pripravljenosti uporabe javnega prevoza ob optimizaciji ponudbe, in da (avto)vlak izkazuje potencial predvsem pri povezavi z Gorenjsko in Ljubljano.

Najpomembnejši ukrepi na temo UREDITVE ŽELEZNIŠKE POSTAJE MOST NA SOČI



Najpomembnejši ukrepi na temo SPREMLJAJOČEGA PROGRAMA NA ŽELEZNIŠKI POSTAJI MOST NA SOČI



3. PREDLOG UREDITVE

PROGRAM

Multimodalna točka

Program nove multimodalne točke je organiziran v smiselnih, kompaktnih programskih sklopih. Vsi objekti razen enega so ohranjeni in osmišljeni z novim programom.

Program obstoječih objektov:

- Obstoječa železniška postaja: bar/restavracija, butični hotel, muzej.
- Multi objekt (rekonstrukcija obstoječega skladišča): glavna čakalnica središča, info točka in prodaja kart, trgovina s spominki, sanitarije, bar/restavracija, poslovni prostori za mlade podjetnike.
- Obstoječi sanitarni objekt: servis in izposojevalnica koles, rent-a car.

Območje nove multimodalne točke je organizirano kot enovita ploščad, ki jo sestavljajo posamezni programski sklopi:

- Na osrednjem delu ploščadi je že omenjeni multi objekt.
- Na SZ delu ploščadi, med multi objektom in obstoječo postajo, je odprta površina. Ta del ploščadi je oblikovan kot nov javni trg z razgledno ploščadjo, razbremenjeno motornega prometa. Streha multi objekta je podaljšana nad ploščad. Pod tem delom strehe je vhod v podhod do železniških peronov.
- Na V delu ploščadi se nahaja avtobusno postajališče, pred njim pa parkirišče s 4 PM za invalide. Na tem delu ploščadi je urejen tudi dovoz do postajnega poslopja.
- Na JV strani območja je parkirišče z 31 parkirnimi mesti, od tega 4 za e-vozila.
- Na JZ strani ploščad meji na območje železniških tirov in je omejeno z ustrezno ograjo.

Program v stavbah postajnega območja se umesti v pritlični nivo, s čimer je jasno poudarjen pomen javnega parterja, hkrati so na pomembnem križišču potniškega transporta zagotovljeni univerzalno dostopni prostori.

Celotno območje multimodalne točke deluje kot potniški otok, ki je namenjen izključno pešcu. Pešec se tako po njem lahko brez nevarnosti sprehaja med programi in različnimi oblikami prevoza.

Multi objekt

Multi objekt je predviden kot nadgradnja obstoječega skladiščnega objekta. Nova stavba predstavlja centralno točko postajnega območja. Poleg prometnega (železnica, avtobus) programa stavba vključuje tudi javni servis - turistično informacijski center in dodatni poslovni program. Stavba je na SZ strani podaljšana z dodatno streho, ki prekriva vhod v podhod do peronov in deluje kot odprti paviljon. Ta del predstavlja tudi navezavo na preostali del odprte ploščadi - trga.

Avtobusno postajališče

Avtobusno postajališče je urejeno ob SV fasadi multi objekta s prostorom

za dva avtobusa. Dostop do avtobusov je nadkrit z napuščem strehe multi objekta. Sodobnejši tip čakalnice, tako za avtobus kot vlak, je umeščen v novem multi objektu z odprto, zračno in svetlo zasnovo, ki je nasprotje zaprtemu zavetju čakalnice, kot jo lahko obiščemo danes. Tudi v tem primeru čakanje popestrijo spremljevalnimi programi (kot npr. trafika, pekarna in info točka), ki so umeščeni v pritlično etažo multi objekta.

Trg (in vstopni paviljon)

Poudarek prostorske zasnove nastopi med obstoječo stavbo železniške postaje in novim multi objektom, kjer se med priključkom dostopne ceste in omenjenim paviljonom izoblikuje vstopni trg. Gre za mešano območje, namenjeno tako zadrževanju kot prehajanju. Tu se v presledku med staro in novo stavbo ustvari vozlišče vseh poti preko območja.

Avtovlak

Vrsta vozil, ki čakajo vkrcanje na avtovlak čaka ob peronu št. 3 na JZ strani postajnega območja, tj. na območju današnje nakladalne ploščadi namenjene lesni industriji. Dovoz do ploščadi za nalaganje na avtovlak je urejen preko dvosmerne ceste. Poleg te ceste je urejen še dodatni pas za čakajoča vozila. Čakalna vrsta vozil se lahko v izjemnih primerih podaljša tudi na dovozno cesto. Za vstop na potniški del avtovlaka je urejen dodatni (tretji) peron, ki je z ostalimi peroni in postajno stavbo povezan z podhodom.

Podhod in peroni

Bistvena pridobitev multimodalne točke je ureditev novih peronov na območju železniških tirov, ki dobijo tudi nadstrešnice. Udobje uporabe železniškega prometa se tako bistveno izboljša. Pripadajoči podhod do peronov poteka do nove postajne stavbe - multi objekta na eni strani in do nakladalne ploščadi za avtovlak na drugi strani postajnega območja. Podhod ima poleg ergonomskih stopnišč na vsaki stični točki dodano tudi dvigala.

Glavni vstop v podhod je urejen pod podaljšano streho multi objekta in tako predstavlja sestavni del centralnega odprtega prostora - trga. Stopnišče je postavljeno v os podhoda kar ustvarja jasen vizualni vtis komunikacije med trgom in peroni.

Kolesarnica

Kolesarnico za izposajo in servis koles se uredi v nekdanjem sanitarnem objektu. Zraven objekta so tudi pokrita parkirna mesta za kolesa. Poleg varnega parkiranja koles so tako na tem mestu možna tudi hitra kolesarska popravila ali izposoja. Umestitev koles v prepoznavno in lepo ohranjeno historično stavbo postavlja kolesarstvo na pomembno mesto.

Stara železniška postaja

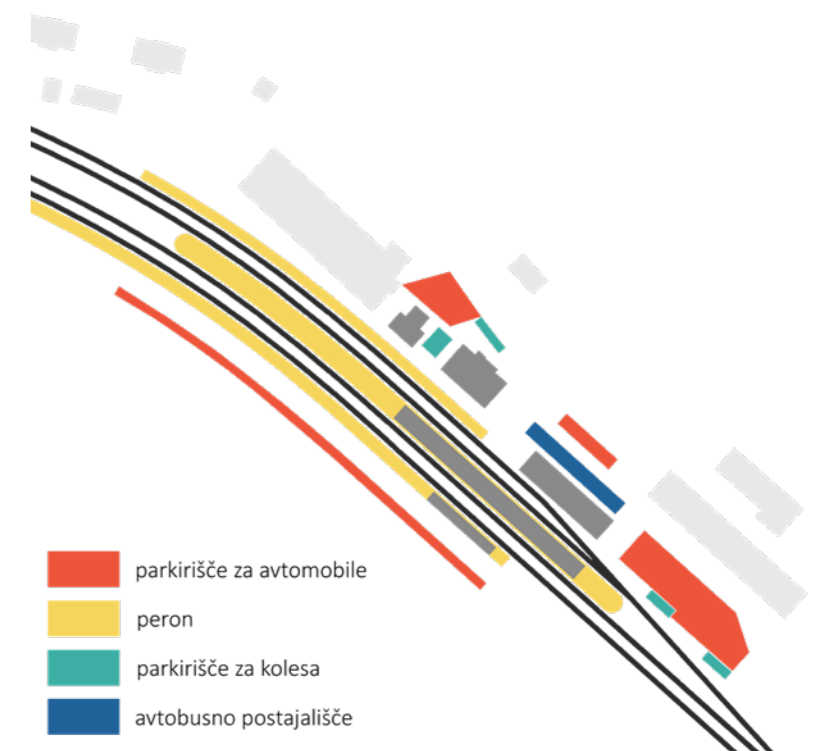
Dejstvo je, da postajne čakalnice najbolje delujejo v simbiozi s spremljevalnimi programi kot so gostišča, muzeji ali trgovine. Obstoječi objekt že-

lezniške postaje tako postane večnamensko središče za obiskovalca: od restavracije, trgovine spominkov in muzeja pod odprtim ostrešjem, ter pisarniških prostorov za železnice v nadstropju.

Kor razširitev programa je možno v stavbi urediti tudi turistične namestitve v smislu manjšega hotela butične narave. Historični in železniški karakter stavbe je v tem kontekstu potencialna prednost.

Dodatna varianta ureditve

Dodatna možnost zasnove nove ureditve je preprostejša verzija že opisane rešitve: multi objekt se ne podaljša z nadstrešnico in vhod v podhod se uredi znotraj multi objekta, ki je v obstoječih gabaritih. Pri takšni rešitvi je v multi objektu posledično manj prostora za dodatni oz. spremljevalni program. Manj ugodna je tudi usmeritev povezovalnega stopnišča, ki mora biti prečno postavljeno glede na os podhoda. Se pa poveča površina trga.



GOSPODARSKA POVRŠINA

Je namenjena za potrebe nakladanja hlodovine ali drugega tovora na vlak. V primeru, da le ta ne bi bila več v funkciji, se lahko površina preoblikuje v javno površino ali površino za dodatno parkiranje. Javni program lahko oblikuje "pumptrack", rekreacijsko parkovni prostor ali prostor za avtodome.

AVTOVLAK

Ploščad za avtovlak, na katerega se vkrcajo vozila, ki čakajo na na vozni površini pred ploščadjo za vrkcanje.

NOVI MULTI OBJEKT

Obstoječi objekt je s svojo zasnovo neustrezen, tako s stališča višine pritličnega nivoja kot tudi s stališča hermetičnosti stavbnega volumna. Na novo preoblikovan objekt sledi izročilu tipično oblikovanega kozolca, ki s svojo strukturo predstavljajo unikatno kulturno dediščino. Objekt se preoblikuje v transparentno strukturo v kateri dobi prostor TIC (turistično informacijski center) s čakalnico v pritličju in večnamenski prostor v nadstropju. Le ta lahko služi kot dvorana, prostori za mladinsko dejavnost, medgeneracijski prostor, prostor za mlade podjetnike itd. Pred objektom se nahaja postajališče za avtobuse in parkirišče za invalide.

OBSTOJEČA ŽELEZNIŠKA POSTAJA

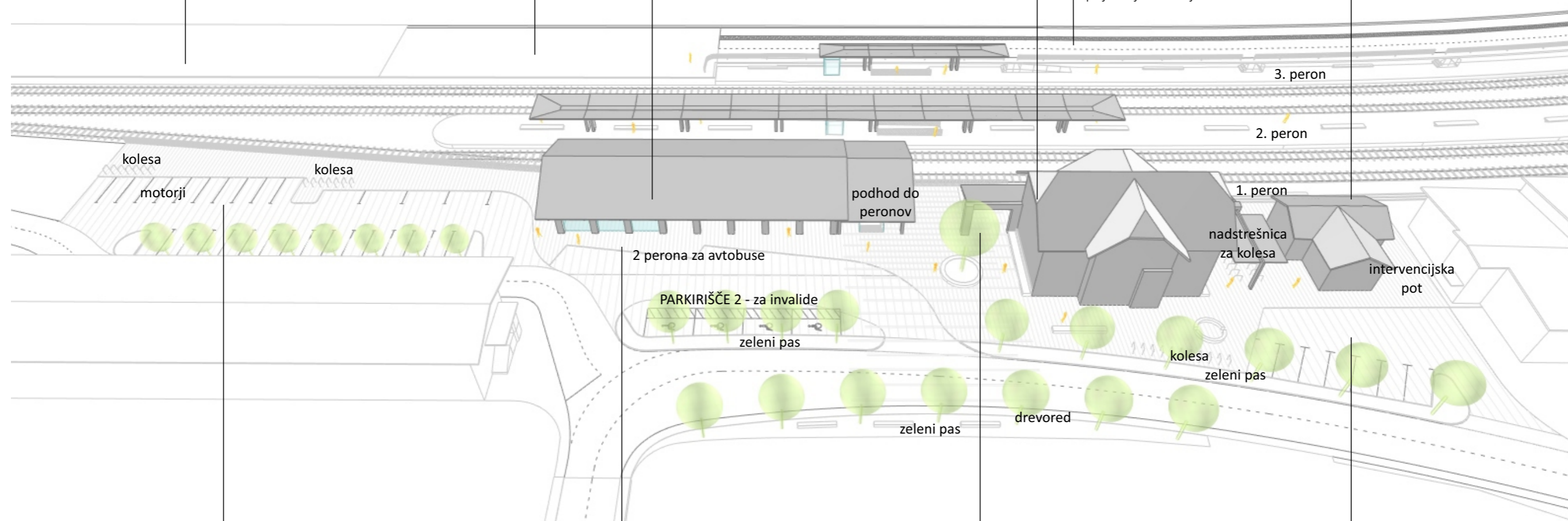
Obstoječa železniška postaja lahko poleg čakalnic ponudi programsko obogatitev z gostinsko ponudbo z lastnimi sanitarijami in na novo oblikovanim sodobnim interaktivnim muzejem. Glavna pridobitev pa bi lahko bil Hotel na železniški postaji, prvi tovrsten v Sloveniji. Sobivanje različnih programov bi bila velika obogatitev ne le objekta temveč celotnega postajnega območja.

ČAKALNA POVRŠINA ZA AVTOVLAK

Locirana je vzporedno s tretjim peronom. Ta površina je hkrati tudi površina z urbano opremo, ki čakajočim na avtovlak omogoča prijetnejše čakanje.

IZPOSOJA KOLES IN SERVIS,

RENT A CAR in SANIATRIJE Objekt, kjer se trenutno nahajajo sanitareje se programsko nadgradi z izposojno koles in servisom za kolesa ter pisarno za izposajo avtomobilov. Nove sanitarije se lahko locirajo v novem železniškem podhodu. Na ta način se pridobi dodatni prostor za potrebe uporabnikov športne turistične ponudbe.



PARKIRIŠČE 1

Parkirišče, locirano na vzhodnem delu postajnega območja je namenjeno za osebna vozila, motorje in delno tudi za kolesarje. Povezava do podhoda na perone je skozi oz. mimo novega multiprogramskega objekta

AVTOBUSNA POSTAJA

Prostor za avtobuse se nahaja pred transparentnim in zračnim novim multi objektom, ki združuje več funkcij. Streha objekta, ki delno prekriva postajališči za avtobuse omogča uporabnikom kvalitetnejše sestopanje in vstop v primeru slabega vremena.

TRG - OSREDNJI VSTOPNI PROSTOR

Na mestu predhodno odstranjenega objekta se nahaja osrdenjo tržni prostor, ki prehaja na eno strani v odprto pokrito površino multi programskega objekta z avtobusno postajo. S tržne površine je vstop v podhod, ki povezuje trg s peroni in vstopno ploščadjo za avtovlak, hkrati pa se tržni prostor povezuje s predprostorom železniške postaje in prvim peronom.

PARKIRIŠČE 3

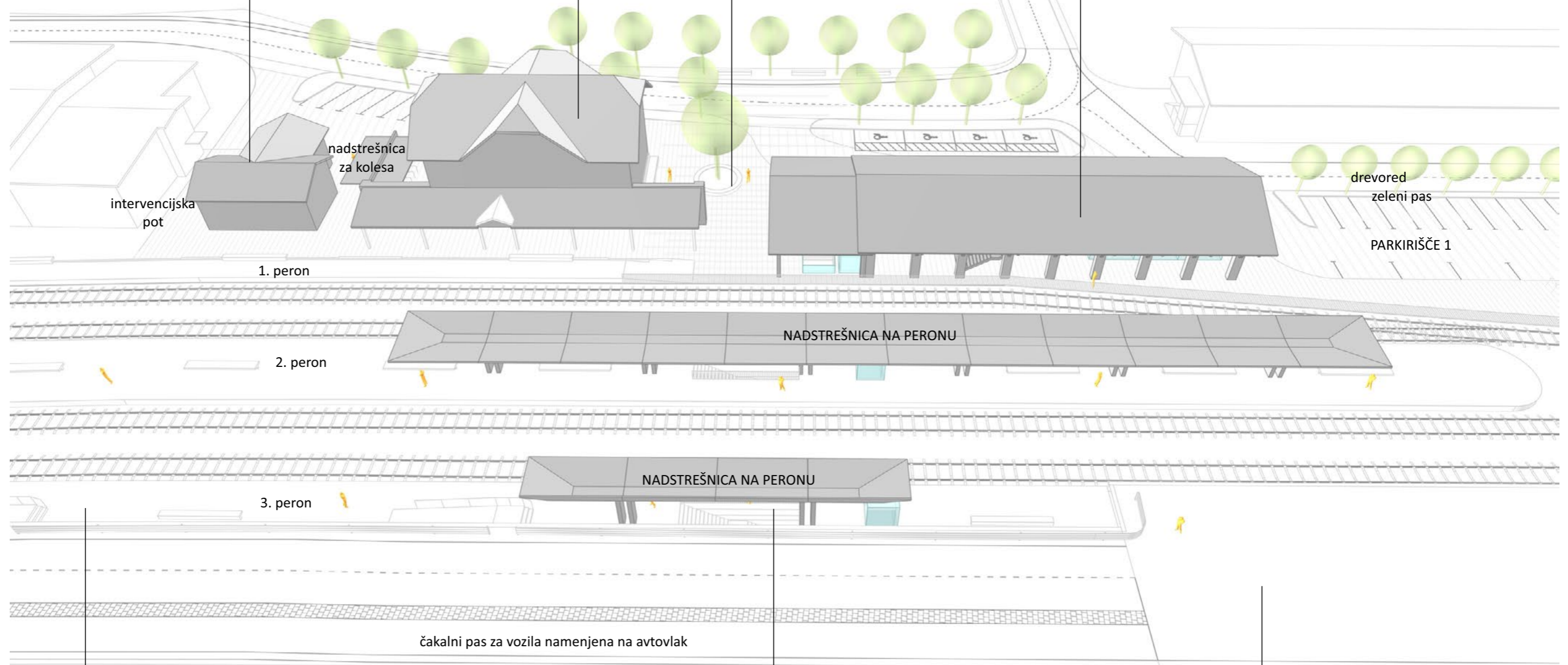
Ob železniški postaji in pred objektom za izposajo koles in avtomobilov se nahaja manjše parkirišče za potrebe hotela in rentacar-ja.

IZPOSOJA KOLES IN SERVIS, RENT A CAR in SANIATRIJE
 Objekt, kjer se trenutno nahajajo sanitareje se programsko nadgradi z izposajo koles in servisom za kolesa ter pisarno za izposajo avtomobilov. Nove sanitarije se lahko locirajo v novem železniškem podhodu. Na ta način se pridobi dodatni prostor za potrebe uporabnikov športne turistične ponudbe.

OBSTOJEČA ŽELEZNIŠKA POSTAJA
 Obstoječa železniška postaja lahko poleg čakalnic ponudi programsko obogatitev z gostinsko ponudbo z lastnimi sanitarijami in na novo oblikovanim sodobnim interaktivnim muzejem. Glavna pridobitev pa bi lahko bil Hotel na železniški postaji, prvi tovrsten v Sloveniji. Sobivanje različnih programov bi bila velika obogatitev ne le objekta temveč celotnega postajnega območja.

TRG - OSREDNJI VSTOPNI PROSTOR
 Na mestu predhodno odstranjenega objekta se nahaja osrednji tržni prostor, ki prehaja na eno strani v odprto pokrito površino multi programskega objekta z avtobusno postajo. S tržne površine je vstop v podhod, ki povezuje trg s peroni in vstopno ploščadjo za avtovlak, hkrati pa se tržni prostor povezuje s predprostorom železniške postaje in prvim peronom.

NOVI MULTI OBJEKT
 Obstoječi objekt je s svojo zasnovo neustrezen, tako s stališča višine pritličnega nivoja kot tudi s stališča hermetičnosti stavbnega volumna. Na novo preoblikovan objekt sledi izročilu tipično oblikovanega kozolca, ki s svojo strukturo predstavljajo unikatno kulturno dediščino. Objekt se preoblikuje v transparentno strukturo v kateri dobi prostor TIC (turistično informacijski center) s čakalnico v pritličju in večnamenski prostor v nadstropju. Le ta lahko služi kot dvorana, prostori za mladinsko dejavnost, medgeneracijski prostor, prostor za mlade podjetnike itd. Pred objektom se nahaja postajališče za avtobuse in parkirišče za invalide.



ČAKALNA POVRŠINA ZA AVTOVLAK

Locirana je vzporedno s tretjim peronom. Ta površina je hkrati tudi površina z urbano opremo, ki čakajočim na avtovlak omogoča prijetnejše čakanje.

PODHOD

Iz osrednjega TRGA (varianta B) ali izpod strehe multiprogramskega objekta (varianta A) je vstop v podhod. Podhod povezuje vstopno točko na postajno območje s tremi peroni in območjem za avtovlak. Pohod poveže severni in južni del postajnega območja.

AVTOVLAK

Ploščad za avtovlak, na katerega se vkrcajo vozila, ki čakajo na na vozni površini pred ploščadjo za vrkanje.

PROMET

Železniški promet

Nadgradnja železniške postaje Most na Soči predvideva odstranitev nekaterih tirov, s čimer se izboljša varnost za potnike in tudi srečevanje oziroma prehitevanje vlakov.

Nova zasnova tirnih naprav na nadgrajeni postaji Most na Soči predvideva 4 postajne tise, in sicer tir 1 in tir 2 približno na enaki lokaciji kot sta obstoječa tira 1 in 2 ter tira 3 in 4, ki sta približno na lokaciji obstoječih tirov 4 in 5. Takšna zasnova tirov omogoča srečevanje dveh potniških vlakov (na novih tirih 2 in 3), hkratno polnjenje/praznjenje avtovlaka (na novem tiru 4) ter srečevanje ali prehitevanje tovornega vlaka oziroma muzejskega vlaka. Prvi peron je predviden ob tiru 1, drugi perona pa v obliki otočnega perona med tiroma 2 in 3. Klančina za uvoz iz izvoz vozil na oziroma iz avtovlaka je predvidena na sredini novega tira 4. Desno od te klančine je ob novem tiru 4 predviden tretji peron, in sicer za vstop potnikov, ki potujejo v potniškem vagonu avtovlaka. Ob levi polovici novega tira 4 se rekonstruira nakladalna klančina.

Medtirna razdalja med tiroma 3 in 4 je približno enaka obstoječi (med obstoječima tiroma 4 in 5). Medtirna razdalja med tiroma 2 in 3 je 10,30m, kar omogoča umestitev otočnega perona s sredinskim dostopom nanj. Medtirna razdalja med tiroma 1 in 2 je 4,50 m, kar omogoča postavitev signalnovarnostnih naprav ob upoštevanju normalnega svetlega profila. Okvirne koristne dolžine tirov so približno 220 m za tira 1 in 2, 360 m za tir 3 in 530 m za tir 4. Dolžine peronov so 150 m ali več. Na drugem peronu je predvidena nadstrešnica dolžine 80 m. Nadstrešnica je predvidena tudi na tretjem peronu, vendar v krajši obliki. Dostop do peronov je zagotovljen s podhodom, ki poteka preko vseh tirov. Svetla širina se določi v naslednjih projektnih fazah. Dostop na drugi peron je sredinski. Na peronu se zagotovi tudi zavetišče, ki nudi zavetje pred vremenskimi vplivi. Dolžine tirov in medtirne razdalje v tej fazi niso natančno določene, saj gre za idejni predlog, ki je podan brez geodetskih snemanj celotnega postajnega območja.

Geometrijski elementi glavnega prevoznega tira se ohranijo v največji možni meri glede na obstoječe stanje. Tudi višinski potek tirov preko železniške postaje je enak obstoječemu.

V naslednjih projektnih fazah se lahko preveri možnost znižanja nivelete postajnih tirov na območju postajnega poslopja, če bi s tem lahko izboljšali arhitekturno urbanistične elemente celotnega postajnega območja (znižanje gornje kote peronov, ki so sicer predvideni na višini 550 mm nad GRT).

Na tiru 1 je predvidena gradnja čistilne jame, ki bo nadomestila obstoječo na sedanjem tiru 4. Elektrifikacija postaje ni predvidena. Predvidena je ustrezna razsvetljava postajnega območja. SV naprava se nadgradi, saj obstoječe SV naprave ne omogočajo predlagano nadgradnjo.

V naslednjih projektnih fazah bi bilo treba pred začetkom podrobnejšega

projektiranja tirno shemo železniške postaje natančneje določiti na osnovi geodetskega posnetka obstoječih tirnih naprav, prometno-tehnoloških potreb in v skladu z veljavnimi predpisi ter predlagano idejno rešitvijo multimodalne točke.

Postajna poslopja se preuredijo v skladu z arhitekturnimi zasnovami, ki so predstavljena v ostalih poglavjih predmetne študije.

Cestni promet

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

Zasnova cestnega omrežja zajema rekonstrukcijo državne ceste R3-609/1066 Čepovan–Most na Soči, vzdolž območja železniške postaje, tj. od mostu čez reko Idrijco, približno do gospodarskega objekta podjetja Siapro d.o.o. Zasnova predvideva tudi ureditev parkirišč na območju sedanje nakladalne rampa in dela površin že obstoječih parkirišč. Uredi se tudi obstoječa dostopna pot za poslovni objekt (Postaja 11b) ter stanovanjska objekta z naslovoma Postaja 14 in 15. Parkirišče je namenjeno parkiranju osebnih vozil (tudi električnih), motorjev in koles.

Obstoječe avtobusno obračališče se ukine, površine pa se deloma nameeni parkiriščem (7 PM) za goste objekta sedanje železniške postaje (npr. hotel, muzej, gostinski obrat ipd.), peščem (trg) in kolesarjem (parkirišče za kolesarje). Nove parkirišča in površine pred obstoječim objektom sedanje železniške postaje se od regionalne ceste R3-609 loči z zelenico. Avtobusno postajališče se uredi pred novo oblikovanim multi objektom, kjer se poleg 2 parkirnih mest za avtobuse uredi tudi 4 parkirna mesta za invalide.

Nova krožna dostopna cesta do avtobusnega postajališča omogoča dostop avtobusom, shuttle busom, taksijem, invalidom in drugim uporabnikom teh površin. Lokalna cesta, ki omogoča dostop do stanovanjskih objektov Postaja 14 in 15 ter dostop do parkirišča je zasnovana kot dvosmerna cesta s širino vozišča 5,00 m.

Na južni strani se ob tiru 4 uredi servisna cesta dolžine približno 220 m, ki predstavlja dostop na avtovlak in do manipulativnih površin za pretovor. Cesta je zasnovana kot dvopasovnica s širino prometnih pasov 2 x 2,50m. Poleg vozišča je zasnovan pas za čakajoča vozila na avtovlak dolžine cca. 160 m in širine 2,50 m, ločen od ceste z varovalnim pasom širine 1,00 m.

Rekonstrukcija državne ceste Čepovan–Most na Soči predvideva prilagoditev obstoječe ceste od mostu čez Idrijco mimo gospodarskega objekta podjetja Siapro d.o.o. z navezavo na obstoječe stanje. Zasnovana je dvopasovna cesta s širino prometnih pasov 2 x 3,00 m. Poleg vozišča je na severni strani ceste do stanovanjskega objekta z naslovom Postaja 2 zasnovana površina za pešce z zelenico, drevoredom in klopmi. Kolesarje se vodi skupaj z motornim prometom na vozišču (soporaba voznega pasu – sharrow), pri čemer so kolesarji enakovredni motornemu prometu. Tehnični elementi ceste omogočajo prevoznost predvidenih vozil s

projektno hitrostjo 40 km/h, vendar zaradi umirjanja prometa predlagamo administrativno omejitev 20–30 km/h. Širina vozišča omogoča srečevanje dveh vozil, pri čemer se v območju križišča pred mostom vozišče razširi v krivini. Zavijalni loki priključkov na ceste ter uvozi in izvozi iz vseh parkirišč so preverjeni s traktrisami merodajnih vozil.

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

Avtobusni promet

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

Pred multi objektom se predvidi dve postajališči namenjeni ustavljanju avtobusov. Eno od njiju se lahko nameni daljšemu čakanju avtobusa na potnike (npr. zaradi zamude vlakov ipd).

Do navedenih površin za avtobusni promet so urejeni dovozi iz cestnih ureditev, prav tako pa so v območju ureditve površin za avtobuse urejene površine za dostope pešcev in drugih uporabnikov avtobusnih storitev. Pri zasnovi in umestitvi avtobusnega postajališča je bilo upoštevano načelo funkcionalnosti, ki se pri avtobusnem prometu odraža v zagotavljanju najkrajših dostopnih poti uporabnikov/potnikov od avtobusnega postajališča do drugih privlačnih vsebin potniškega središča. Poleg tega je predvideno čakališče pokrito z nadstrešnico, ki je del ostrejša multi objekta. Ker poleg površin za mirujoči avtobusni promet avtobusi zahtevajo precejšnje manipulacijske površine, so vse manipulacijske površine preverjene s traktrisami merodajnih vozil.

Kolesarski promet

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

Zasnova površin za kolesarski promet zajema sistem vodenja kolesarjev in motornega prometa skupaj na vozišču, pri čemer so kolesarji enakovredni motornemu prometu. Ti cestni odseki so posebej označene s talnimi označbami (piktogrami Sharrow) in prometnimi znaki. Ob tem so predvidena tudi parkirišča za kolesarje, od tega pokrito parkirišče za kolesarje z 28 PM ter stojala za kolesa z 22 PM pred hotelom ter 16 PM ob

robu parkirišča na vzhodni strani obravnavanega območja.

Kolesarske površine so načrtovane v okviru zmožnosti in razpoložljivega prostora. Dokaj ozke ceste ter umirjanje prometa (s hitrostnimi omejitvami in uporabo različnih vrst tlakov) na ožjem območju multimodalne točke vplivajo na približno enako hitrost kolesarjev in motornega prometa, zato souporaba voznega pasu (sharrow) predstavlja eno izmed možnih načinov izvedbe kolesarske povezave. Široke površine na tlakovanih ploščadih pa omogočajo udoben dostop do centralnega dela potniškega središča do parkirnih površin za kolesa in drugih prometnih površin ali storitev, ki se izvajajo na območju. Zagotovljene so uporabne površine parkiranih koles in dovolj manipulacijskega prostora za kolesarjenje do teh parkirišč za kolesa.

Peš promet

Celotno območje je oblikovano tako, da je prijazno do gibalno oviranih oseb, brez arhitekturnih preprek ki bi jim onemogočale dostop do posameznih območij. Manjše nivojske razlike so urejene na način, da jih je mogoče enostavno premagati. Večje nivojske razlike se pojavljajo na območju trga pred kolodvorom in na delu kjer se nahaja podhod do perona.

Dostopi do peronov so omogočeni preko podhoda, do katerega se dostopa preko stopnic ali dvigala, ki se pri varianti A nahaja v multi objektu, pri varianti B pa ob njem. Iz podhoda je dostop do perona prav tako mogoč preko stopnic ali dvigala, ki se odpira neposredno na zavetje na peronu. Ideja celotne ureditve za peš promet temelji na komunikacijskem vozlišču, ki v obliki manjšega trga predstavlja osrednje območje prilagojenemu uporabi pešcev. Urejeno je tako, da omogoča čim krajše povezave med programski sklopi ter med njimi hkrati ohranja največjo možno preglednost.

Mirujoč promet

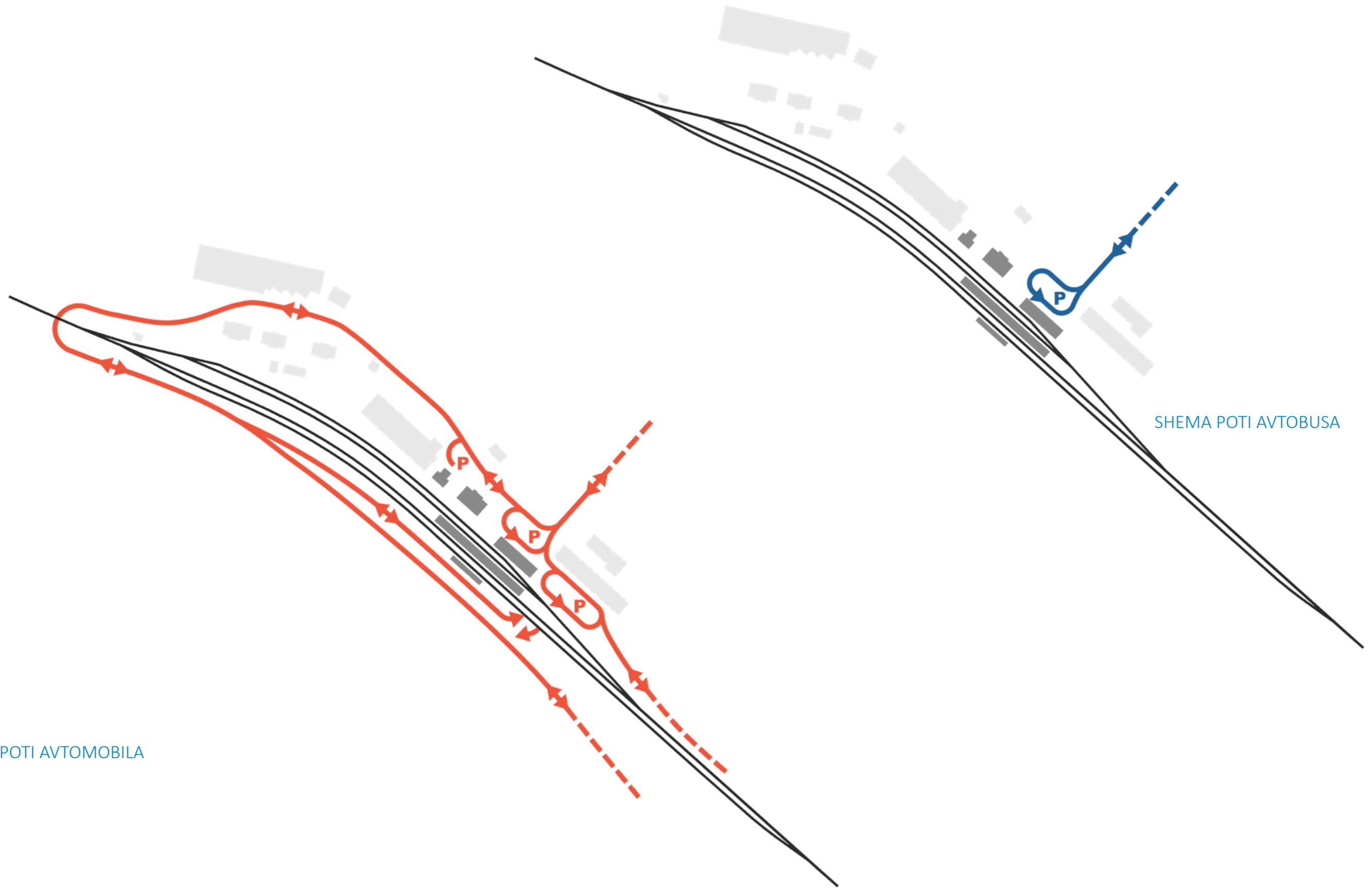
Ureditve površin za parkirišča osebnih vozil so načrtovane skladno s področnimi predpisi za parkirišča in mirujoči motorni promet.

Zasnova površin vseh parkirišč je načrtovana po principu funkcionalnosti rešitev za uporabnike, kar se da kratkih razdaljah od parkirnih površin do ostalih storitev multimodalnega središča in zagotavljanja maksimalnega števila parkirnih mest na razpoložljivem prostoru.

Zasnova površin s parkirišči za motorni promet zajema ureditve več ločenih površin, in sicer:

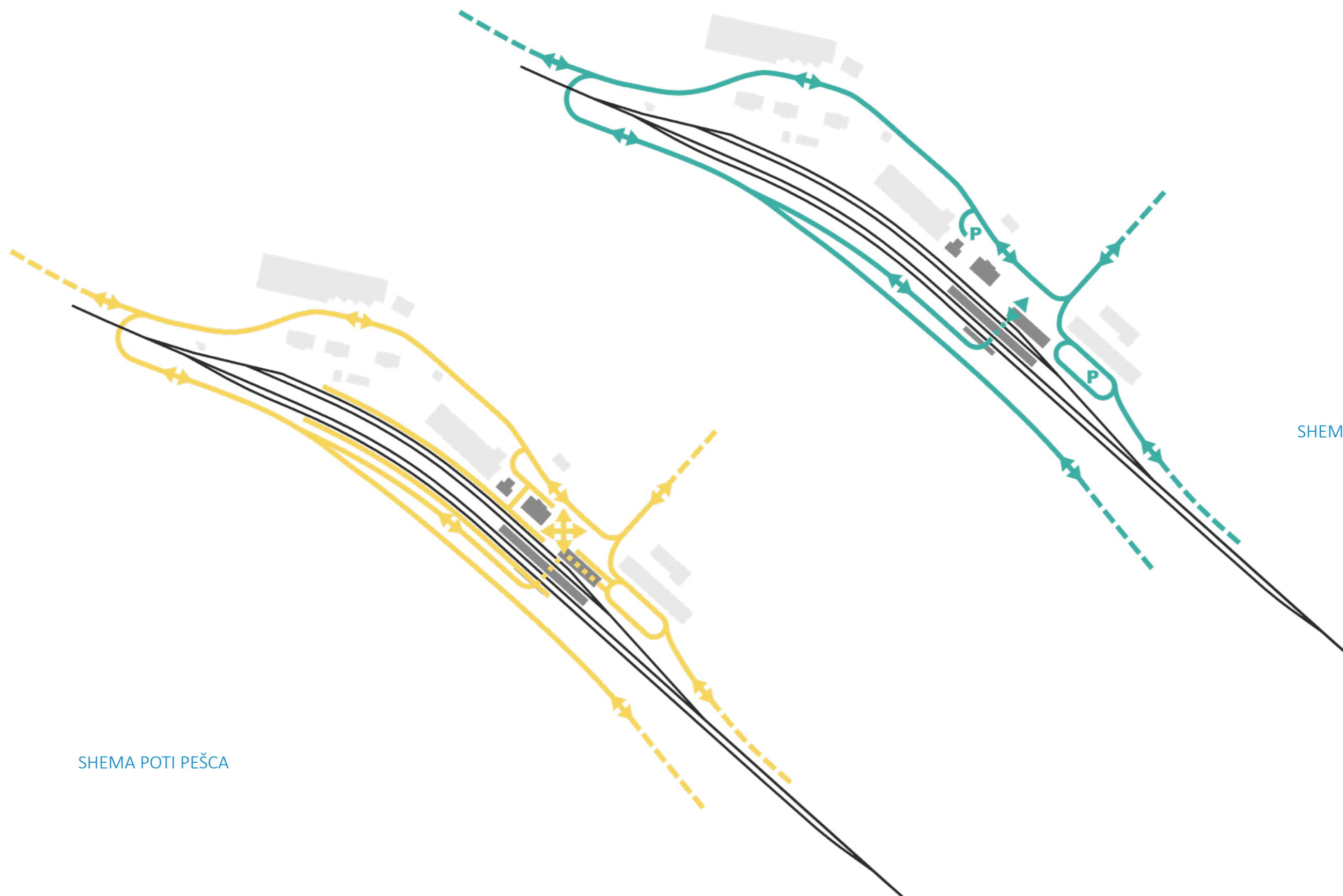
- Parkirišče za osebna vozila na ploščadi ob multi objektu z 31 PM površine (od tega 4 PM za e-vozila)
- Parkirišče za osebna vozila za invalide s 4 PM
- Parkirišče za osebna vozila pred staro železniško postajo s 7 PM
- Parkirišče za čakajoča vozila na avtovlak v dolžini 160 m, kar predstavlja približno 32 PM
- Parkirišče za motorje s 4 PM na ploščadi ob multi objektu
- Parkirišče za avtobuse z 2 PM pred multi objektom

Do navedenih parkirišč so urejene cestne povezave, prav tako pa so v območju parkirišč predvidene površine za dostope pešcev. Pri zasnovi in umestitvi posameznih parkirišč je bilo upoštevano načelo funkcionalnosti, ki je odvisna predvsem od dolžine dostopnih poti uporabnikov od parkirišča do drugih vsebin potniškega središča oz. objektov kateremu parkirišča pripadajo. Velikost parkirišč je načrtovana skladno s predpisi, vse manipulacijske površine in dovozne ceste na parkiriščih so grafično preverjene s trakrisami merodajnih vozil in omogočajo prevoznosti in srečevanja vozil.



SHEMA POTI AVTOMOBILA

SHEMA POTI AVTOBUSA



HEMA POTI KOLESARJA

HEMA POTI PEŠCA

URBANISTIČNO ARHITEKTURNA ZASNOVA

Predlog nove zasnove temelji na ambiciji poudariti postajni objekt in s tem namen postajnega območja, ki je v prvi vrsti kakovostna multimodalna točka. V ta namen predlagamo premik postajnega poslopja iz obstoječe postajne stavbe na drugo lokacijo - v bližnje postajno skladišče, ki postane novi postajni objekt in vsebuje različne programe zato ga imenujemo **multi objekt**. S tem premikom postajne stavbe pridobimo nekaj pomembnih izboljšav:

- postajni objekt je prostornejši in tako omogoča boljše uporabniško izkušnjo, saj pod eno streho umestimo čakalnico, nakup kart, vhod v podhod do tirov, in dodatni oz. spremljevalni program (turistična info točka, gostinski in trgovski program)
- objekt lahko v višji etaži vsebuje tudi poslovno dejavnost ali upravne prostore železnice oz. prevozniško (bus) podjetja.
- pred novim postajnim objektom je več prostora do roba območja (rob brežine proti reki), zato je možna boljša umestitev prometne ureditve pred objektom.
- postajni objekt je viden že ob dostopu do območja, saj je postavljen v osi dovoza čez most. Zaradi transparentnosti stavbe je zagotovljen tudi vizualni stik z območjem tirov - uporabnik multimodalne točke ima tako vizualni stik z vsemi elementi postajnega prometa (vlak, avtobus, avtovlak)

Odstranitev gostinskega objekta

Dodatni poseg za zagotovitev večje prostornosti odprte tržne površine je odstranitev obstoječega gostinskega objekta, na JV strani obstoječe postajne stavbe.

Trg

Med novim in starim postajnim objektom tako nastane odprta tržna površina, ki deluje kot centralni prostor oz. vozlišče postajnega območja in povezuje oba objekta, avtobusno postajo in s vhodom v podhod tudi železniški program. Hkrati ta površina deluje kot manjši trg in s tem postajno območje dobi urbano dimenzijo - postane urbana enota. Na trgu so umeščeni elementi urbane opreme (klopi) in dekorativni element, npr. krožni motiv zelenja z večjim drevesom.

Tlakovana ploščad

Pomemben element urbane ureditve je tudi tlakovanje ploščadi okrog multi objekta, ki poteka čez prometne površine po celotnem območju. Izvzeta je le regionalna cesta in cesta mimo JV parkirišča. S tem je vizuelna površina ploščadi oz. prostora pred multi objektom zelo razširjena in uporabnik oz. pešec dobi vtis o večji urbani površini. Tako je presežen problem obstoječega stanja - postajna stavba dobi svoj predprostor in uporabniki doživijo pomembnost in vlogo postajne stavbe kot multimodalne točke, ki ima s tem pomembno vlogo za širši prostor.

Avtovlak

Pomembna novost je tudi premik lokacije za nakladanje na avtovlak, ki se iz obstoječe lokacije premakne na JZ rob postajnega območja. Na novi lokaciji si nakladalna ploščad za avtovlak deli obstoječo površino z dovoznim pasom, potniškim peronom in na južnem delu še z skrajšano cono

za gospodarsko dejavnost (pretovor lesa). Do perona avtovlaka je speljan tudi podhod. Peron ima nadstrešnico.

Premik cone za avtovlak predstavlja sprostitev odprtih površin JV od multi objekta. Na tem mestu se uredi glavno parkirišče za uporabnike postaje oz. multimodalne točke. Na ta način se močno razbremeni mirujočega prometa na preostalih zunanjih površinah okrog postajnih objektov.

Podhod in peroni

Podhod od postajne stavbe do železniških peronov predstavlja bistveno izboljšavo uporabnosti in komforta železniškega potniškega prometa na te postaji. Vse vhodno - izstopne točke so urejeni z ergonomskimi stopnišči in dvigali, ki so ustrezna za invalide. Pozicija podhoda izhaja iz centralne tržne površine, kar skrajšuje poti potnikov in dodatno podpira uvedbo urbane površine - trga. Za ta namen so načrtno uporabljeni peroni, s širino, ki omogoča sredinsko postavitve podhoda.

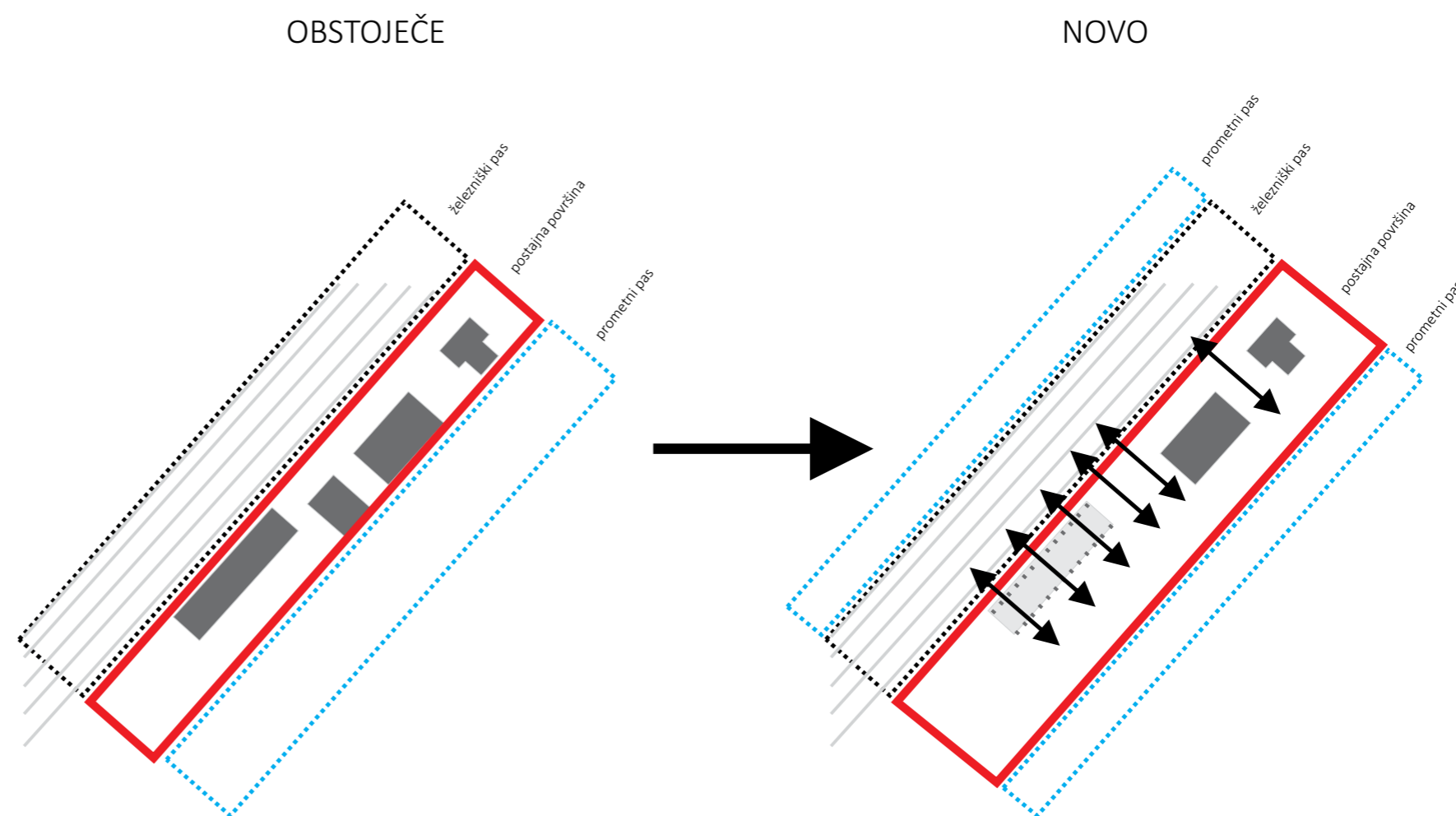
Na peronih 2 in 3 je izvedena nadstrešnica. Po vseh peronih so nameščene klopi in proti vetrni zaslone. Prvi peron se stopničasi spušča do nivoja tlaka pred postajo, kar omogoča prehod na peron po celotni dolžini perona.

Stara železniška postaja

Obstoječa železniška postaja se v arhitekturnem smislu ohranja brez sprememb, saj gre za stavbo z kakovostnim historičnim oblikovanjem. Ohrani se tudi nadstrešnica pred stavbo na strani tirov. Le na zidcu nadstrešnice, ki poteka na JV strani stavbe, proti multi objektu, se izvede širša odprtina za prosti prehod potnikov oz. uporabnikov javne površine.

Kolesarnica

Stavba obstoječih sanitarij je na SZ strani obstoječe postaje. V njej so uredijo prostori za novo dejavnost. Zunanost objekta se ohrani oz. se obnovi v smislu uskladitve z izgledom obstoječe postajne stavbe.



Zasnova multi objekta

Gre za rekonstrukcijo obstoječega skladišča, pri kateri se objektu odstrani dvignjen podstavek, tako da se višina tlaka prtiličja poenoti z nivojem zunanjega tlaka. Poleg tega se odstrani polnila med nosilnimi slopi obodnih zidov. Tako dobimo skeletno stavbo, kjer obodni masivni stebri držijo leseno nosilno konstrukcijo ostrešja. Stavba tako spominja na obliko kozolca v lokalni idrijski tradiciji - z močnimi zidanimi stebri. V takšen skelet se dodatno umesti nadstropna etaža, po delni površini gabaritov stavbe. Nadstropna etaža je izvedena s steklenim, transparentnim ovojem. Celoten objekt deluje kot odprta, prosojna nadstrešnica za različne programe. Hiša s svojo odprtostjo hkrati vabi k uporabi svojih vsebin in storitev, hkrati pa nudi nujno zaščito potnikom oz. uporabnikom multimodalne točke.

Program pritličja multi objekta: prodaja vozovnic za železniški in avtobusni promet, čakalnica za avtobusni promet, vhod v podhod do peronov, zaprti prostori - turistično informacijski center, možnost trgovinske ali gostinske dejavnosti). Program nadstropja: možnost poslovnih prostorov za start-up podjetja, upravni prostorov za železnico ipd.

Streha stavbe se kaskadno podaljša nad tržno površino, z namenom, da se vzpostavi dodatna zaščitena površina za umestitev vhodnega stopnišča in dvigala v podhod do železniških peronov. Ta del strehe stoji na vogalnih stebrih in je tako kot streha glavne stavbe oblikovana kot odprta nadstrešnica oz. kot paviljon.

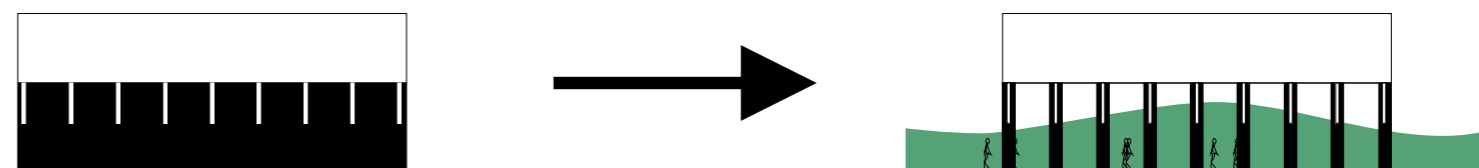
Tlakovanje v pritličju je enako kot na zunanjem prostoru oz. na trgu. Tako je dosežena kontinuiteta prostora iz zunanosti v notranjost postaje.

Dodatna varianta ureditve

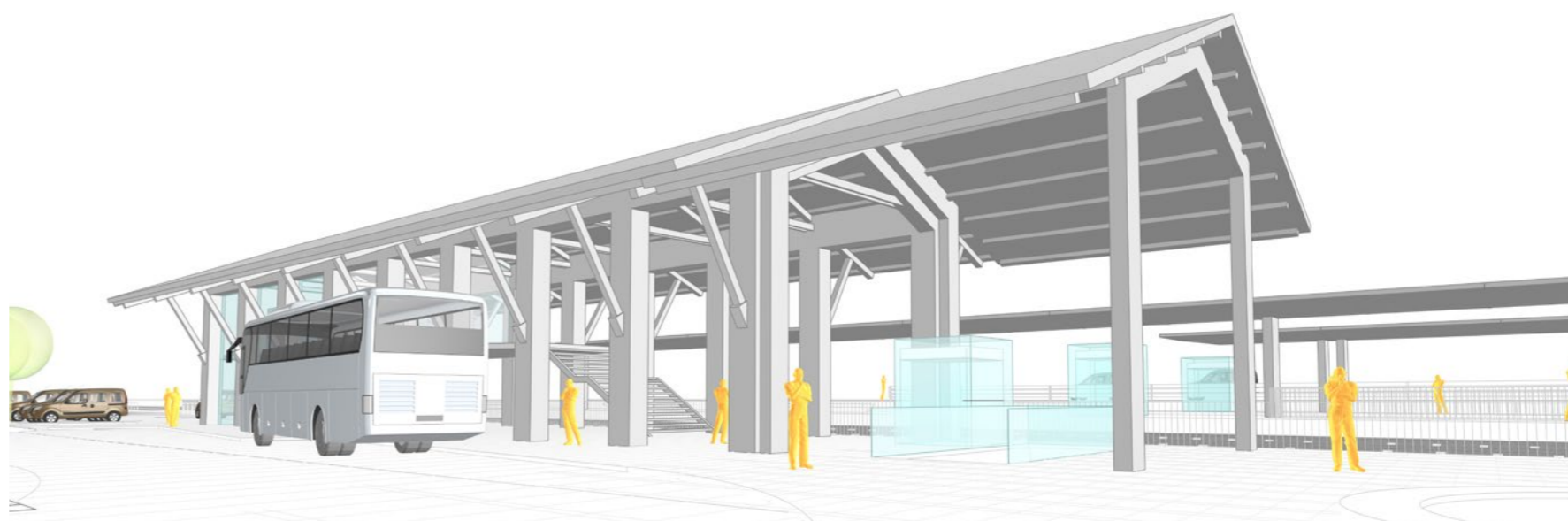
Dodatna možnost zasnove nove ureditve je preprostejša verzija že opisane rešitve: multi objekt se ne podaljša z nadstrešnico in vhod v podhod se uredi znotraj multi objekta, ki je v obstoječih gabaritih. Oblikovanje multi objekta je v osnovi enako.



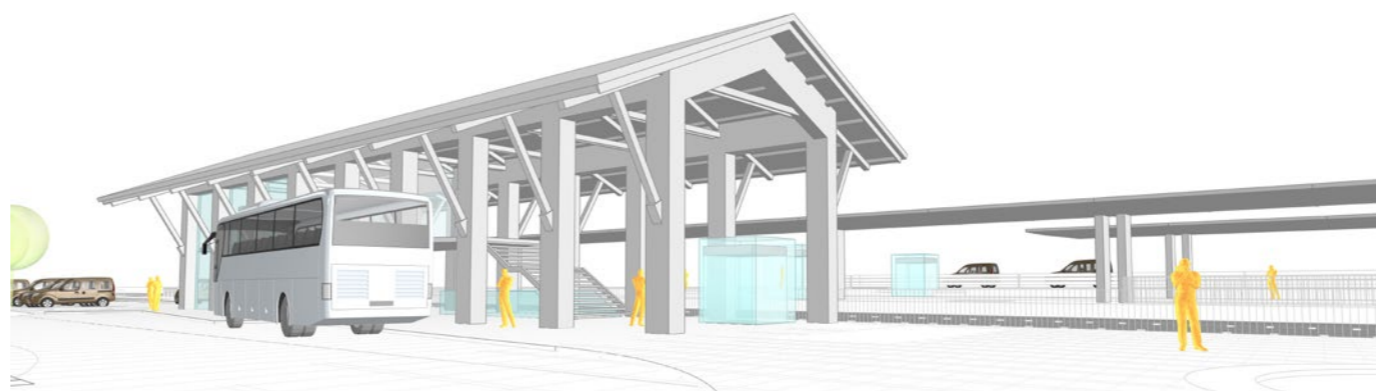
MULTIOBJEKT- RAZVOJ ZASNOVE



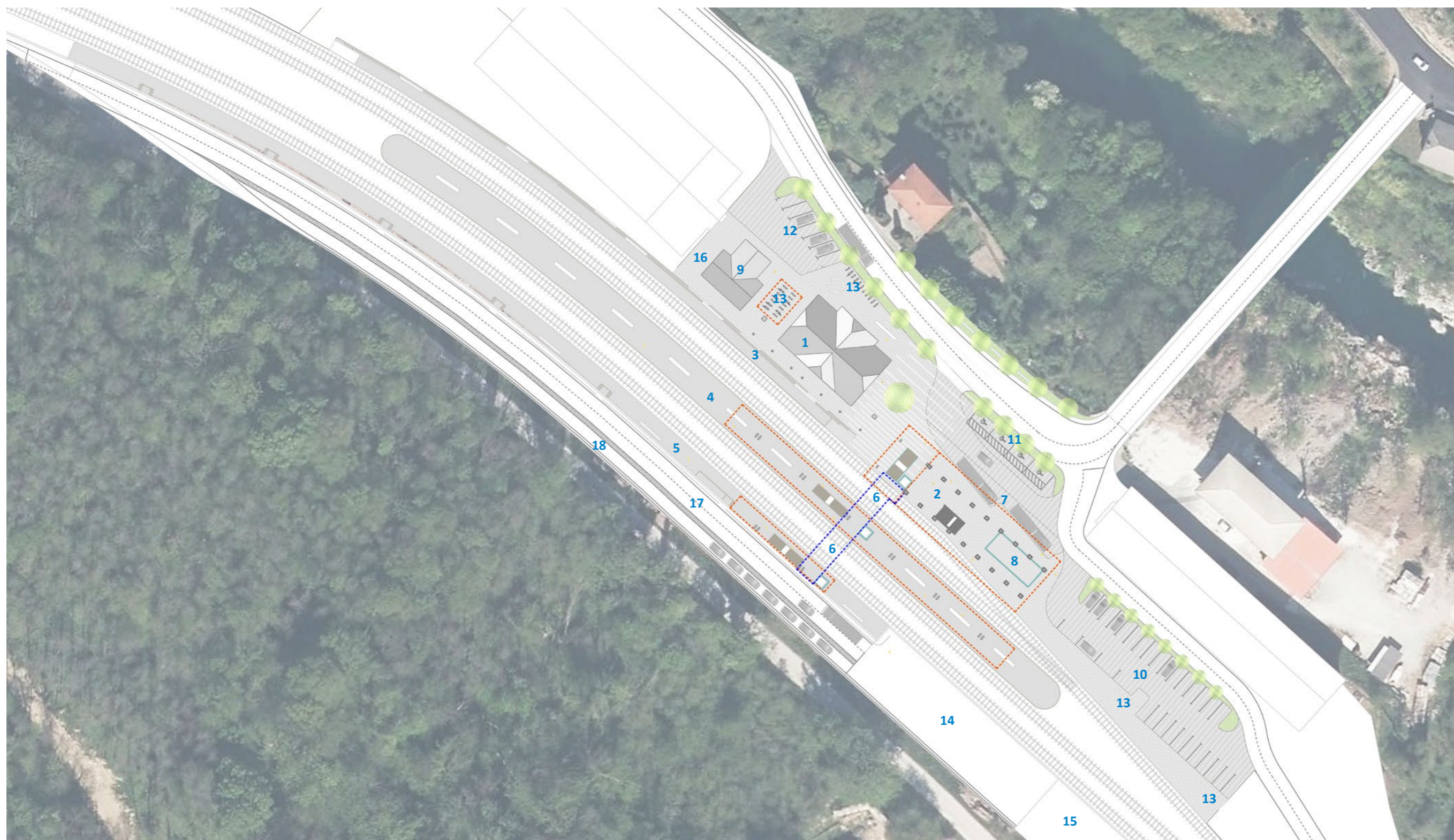
MULTIOBJEKT- TRANSPARENTNOST STAVBNEGA OVOJA



MULTI OBJEKT- NOVA POSTAJNA STAVBA



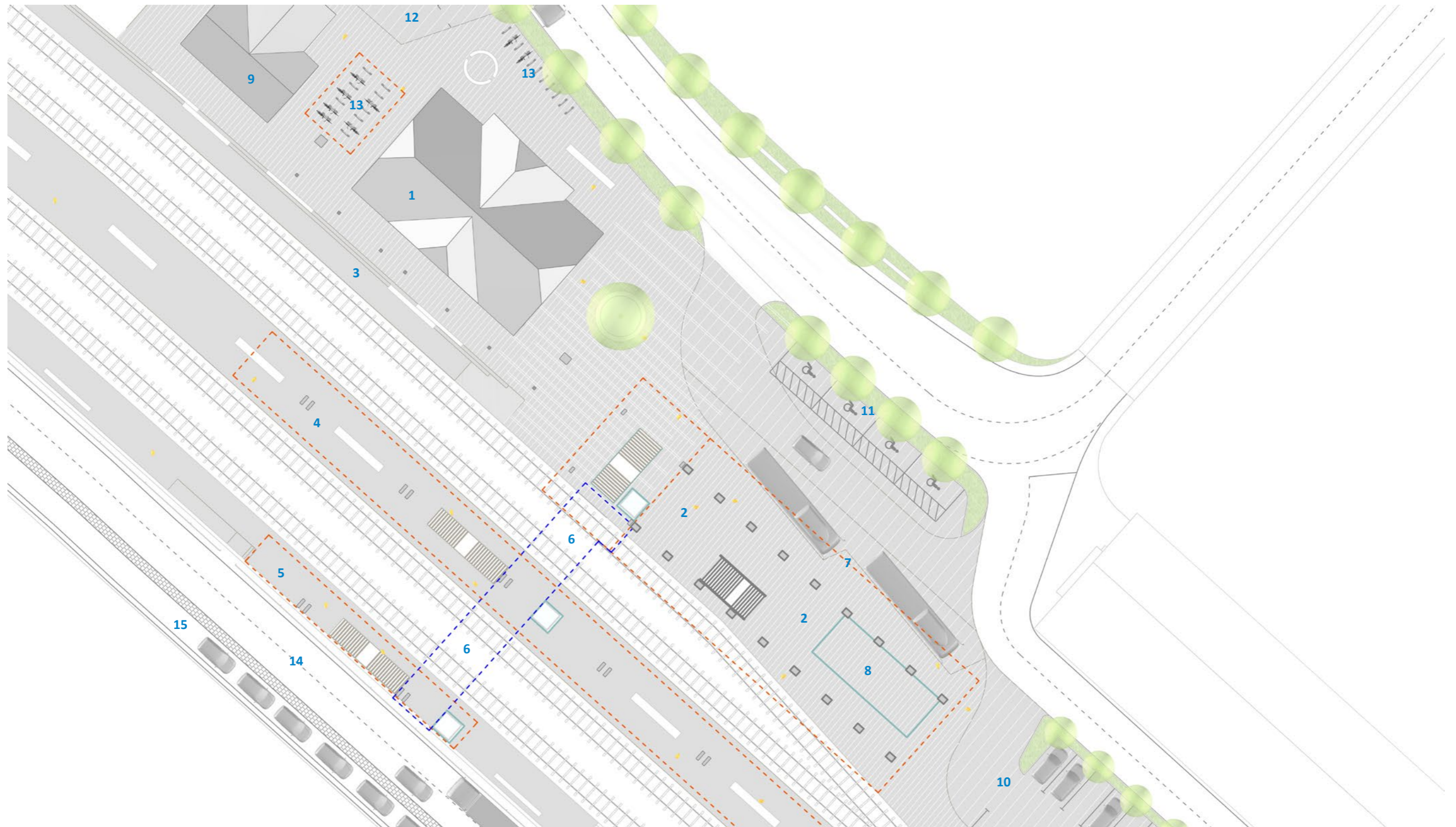
MULTI OBJEKT- ALTERNATIVNA MOŽNOST IZVEDBE



UREDITVENA SITUACIJA - ŠIRŠE OBMOČJE

LEGENDA

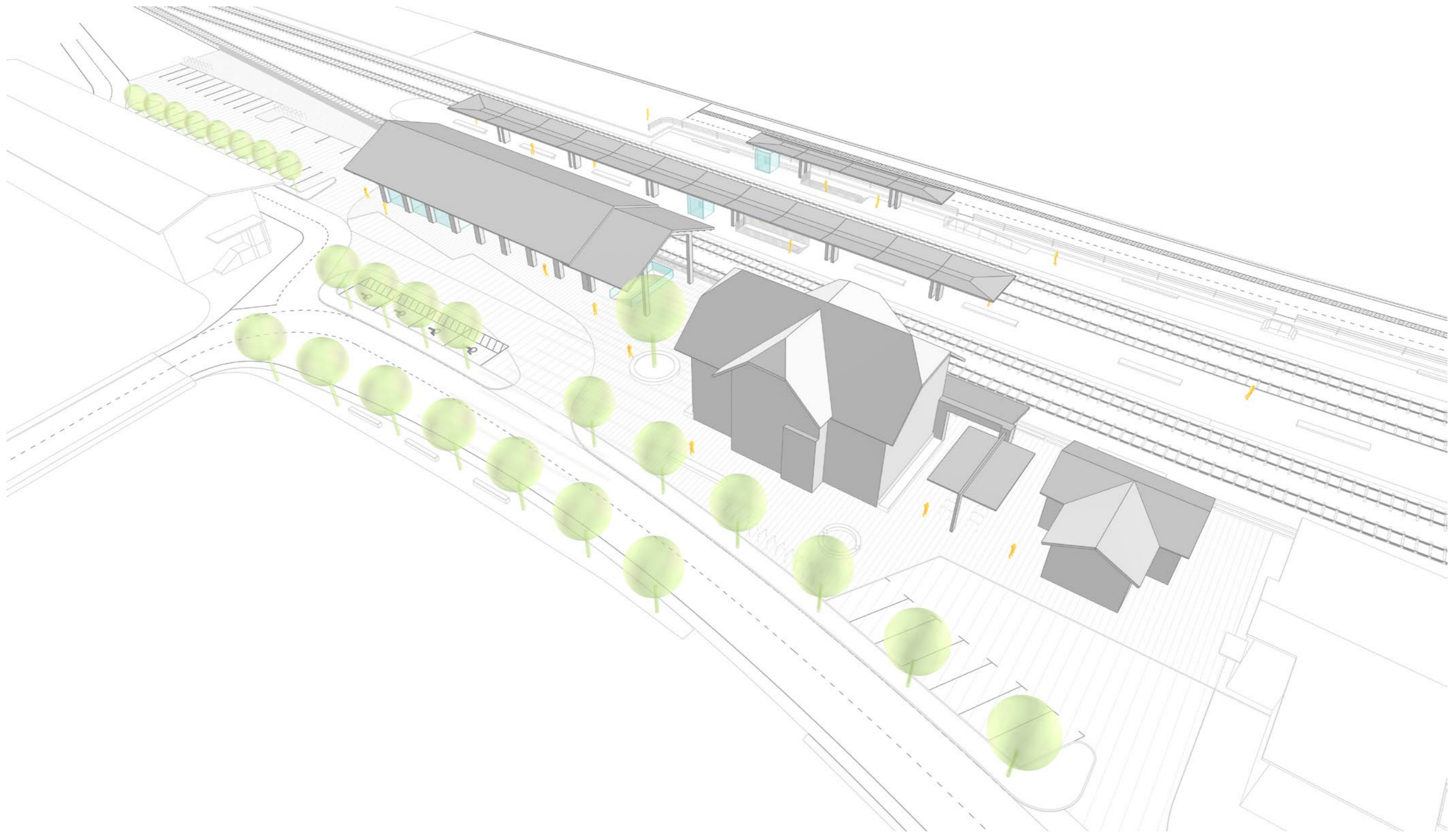
- | | | |
|--|------------------------------------|---|
| 1. STARA ŽELEZNIŠKA POSTAJA | 7. AVTOBUSNO POSTAJALIŠČE | 13. STOJALA ZA KOLO |
| 2. NOVO POSTAJNO POSLOPIJE - MULTIOBJEKT | 8. TURISTIČNO-INFORMACIJSKI CENTER | 14. PLOŠČAD ZA NAKLADANJE NA AVTOVLAK |
| 3. PRVI PERON | 9. PRODAJALNA / SERVIS | 15. GOSPODARSKA POVRŠINA |
| 4. DRUGI PERON + NADSTREŠNICA | 10. PARKIRŠČE 1 | 16. INTERVENCIJSKI DOVOZ |
| 5. TRETJI PERON + NADSTREŠNICA | 11. PARKIRŠČE ZA INVALIDE | 17. DVOSMERNI CESTA ZA DOVOZ NA PLOŠČAD |
| 6. PODHOD S STOPNIŠČI IN DVIGALI | 12. PARKIRŠČE 2 | 18. PAS ZA ČAKAJOČA VOZILA NA AVTOVLAK |



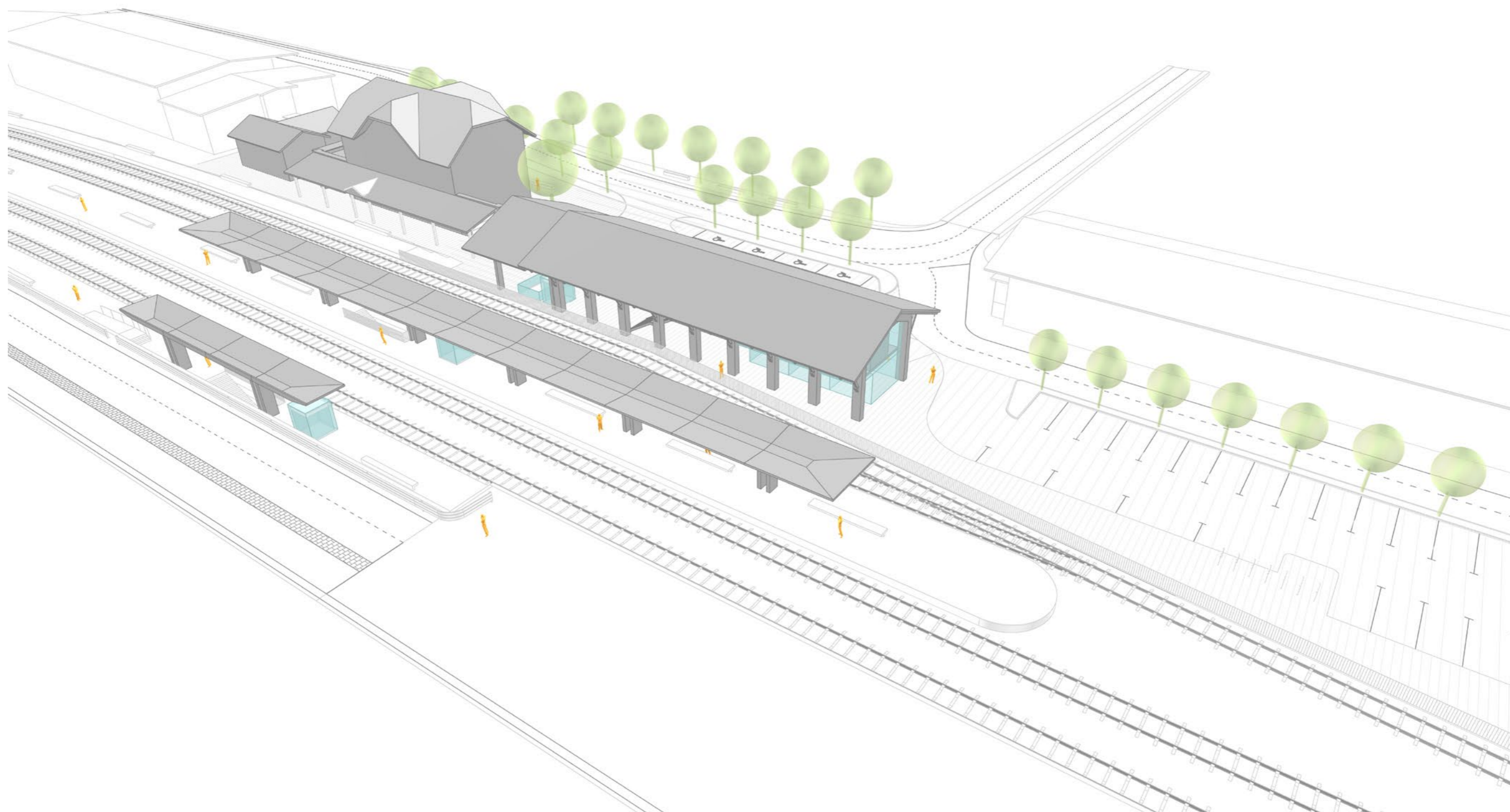
UREDITVENA SITUACIJA - OŽJE OBMOČJE

LEGENDA

- | | | |
|--|------------------------------------|--|
| 1. STARA ŽELEZNIŠKA POSTAJA | 7. AVTOBUSNO POSTAJALIŠČE | 13. STOJALA ZA KOLO |
| 2. NOVO POSTAJNO POSLOPIJE - MULTIOBJEKT | 8. TURISTIČNO-INFORMACIJSKI CENTER | 14. DVOSMERNNA CESTA ZA DOVOZ NA PLOŠČAD |
| 3. PRVI PERON | 9. PRODAJALNA / SERVIS | 15. PAS ZA ČAKAJOČA VOZILA NA AVTOVLAK |
| 4. DRUGI PERON + NADSTREŠNICA | 10. PARKIRŠČE 1 | |
| 5. TRETJI PERON + NADSTREŠNICA | 11. PARKIRŠČE ZA INVALIDE | |
| 6. PODHOD S STOPNIŠČI IN DVIGALI | 12. PARKIRŠČE 2 | |



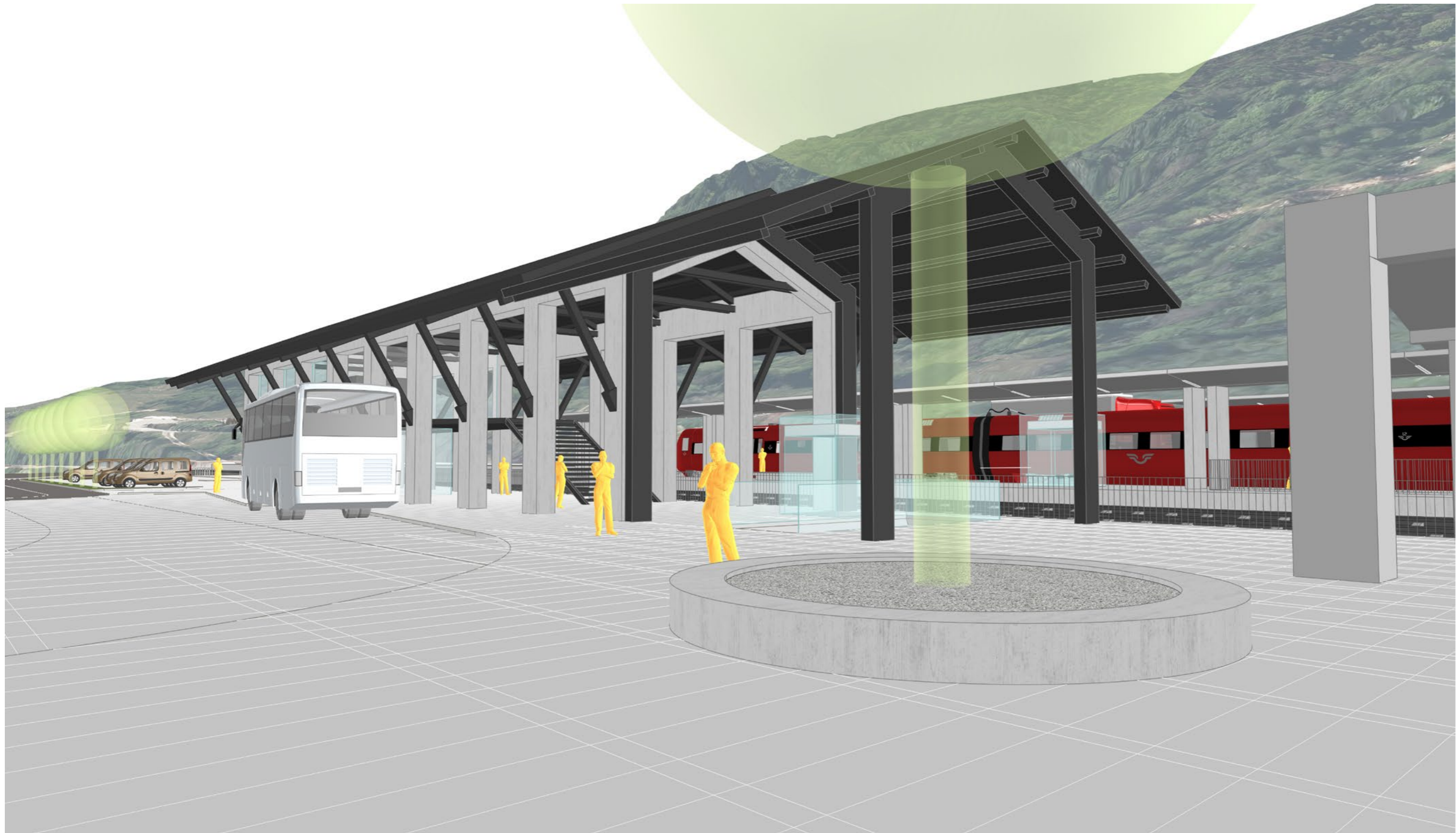
POGLED IZ SEVERNE SMERI

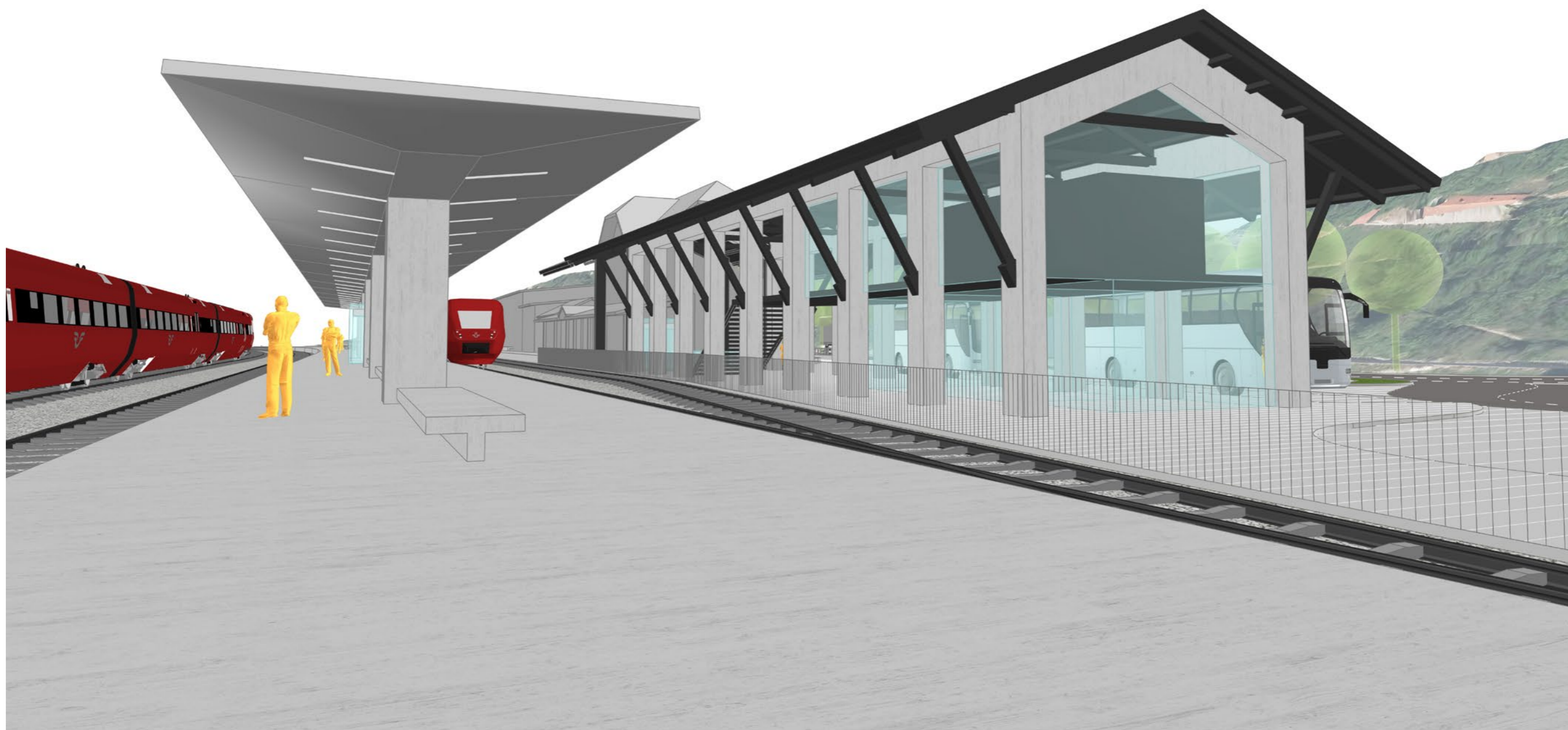


POGLED IZ JUŽNE SMERI

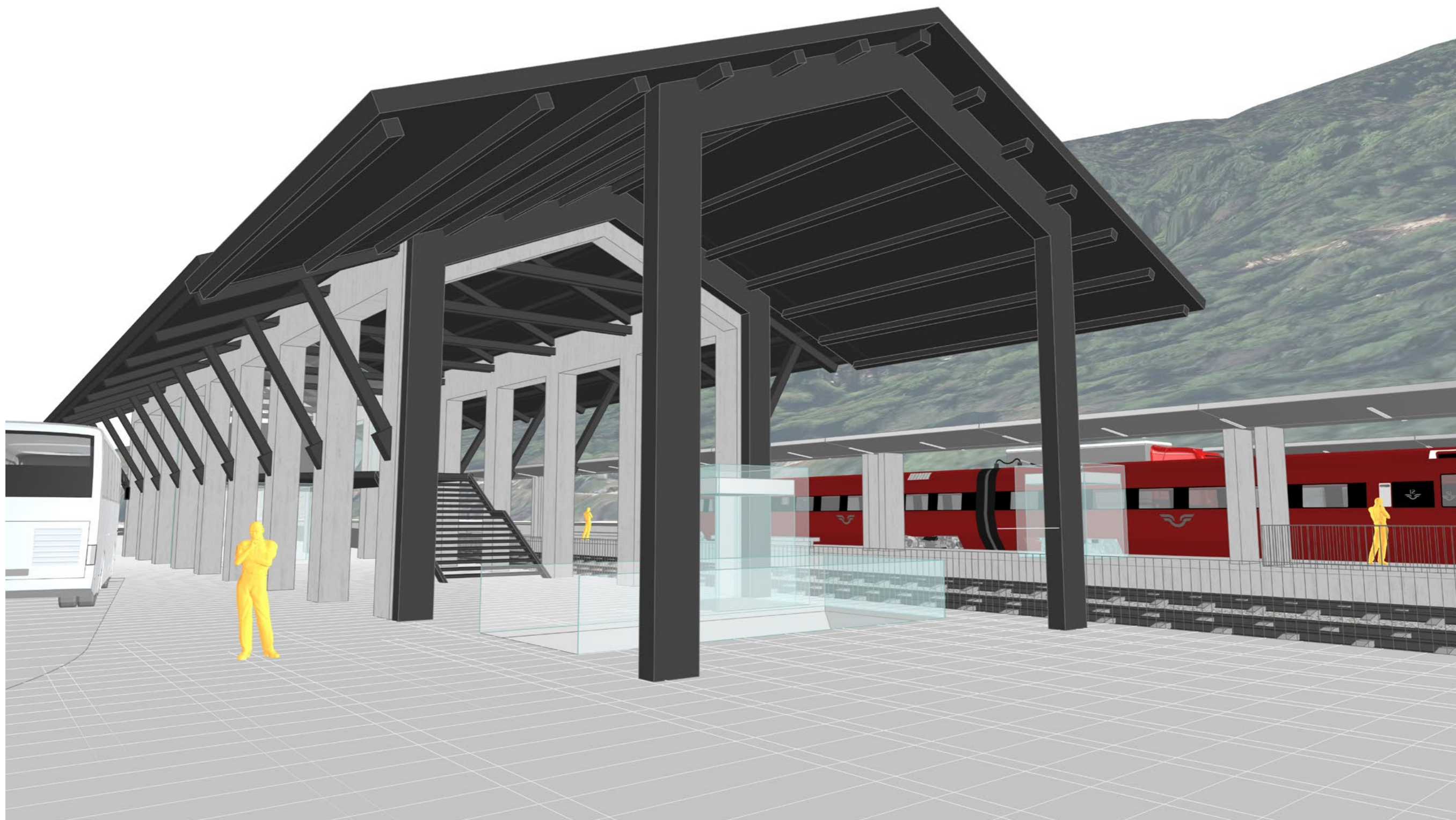


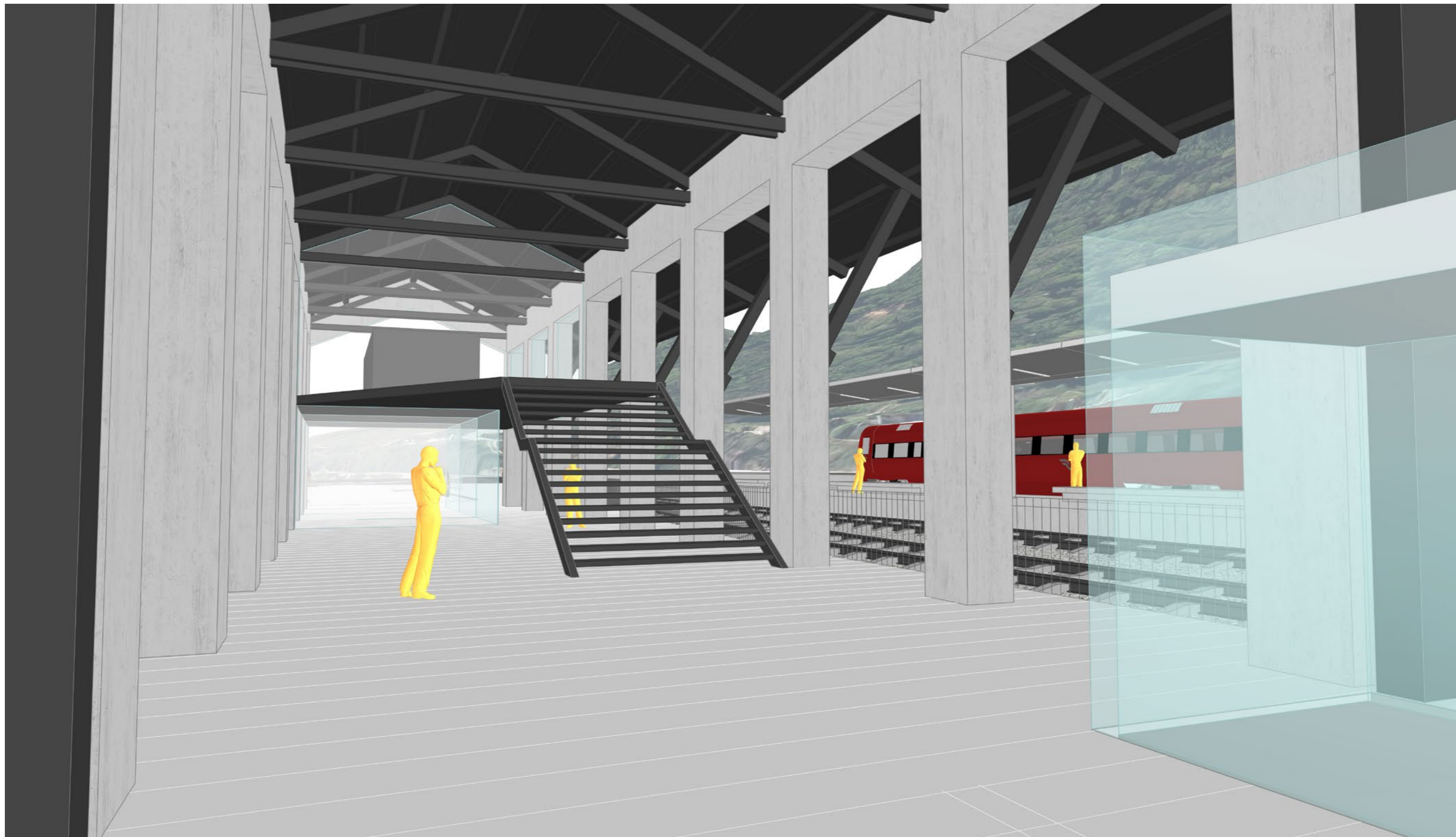


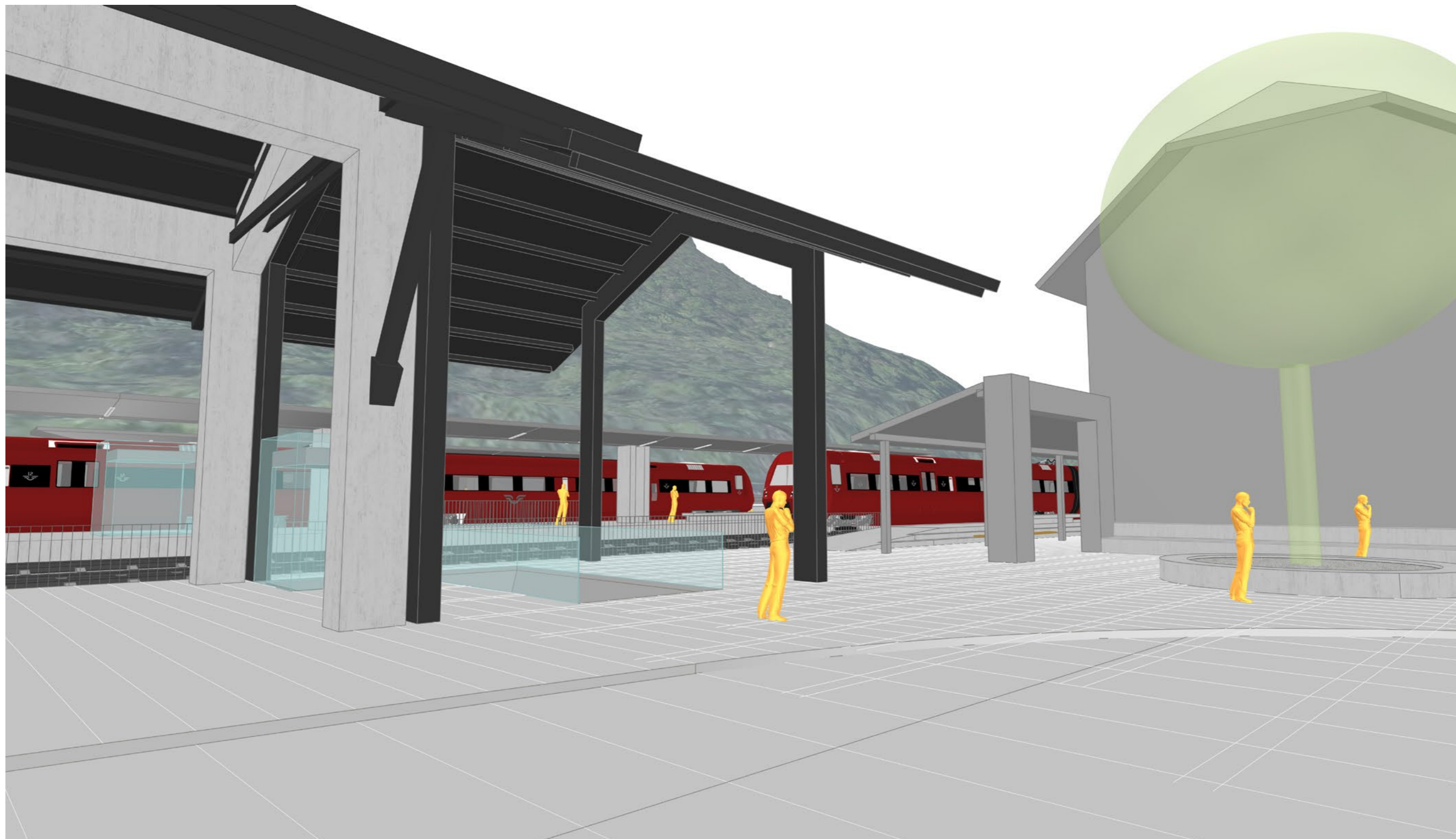




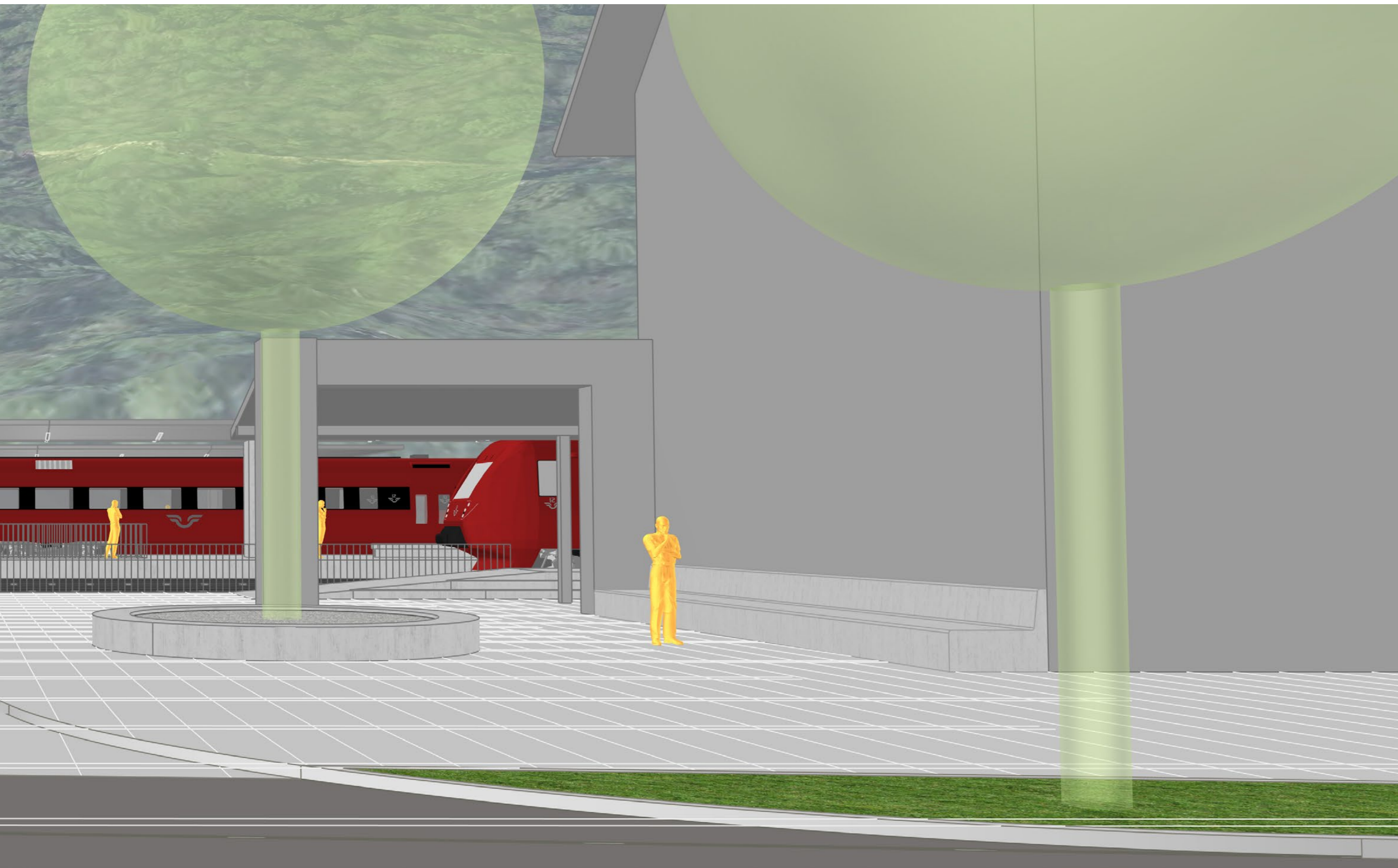


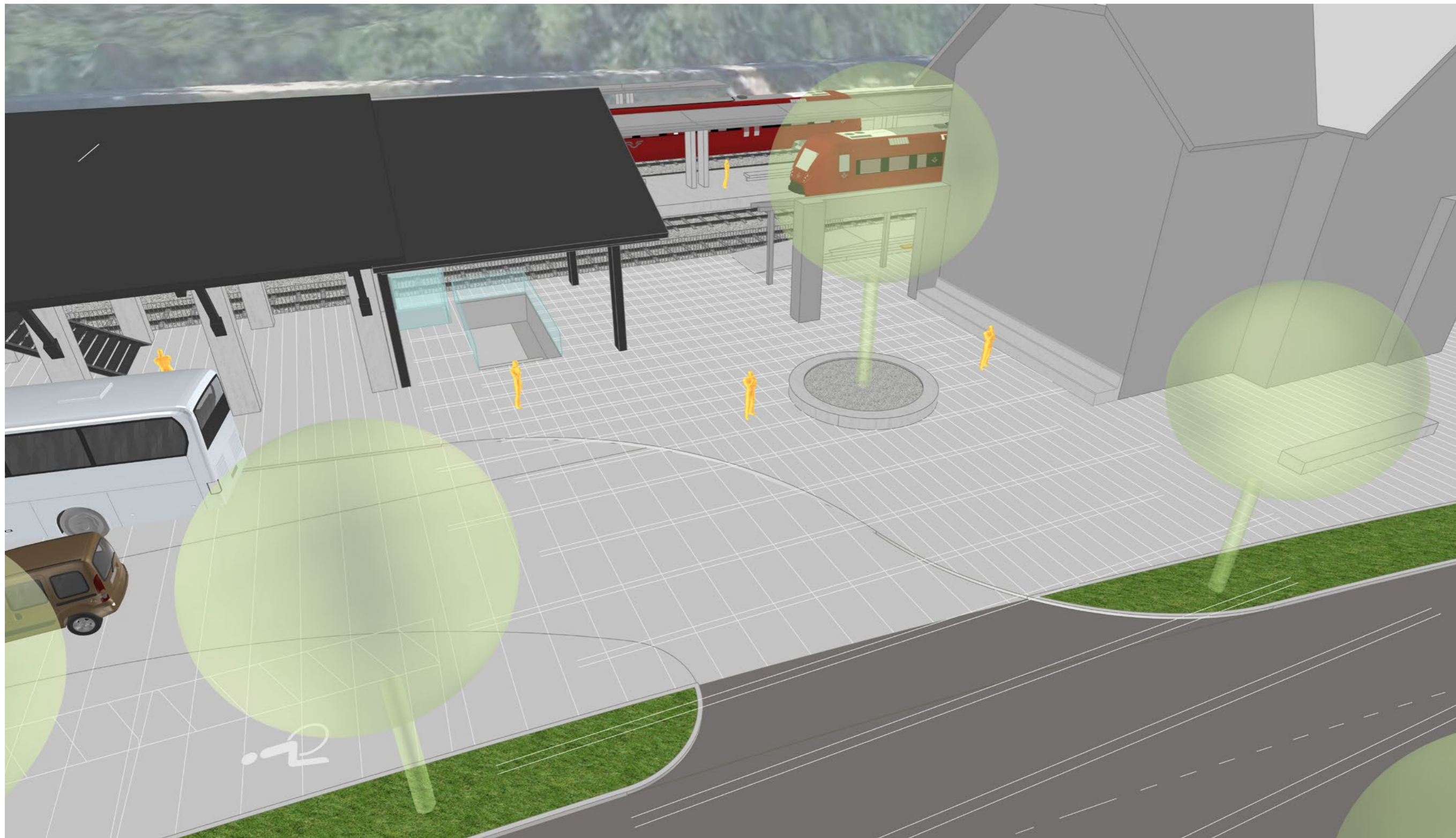




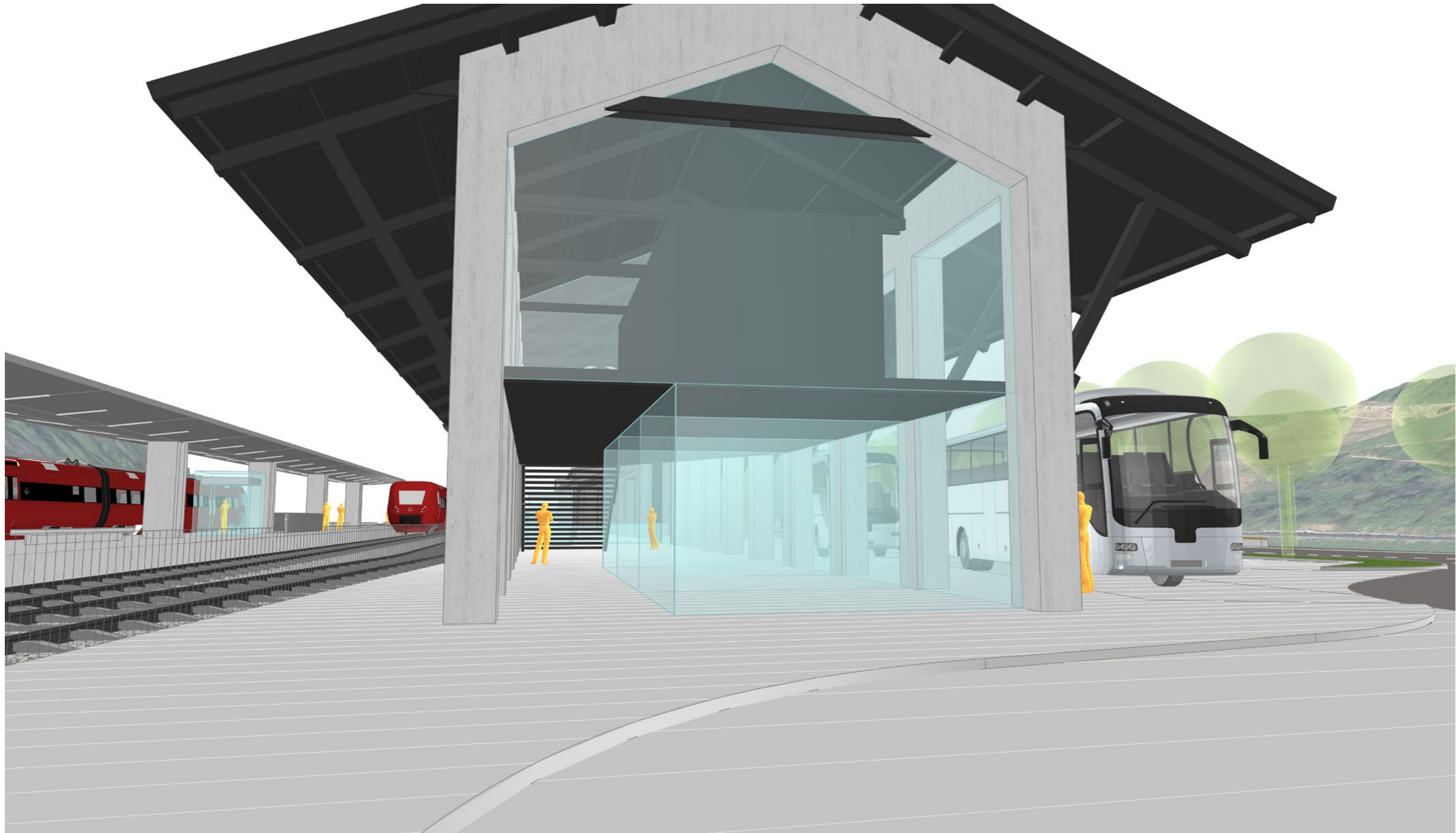








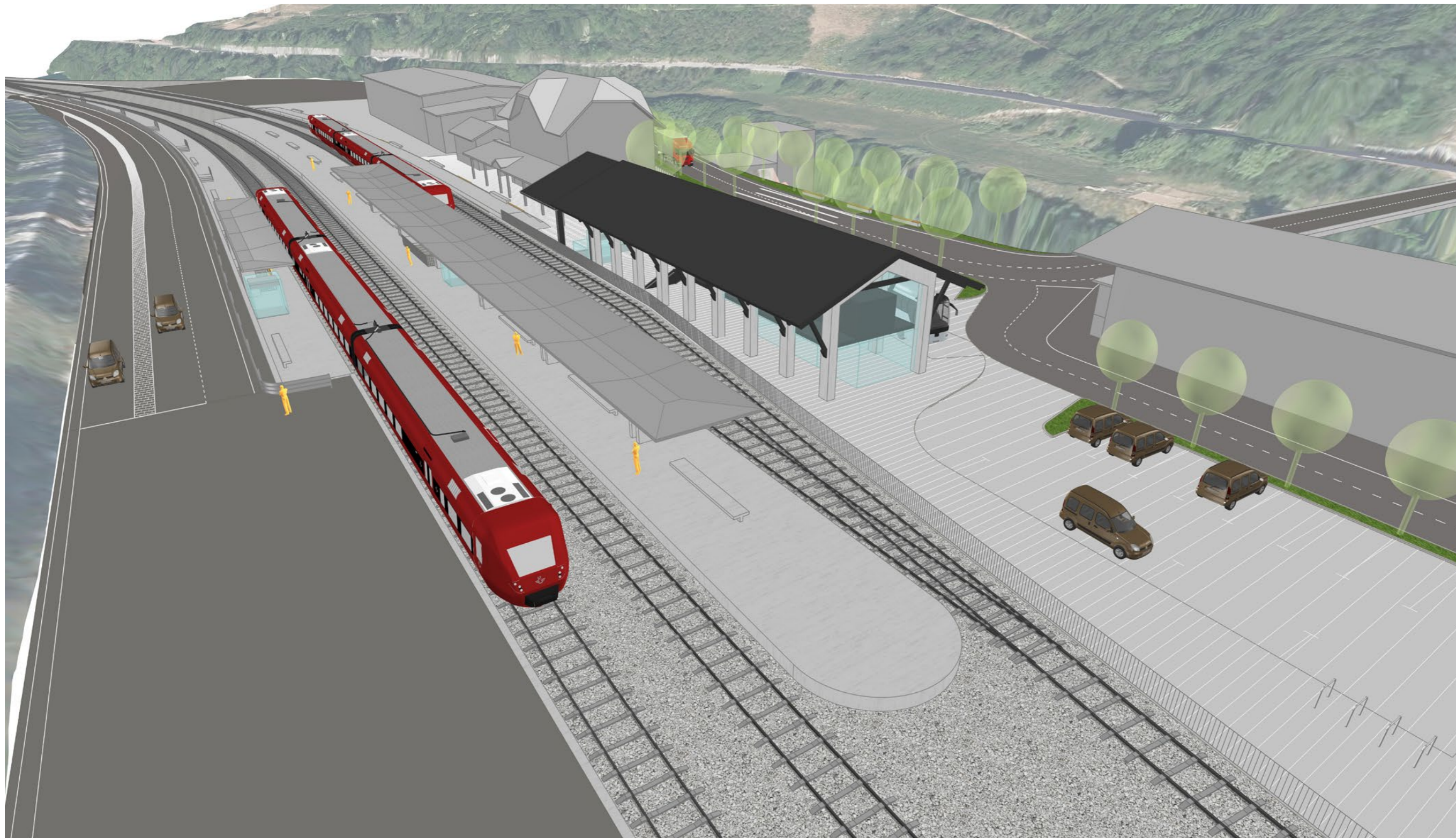














KRAJINSKA UREDITEV

Elementi zunanje ureditve so tlakovanje, zelene površine iz posameznih dreves oz. drevored.

Tlakovanje

Tlakovanje je uporabljeno za definiranje zunanje površine oz. ploščadi okrog postajnih objektov. Vzpostavi se enotna površina, ki poteka skoraj po celotnem ožjem delu postajnega območja. Izvzeta je le regionalna cesta in cesta mimo JV parkirišča. S tem je vizuelna površina ploščadi oz. prostora pred multi objektom zelo razširjena in uporabnik oz. pešec dobi vtis o večji urbani površini. Pri tem je pomembno, da tlakovanje poteka tudi po prometnih površinah avtobusne postaje in pripadajočih parkirnih mestih.

V tlakovanju so predvideni različni rastri elementov tlaka, ki ustvarijo dodatni učinek enotne in s tem večje talne površine. K temu učinku pripomore tudi kontinuiran potek tlakovanja skozi pritlično etažo multi objekta.

Zelene površine in drevesa

Zelene površine se uporabijo kot element razmejitve med urbano površino na območju postajnih objektov in preostalo prometno površino. Zelena travnata površina se uporabi tudi za ureditev brežine na robu postajne ploščadi proti rečnemu bregu. Na teh površinah so zasajena tudi drevesa, v linijah drevoreda, ki sledijo robu regionalne ceste in roba parkirišča.

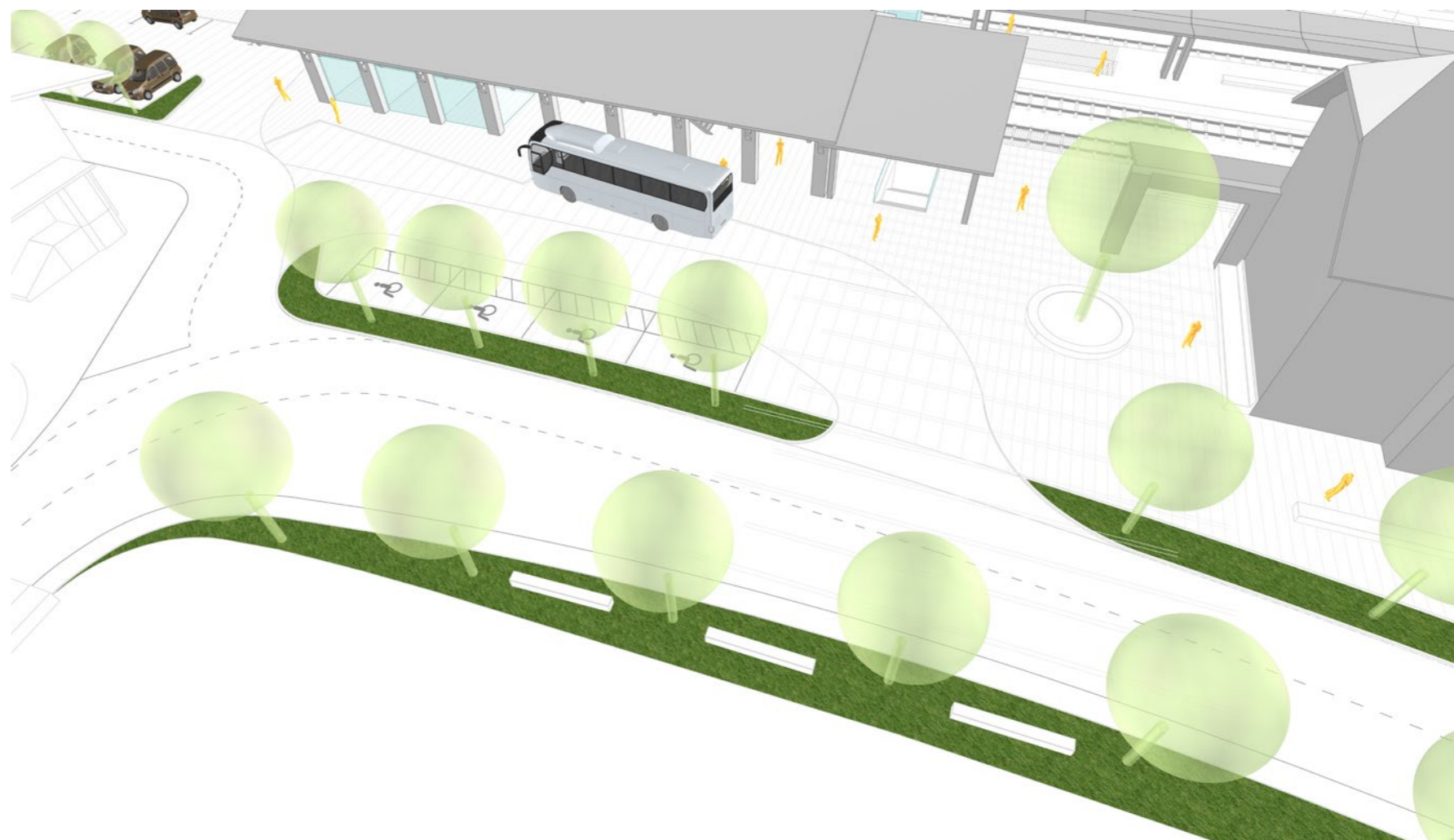
Kot poudarek trga med multi objektom in staro postajno stavbo je na trgu umeščeno večje drevo, v namensko oblikovan krožni element zelene površine, obrobljen z robnim zaključkom, ki lahko deluje tudi kot klop.

Pas zelenja je hkrati element ločevanja programskih con v prostoru in jih hkrati tudi transparentno povezuje. Zeleni pas tudi vzpostavlja postopnost doživetja objektov v prostoru, tako na primer ob pristopu na postajno območje iz mostu postajno stavbo opazimo skozi drevored, ki poteka po zelenem pasu pred cono postaje. Drevored torej deluje kot element, ki vzpostavlja različne nivoje oz. sekvence doživljanja prostora. V tem značilnem pogledu prvega pristopa na postajno območje se zeleni pas v prvem planu tudi navezuje na zeleno kuliso izza postajne stavbe oz. multi objekta, to je podoba brežine hriba za postajnim območjem.

Pomembna vloga zelenja v odprtem prostoru postajnega območja je tudi izboljšanje mikroklima, npr. zmanjševanje temperature v poletnih mesecih, predvsem s senčenjem dreves. Zelene površine in drevesa delujejo tudi kot element, ki vzpostavlja mehkejši in prijetnejši ambient v sicer estetsko tlakovano in asfaltirano cono. V tem smislu gre za dodatek, ki opazno izboljšuje počutje in vtis pešca oz. uporabnika postajnega območja. Tudi na ta način se novi koncept postajnega območja približa končnemu uporabniku.

Urbana oprema

Del ureditve urbane površine okrog postaje in peronov so elementi urbane opreme. Na vseh mestih kjer je predvideno zadrževanje pešcev in



ZELENJE NA OSREDNJI PLOŠČADI

potnikov so nameščene klopi. Na osrednjem trgu in pred staro postajo, ki dobi gostinsko namestitveni program je element klopi izoblikovan v krožno formo, kar poudari oz. definira odprti širši prostor na teh mestih. Klop je postavljena tudi ob celotno fasado stare postaje, ki meji na centralni trg.

Posebna umestitev klopi je na prvem železniškem peronu, pred nadstrešnico stare postaje. Na tem mestu vzdolž celotnega perona potekajo stopnice, za lažji dostop po celotni dolžini perona. Na teh stopnicah so umeščene klopi v dveh izvedbah: prvi tip klopi je obrnjen proti tirom in je namenjen čakajočim na vlak, drugi tip klopi pa je postavljen na stopnice in je namenjen obiskovalcem programa v stari postajni hiši oz. nadstrešnici. V tem pasu nadstrešnice je namreč predvidena gostinska dejavnost.

Klopi so predvidene tudi na prej omenjeni zeleni brežini na bregu proti reki. Vloga teh klopi je dvojna: omogočajo oddih v drevoredu, s pogledom na atraktiven most čez reko, hkrati pa ustvarjajo vizuelno bariero kot zaključek odprte tržne površine.

4. VIRI

- BOHINJ RAILWAY LINE, Socio-economic study for the valorisation of the BOHINJ railway for the mobility of tourists and inhabitants, Onex, avgust 2012
- Strategija turizma Doline Soče <https://www.soca-valley.com/sl/po-slovne-strani/strategije/>
- Juliana trail <https://julian-alps.com/sl/p/juliana-trail/42271466/>
- Kosmačeva učna pot
- Juliana bike <https://julian-alps.com/sl/p/juliana-bike/59190901/>
- Ostale kolesarske poti: <https://www.soca-valley.com/sl/iskanje-dogodivscin/aktivnosti/kolesarjenje/> (Široko, Šentviška planota, Črvov vrh)