



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

Občina Lenart



Vir fotografije: Občina Lenart

Ureditev avtobusnega postajališča Lenart

INVESTICIJSKI PROGRAM

Izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16

KAZALO

1. UVODNO POJASNILO	3
1.1. Predstavitev investitorja	4
1.2. Predstavitev izdelovalca investicijskega programa	5
1.3. Namen in razlogi investicijskega projekta	5
1.4. Cilji investicijskega projekta	6
1.5. Povzetek predhodne investicijske dokumentacije	7
2. POVZETEK IP	9
2.1. Spisek strokovnih in drugih podlag	10
2.2. Opis upoštevanih variant in izbor optimalne variante	10
2.2.1. Variante v DIIP	10
2.2.2. Utemeljitev izbire optimalne variante	11
2.3. Odgovorne osebe za izdelavo dokumentacije in za izvedbo projekta	12
2.4. ocenjena vrednost investicije in predvidena finančna konstrukcija	13
2.5. Zbirni prikaz rezultatov izračunov in utemeljitev upravičenosti	14
3. OSNOVNI PODATKI O DELEŽNIKIH INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	17
3.1. Investitor	17
3.2. ODGOVORNI ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO DOKUMENTACIJE	17
3.3. Izdelovalci investicijske dokumentacije	18
3.4. Prihodnji upravljavec	19
4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	20
4.1. Analiza stanja za Podravsko regijo	20
4.2. Analiza stanja za Občino Lenart	22
4.3. Analiza javnega potniškega prometa v Sloveniji, Podravski statistični regiji in Občini Lenart	27
4.3.1. Stanje javnega potniškega prometa v Sloveniji	27
4.3.2. Značilnosti mobilnosti v Podravski statistični regiji	28
4.3.3. Javni potniški promet v Občini Lenart	29
4.4. Razlogi za investicijsko namero	30
4.5. Usklajenost projekta z razvojnimi in drugimi dokumenti	31
4.5.1. Usklajenost s strateškimi dokumenti Evropske unije	31
4.5.2. Usklajenost s strateškimi in razvojnimi dokumenti Republike Slovenije	32
4.5.3. Usklajenost z razvojnimi dokumenti na regionalni ravni	33
4.5.4. Usklajenost z lokalnimi razvojnimi dokumenti	33
4.6. Usklajenost projekta z merili JR EKP UTM 2025 za ukrep Ureditev namenskih površin za JPP	34
5. TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL	35
5.1. OPIS GRADNJE IN NJENIH ZNAČILNOSTI	35
5.1.1. Namen posega	35
5.1.2. Obstoječe stanje	35
5.1.3. Splošni opis arhitekturne zasnove in ureditve odprtih površin	36
5.2. Tehnične značilnosti predvidene gradnje	39
5.2.1. GLAVNI OBJEKT – G1 Nadstrešnica avtobusnega postajališča Lenart	39
5.2.2. POMOŽNI OBJEKT – P1	46

5.2.3.	POMOŽNI OBJEKT – P2.....	49
5.2.4.	POMOŽNI OBJEKT – P3 ZUNANJA UREDITEV	53
5.2.5.	POMOŽNI OBJEKT – P4 KANALIZACIJA	57
6.	OCENA VREDNOSTI PROJEKTA	63
6.1.	Osnove in izhodišča za oceno	63
6.2.	Ocena vrednosti projekta po stalnih cenah	63
6.2.1.	Celotni stroški projekta	63
6.3.	Ocena vrednosti projekta po tekočih cenah	64
6.4.	Upravičeni in preostali stroški projekta po tekočih cenah	65
7.	ANALIZA LOKACIJE	67
7.1.	Makro lokacija.....	67
7.2.	Mikro lokacija.....	67
7.3.	Skladnost s prostorskimi akti	68
8.	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE	70
8.1.	Vplivi investicije na posamezne sestavine okolja	70
8.2.	Omilitveni ukrepi	71
8.3.	Ocena vplivov na okoljske cilje EU	71
8.3.1.	Podrobna presoja po posameznih okoljskih ciljeh	73
9.	NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE.....	75
9.1.	Popis aktivnosti s časovno opredelitvijo	75
9.2.	Organizacija vodenja projekta in analiza zaposlenih	75
9.3.	Analiza izvedljivosti.....	76
10.	NAČRT FINANCIRANJA.....	79
11.	PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA	80
12.	VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI	81
12.1.	Drugi stroški in koristi.....	81
12.2.	Presoja upravičenosti	82
12.2.1.	Finančna analiza	82
12.2.2.	Ekonomska analiza	84
13.	ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	86
13.1.	Analiza tveganj	86
13.2.	Analiza občutljivosti	87
14.	PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV.....	89

1. UVODNO POJASNILO

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016 (v nadaljevanju: Uredba), v svojem 13. členu določa, da je Investicijski program (v nadaljevanju: IP) s svojim tehnično-tehnološkim in ekonomskim delom strokovna podlaga za investicijsko odločitev.

IP, v skladu z določili prej navedene uredbe, obravnava podrobno razčlenjeno optimalno varianto, ki temelji na naslednji dokumentaciji:

- najmanj idejnem projektu po zakonu, ki ureja graditev objektov oziroma drugi idejni rešitvi kot tehnični, tehnološki ali drugi podlagi za pripravo investicijskega programa, ki mora vsebovati vse potrebne prvine in ugotovitve za čim realnejšo oceno vrednosti in izvedljivosti investicije;
- prostorskih aktih v primerih prostorskih ureditvenih pogojev (z opredeljenimi zahtevami za investicije, ki se nanašajo na optimalno varianto);
- tehnično-tehnološkem projektu s specifikacijo opreme;
- geoloških, geomehanskih, seizmoloških, vodnogospodarskih, ekoloških in drugih raziskavah ter analizah;
- dokazljivih virih financiranja.

Metodološke osnove, ki jih je potrebno pri pripravi IP upoštevati, so:

- Določitev ciljev:
 - cilji se določijo na podlagi predhodno izvedenih analiz, evidentiranja potreb in možnosti ter načinov njihovega uresničevanja,
 - cilji morajo biti usklajeni s strategijami, nacionalnimi programi, programi Skupnosti ter zakoni in opredeljeni tako, da je mogoče ugotavljati in preverjati njihovo uresničevanje,
 - cilji morajo biti določeni tako, da je mogoče identificirati ekonomične in izvedljive različice za njihovo izvedbo;
- Priprava predlogov variant za uresničevanje ciljev:
 - variante se med seboj lahko razlikujejo po različnih mogočih lokacijah, tehnično-tehnoloških rešitvah, obsegu, virih in načinih financiranja, rokih in dinamiki izvedbe, rezultatih in drugih pomembnejših delih investicije,
 - upoštevajo se tudi variante, ki so posledica vsebinskih razlik pri oddaji del ali načinov financiranja (na primer fazna gradnja, koncesije in druge oblike javno-zasebnega partnerstva),
 - za presojo izvedljivosti ciljev investicije se pričakovani učinki za projekt predstavijo najmanj s primerjavami stroškov in koristi v pogojih »z« investicijo (scenarij upošteva obravnavano varianto) ter izhodiščnega scenarija »brez« investicije in/ali minimalne alternative z upoštevanjem delnih izboljšav;
- Opredelitev vrednostnega in fizičnega obsega stroškov in koristi vsake variante:
 - v ovrednotenje so vključeni stroški in koristi posameznih udeležencev v celotnem projektnem ciklu,
 - ocena količin temelji na predpisani dokumentaciji (predhodne idejne rešitve in študije, projektna dokumentacija, standardi in normativi dejavnosti, prostorski akti in druge osnove),
 - stroški in koristi, ki jih upoštevamo pri ocenjevanju v ekonomski dobi investicije, so: investicijski stroški, investicijsko in tekoče vzdrževanje, stroški obratovanja ter koristi, ki jih lahko izrazimo v denarju, in nedenarne koristi (posredne in neposredne); stroški in koristi se ugotavljajo v finančni in ekonomski analizi po statični (za reprezentativno leto v ekonomski dobi) in dinamični metodi (za celotno ekonomsko dobo investicije) v obdobju, v katerem pričakujemo njihov nastanek,
 - izhodiščni podatki morajo biti usklajeni s podatki, s katerimi razpolagajo ali jih objavljajo nosilci javnih pooblastil,
 - predpostavke za projekcije morajo biti utemeljene in verodostojne,

- vsi stroški in koristi, ki so izraženi v denarju, se obravnavajo na primerljivih osnovah (stalne cene, diskontiranje),
- vsaka varianta vsebuje izračun finančnih, ekonomskih in drugih kazalnikov učinkovitosti investicij ter opis rezultatov na podlagi meril, ki jih ni mogoče izraziti v denarju,
- pri ocenjevanju investicijskih projektov se uporablja splošna diskontna stopnja iz 8. člena te uredbe;
- Ugotavljanje občutljivosti variant:
 - z analizo občutljivosti se opredeli kritične parametre investicijskega projekta, pri katerih so projekcije manj zanesljive, in sicer po vrstnem redu vplivanja na končni rezultat investicije oziroma po stopnjah tveganja (z analizo tveganja), ter
 - izkaže ugotovitve analize o mogočih vplivih na pričakovan končni rezultat oziroma o mogočih odmikih od projekcij;
- Izbor najboljše variante in predstavitev izsledkov:
 - vsako varianto je treba presoati tudi z vidika najpomembnejših omejitvenih dejavnikov (finančnih, zakonskih, regionalnih, okoljevarstvenih, institucionalnih in drugih dejavnikov),
 - pri predstavitvi izsledkov morajo biti navedeni cilji, opis obravnavanih variant, primerjava variant, razlogi za izbiro najboljše (optimalne) variante ter način ocenjevanja izbire najboljše variante.

Predmet obravnavane investicije je ureditev avtobusnega postajališča Lenart, ki obsega prenovu in funkcionalno preureditev območja obstoječe avtobusne postaje z namenom izboljšanja pogojev za izvajanje javnega potniškega prometa, povečanja prometne varnosti ter zagotavljanja ustrezne dostopnosti za vse skupine uporabnikov. Investicija vključuje ureditev avtobusnih peronov in površin za potnike, ureditev peš povezav, izvedbo potrebne prometne in komunalne infrastrukture ter izvedbo drugih spremljajočih ureditev skladno s projektno dokumentacijo.

Skupna vrednost investicije znaša po stalnih cenah 1.287.515,18 EUR z DDV, po tekočih cenah pa 1.322.549,32 EUR z DDV. V skladu z Uredbo je za investicijske projekte, katerih vrednost presega 500.000 EUR in ne presega 2.500.000 EUR po stalnih cenah, potrebno pripraviti Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) in Investicijski program (IP).

Na podlagi predhodno izdelanega in potrjenega Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je bil projekt uvrščen v Načrt razvojnih programov Občine Lenart. Zaradi izdelave podrobnejše projektne dokumentacije, natančnejše opredelitve investicijskih rešitev ter ažuriranja investicijskih stroškov je potrebno finančne podatke v Načrtu razvojnih programov uskladiti z ugotovitvami in vrednostmi, opredeljenimi v tem investicijskem programu.

Občina Lenart načrtuje izvedbo investicije tudi s pomočjo nepovratnih sredstev v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025), in sicer v okviru ukrepa »Ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)«. Predvidena višina sofinanciranja znaša 1.036.343,04 EUR oziroma 78,36 % upravičenih stroškov projekta, preostala sredstva v višini 286.206,28 EUR pa bo zagotovila Občina Lenart iz lastnih proračunskih virov.

Z izvedbo investicije bo zagotovljena sodobnejša, varnejša in uporabnikom prijaznejša infrastruktura javnega potniškega prometa, izboljšani bodo pogoji za uporabo trajnostnih oblik mobilnosti ter povečana dostopnost javnega potniškega prometa za prebivalce in obiskovalce občine. Projekt je usklajen s cilji nacionalnih in lokalnih razvojnih dokumentov na področju trajnostne mobilnosti ter prispeva k izboljšanju kakovosti in učinkovitosti prometnega sistema na lokalni ravni.

1.1. PREDSTAVITEV INVESTITORJA

Investitor obravnavanega projekta je Občina Lenart, Trg osvoboditve 7, 2230 Lenart v Slovenskih goricah.

Občina Lenart je organizirana po Zakonu o lokalni samoupravi in Statutu Občine Lenart in je samoupravna lokalna skupnost, ustanovljena z zakonom, ki jo sestavlja 22 naselij: Črmljenšak, Dolge njive, Gradenšak, Hrastovec v Slovenskih goricah, Lenart v Slovenskih goricah, Lormanje, Močna, Nadbišec, Radehova, Rogoznica, Selce, Spodnja Voličina, Spodnje Partinje, Spodnji Porčič, Spodnji Žerjavci, Straže, Šetarova, Vinička vas, Zamarkova, Zavrh, Zgornja Voličina in Zgornji Žerjavci.

Investicija, ki je predmet tega IP se bo izvajala na območju naselja Lenart v Slovenskih goricah.

1.2. PREDSTAVITEV IZDELOVALCA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

Izdelovalec IP je Razvojna agencija Slovenske gorice, d.o.o., s sedežem Trg osvoboditve 9, 2230 Lenart v Slovenskih goricah.

Razvojna agencija Slovenske gorice (krajše: RASG) je bila ustanovljena 12. 10. 2007 kot družba z omejeno odgovornostjo. Specializirala se je zlasti za vsebine, ki so podprte s sredstvi Evropske skupnosti in za projekte, ki so v skupnem javnem interesu območja več občin.

Družba ima večletne izkušnje s področja priprave investicijske dokumentacije, svetovanja in vodenja projektov, še zlasti pri operacijah, ki so sofinancirane s sredstvi EU.

1.3. NAMEN IN RAZLOGI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Namen investicijskega projekta je celovita prenova avtobusnega postajališča Lenart ter vzpostavitev sodobne, varne, dostopne in funkcionalne infrastrukture za izvajanje javnega potniškega prometa (JPP), ki bo uporabnikom zagotavljala kakovostne pogoje za dostop do storitev javnega prevoza in prispevala k večji uporabi trajnostnih oblik mobilnosti. Projekt vključuje prenovu obstoječega avtobusnega postajališča, ureditev peronov in površin za potnike, obnovo in gradnjo nadstrešnic, izboljšanje peš dostopov ter ureditev spremljajoče prometne in komunalne infrastrukture.

Avtobusno postajališče Lenart predstavlja osrednje vozlišče javnega potniškega prometa na območju občine Lenart in širšega območja Slovenskih goric. Obstoječa ureditev je bila izvedena leta 1989 in zaradi starosti infrastrukture, dotrajanosti posameznih elementov ter spremenjenih potreb uporabnikov ne zagotavlja več ustrezne ravni funkcionalnosti, varnosti in uporabniške izkušnje. Posebej problematično je stanje obstoječe nadstrešnice, ki se sooča z zamakanjem, korozijo konstrukcijskih elementov in drugimi tehničnimi pomanjkljivostmi, dotrajane pa so tudi površine za potnike, urbana oprema in prometne ureditve. Območje je posledično izgubilo del svoje funkcionalne in prostorske vloge v središču mesta.

Potreba po investiciji izhaja iz nujnosti zagotavljanja kakovostne infrastrukture za izvajanje javnega potniškega prometa ter iz potrebe po prilagoditvi postajališča sodobnim standardom dostopnosti, varnosti in trajnostne mobilnosti. Obstoječe stanje ne omogoča optimalne uporabe prostora, ne zagotavlja zadostne kakovosti čakalnih površin ter ne izpolnjuje v celoti zahtev univerzalne dostopnosti za gibalno in senzorno ovirane osebe. Prav tako so potrebne izboljšave na področju orientacije uporabnikov, intermodalnega povezovanja ter splošne urejenosti javnega prostora.

Projekt predvideva celovito prenovu obstoječe nadstrešnice avtobusnega postajališča, rekonstrukcijo prometnih in peš površin ter novo organizacijo avtobusnih peronov. V okviru investicije bo zgrajena tudi nova nadstrešnica nad peronoma 6 in 7, prenovljene bodo površine pod nadstrešnico, peroni, dostopi in

obračališče za avtobuse, urejeni bodo zeleni otoki ter nove peš povezave. Projekt vključuje tudi ureditev stoja za parkiranje koles, namestitve sodobne prometne in informacijske opreme, označitev peronov ter vzpostavitev pogojev za namestitev digitalnega prikaza vozniških redov. Poseben poudarek je namenjen univerzalni dostopnosti, saj projekt predvideva izvedbo taktilnih vodilnih oznak, prilagojenih peš površin in drugih rešitev za varno uporabo infrastrukture za vse skupine uporabnikov.

Z izvedbo investicije se bodo bistveno izboljšali pogoji za uporabo javnega potniškega prometa, povečala se bo prometna varnost pešcev in potnikov, izboljšala se bo dostopnost infrastrukture za osebe z različnimi oblikami oviranosti ter povečalo udobje uporabnikov. Prenovljeno avtobusno postajališče bo omogočalo boljšo organizacijo prometa, večjo preglednost prostora ter kakovostnejše povezovanje javnega potniškega prometa z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti, zlasti pešačenjem in kolesarjenjem.

Brez izvedbe investicije se bo stanje infrastrukture še naprej poslabševalo. Nadaljnja obraba obstoječih objektov in površin bo povečevala stroške vzdrževanja ter zmanjševala raven varnosti, funkcionalnosti in privlačnosti javnega potniškega prometa. Tak razvoj bi bil v nasprotju s cilji trajnostne mobilnosti, ki spodbujajo zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobilskega prometa in povečanje deleža potovanj z javnim prevozom.

Namen investicije je zato:

- izboljšanje pogojev za izvajanje javnega potniškega prometa v občini Lenart,
- povečanje prometne varnosti uporabnikov avtobusnega postajališča,
- prenova in posodobitev dotrajane infrastrukture avtobusnega postajališča,
- zagotovitev kakovostnih in funkcionalnih površin za potnike,
- izboljšanje dostopnosti infrastrukture za vse uporabnike, vključno z gibalno in senzorno oviranimi osebami,
- izboljšanje pogojev za intermodalno povezovanje javnega prevoza, pešačenja in kolesarjenja,
- povečanje privlačnosti uporabe javnega potniškega prometa,
- prispevek k zmanjševanju uporabe osebnih motornih vozil in negativnih vplivov prometa na okolje,
- izboljšanje kakovosti javnega prostora v središču Lenarta.

Investicija neposredno sledi ciljem Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029, zlasti ukrepa »Ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)«. Projekt prispeva k izboljšanju kakovosti, dostopnosti in varnosti javnega potniškega prometa ter spodbuja uporabo trajnostnih oblik mobilnosti. Z izvedbo investicije bo v Lenartu vzpostavljena sodobna, dostopna in uporabnikom prijazna infrastruktura javnega potniškega prometa, ki bo dolgoročno prispevala k večji konkurenčnosti javnega prevoza in doseganju ciljev trajnostne, pametne in intermodalne mobilnosti.

1.4. CILJI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Cilji investicijskega projekta izhajajo iz ugotovljenih potreb po prenovi in posodobitvi avtobusnega postajališča Lenart ter zagotavljanju kakovostnejših pogojev za izvajanje javnega potniškega prometa. Projekt je usmerjen v izboljšanje prometne varnosti, dostopnosti, funkcionalnosti in uporabniške izkušnje na osrednjem avtobusnem postajališču v občini Lenart ter spodbuja uporabo trajnostnih oblik mobilnosti.

Splošni cilji investicijskega projekta

Splošni cilji investicijskega projekta so:

- izboljšanje pogojev za uporabo in izvajanje javnega potniškega prometa na območju občine Lenart;

- povečanje prometne varnosti uporabnikov avtobusnega postajališča in drugih udeležencev v prometu;
- izboljšanje dostopnosti javne prometne infrastrukture za vse uporabnike, vključno z osebami z različnimi oblikami oviranosti;
- povečanje privlačnosti javnega potniškega prometa kot trajnostne alternative uporabi osebnega avtomobila;
- izboljšanje povezovanja javnega potniškega prometa s pešačenjem in kolesarjenjem;
- izboljšanje kakovosti javnega prostora in urejenosti osrednjega območja avtobusnega postajališča v Lenartu;
- prispevek k zmanjševanju negativnih vplivov prometa na okolje ter k doseganju ciljev trajnostnega razvoja.

Specifični cilji investicijskega projekta

Specifični cilji investicijskega projekta so:

- prenoviti obstoječo nadstrešnico avtobusnega postajališča Lenart (objekt G1);
- zgraditi novo nadstrešnico nad avtobusnima peronoma 6 in 7 (objekt P1);
- urediti sedem avtobusnih peronov za izvajanje javnega potniškega prometa;
- rekonstruirati in funkcionalno urediti površine za potnike, peš povezave ter manipulativne prometne površine avtobusnega postajališča;
- urediti novo peš povezavo med območjem avtobusnega postajališča in okoliškim urbanim prostorom;
- zagotoviti univerzalno dostopnost območja z izvedbo taktilnih vodilnih oznak in drugih elementov za gibalno ter senzorno ovirane osebe;
- urediti stojala za parkiranje koles in s tem izboljšati povezovanje javnega potniškega prometa s kolesarskim prometom;
- urediti prometno signalizacijo, označitev peronov ter informacijsko opremo za uporabnike javnega potniškega prometa;
- urediti zelene otoke in izboljšati kakovost javnega prostora na območju avtobusnega postajališča;
- vzpostaviti ločen sistem odvajanja komunalnih in padavinskih voda na območju investicije;
- zagotoviti dolgoročno funkcionalno, varno in tehnično ustrezno infrastrukturo za izvajanje javnega potniškega prometa.

Specifični cilji investicije so podrobneje opredeljeni v projektni dokumentaciji PZI, iz katere izhajajo tehnične rešitve, obseg predvidenih ureditev, funkcionalne zahteve in drugi tehnični parametri investicije. Projektna dokumentacija predstavlja osnovo za izvedbo investicije ter za spremljanje doseganja načrtovanih učinkov in rezultatov projekta.

Doseganje specifičnih ciljev investicije bo spremljano in preverjeno na podlagi izvedenih ureditev, opredeljenih v projektni dokumentaciji PZI, ter z doseganjem kazalnikov projekta, določenih v prijavi vlogi na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025) in v tem investicijskem programu.

1.5. POVZETEK PREDHODNE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

Za investicijo »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« je bil izdelan Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP), ki ga je novembra 2025 pripravila Razvojna agencija Slovenske gorice d. o. o. za investitorja Občino Lenart. DIIP je bil izdelan skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo

in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ ter je predstavljal podlago za odločitve o nadaljnji pripravi projektne in investicijske dokumentacije ter izvedbi investicije.

V DIIP je bila ugotovljena potreba po prenovi avtobusnega postajališča Lenart zaradi dotrajanosti obstoječe infrastrukture, zmanjšane funkcionalnosti prostora ter potrebe po izboljšanju pogojev za izvajanje javnega potniškega prometa. Dokument je izpostavil pomen avtobusnega postajališča kot osrednjega prometnega vozlišča v občini Lenart ter potrebo po zagotavljanju večje prometne varnosti, boljše dostopnosti za uporabnike in višje kakovosti javnega prostora.

V okviru DIIP sta bili obravnavani varianti »brez investicije« in »z investicijo«, pri čemer je bila kot optimalna izbrana varianta izvedbe investicije. Ugotovljeno je bilo, da scenarij brez investicije ne omogoča odprave ugotovljenih pomanjkljivosti, ne zagotavlja ustreznih pogojev za izvajanje javnega potniškega prometa ter ne prispeva k doseganju ciljev trajnostne mobilnosti na lokalni ravni.

DIIP je predvidel ureditev avtobusnega postajališča z izvedbo potrebnih gradbenih, prometnih in komunalnih ureditev ter spremljajoče infrastrukture za uporabnike javnega potniškega prometa. Investicijska vrednost projekta je bila v DIIP ocenjena na 916.014,10 EUR z DDV po stalnih cenah (november 2025), predvideno pa je bilo tudi sofinanciranje projekta iz sredstev, namenjenih spodbujanju trajnostne mobilnosti.

Po izdelavi DIIP je bila pripravljena podrobnejša projektna dokumentacija (DGD, dokumentacija za manjšo rekonstrukcijo in PZI), na podlagi katere so bile natančneje opredeljene tehnične rešitve, obseg predvidenih ureditev in investicijski stroški projekta. Projektna dokumentacija predvideva celovito prenovo avtobusnega postajališča, vključno s prenovo obstoječe nadstrešnice, izgradnjo nove nadstrešnice nad peronoma 6 in 7, ureditvijo sedmih avtobusnih peronov, prenovu površin za potnike, izvedbo nove peš povezave, ureditvijo stojal za kolesa, izvedbo taktilnih vodilnih oznak ter ureditvijo ločenega sistema odvajanja komunalnih in padavinskih voda.

Na podlagi podrobnejše projektne dokumentacije, uskladitve projektnih rešitev ter natančnejše opredelitve investicijskih stroškov je bil izdelan Investicijski program (IP), ki predstavlja strokovno podlago za izvedbo investicije. Skupna vrednost investicije v IP znaša 1.287.515,18 EUR z DDV po stalnih cenah oziroma 1.322.549,32 EUR z DDV po tekočih cenah.

Predvidena finančna konstrukcija investicije vključuje sredstva Ministrstva za okolje, podnebje in energijo v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025) v višini 1.036.343,04 EUR ter lastna sredstva Občine Lenart v višini 286.206,28 EUR.

Temeljne ugotovitve, potrebe in razvojna izhodišča, opredeljena v DIIP, ostajajo v okviru Investicijskega programa nespremenjena. Investicija še naprej zasleduje cilj izboljšanja pogojev za izvajanje javnega potniškega prometa, povečanja prometne varnosti, izboljšanja dostopnosti za vse skupine uporabnikov ter spodbujanja uporabe trajnostnih oblik mobilnosti na območju občine Lenart.

2. POVZETEK IP

Investicijski program obravnava projekt »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart«, katerega investitor je Občina Lenart. Predmet investicije je celovita prenova in funkcionalna nadgradnja obstoječega avtobusnega postajališča v Lenartu z namenom izboljšanja pogojev za izvajanje javnega potniškega prometa, povečanja prometne varnosti, izboljšanja dostopnosti za vse skupine uporabnikov ter spodbujanja trajnostnih oblik mobilnosti.

Potreba po izvedbi investicije izhaja iz obstoječega stanja avtobusnega postajališča, ki zaradi dotrajanosti posameznih elementov infrastrukture, pomanjkljive funkcionalnosti in neustrezne organizacije prometnih površin ne zagotavlja več optimalnih pogojev za uporabnike javnega potniškega prometa. Projekt predstavlja pomemben razvojni ukrep na področju trajnostne mobilnosti in prispeva k izboljšanju kakovosti javnega prostora v središču občine.

Predvidene ureditve obsegajo prenovo in nadgradnjo avtobusnih peronov, obnovo obstoječe nadstrešnice, izgradnjo nove nadstrešnice nad peronoma 6 in 7, ureditev površin za potnike, izvedbo novih peš povezav, ureditev stoja za kolesa, izvedbo taktilnih vodilnih oznak za slepe in slabovidne, ureditev prometnih površin ter izvedbo potrebne komunalne infrastrukture, vključno z ločenim sistemom odvajanja komunalnih in padavinskih voda. Investicija temelji na izdelani projektni dokumentaciji DGD in PZI, ki podrobno opredeljuje tehnične rešitve in obseg predvidenih del.

V okviru predhodno izdelanega Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) sta bili obravnavani varianta »z investicijo« in varianta »brez investicije«. Analiza je pokazala, da varianta brez investicije ne omogoča odprave ugotovljenih pomanjkljivosti in ne prispeva k doseganju razvojnih ciljev občine na področju trajnostne mobilnosti. Kot optimalna je bila zato izbrana varianta z izvedbo investicije, ki omogoča doseganje vseh zastavljenih ciljev projekta.

Skupna vrednost investicije znaša 1.322.549,32 EUR z DDV po tekočih cenah oziroma 1.287.515,18 EUR z DDV po stalnih cenah. Upravičeni stroški projekta znašajo 1.295.428,80 EUR, neupravičeni stroški pa 27.120,52 EUR.

Finančna konstrukcija projekta predvideva sofinanciranje v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025) za ukrep »Ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)«. Predvidena višina nepovratnih sredstev znaša 1.036.343,04 EUR, kar predstavlja 78,36 % celotne vrednosti investicije, preostala sredstva v višini 286.206,28 EUR oziroma 21,64 % pa bo zagotovila Občina Lenart iz lastnih proračunskih virov.

Projekt je usklajen z relevantnimi evropskimi, nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi razvojnimi dokumenti s področja trajnostne mobilnosti, javnega potniškega prometa in razvoja prometne infrastrukture. Posebej je usklajen s Celostno prometno strategijo Občine Lenart ter drugimi strateškimi dokumenti, ki spodbujajo razvoj trajnostnih oblik mobilnosti in izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa. Usklajenost projekta z merili JR EKP UTM 2025 za ukrep Ureditev namenskih površin za JPP je podrobneje predstavljena v poglavju 4.6 tega investicijskega programa.

Izvedene finančne in ekonomske analize potrjujejo upravičenost investicije. Ker gre za javno infrastrukturo, namenjeno izvajanju storitev javnega potniškega prometa, projekt z vidika investitorja ne ustvarja neposrednih finančnih donosov. Finančna analiza zato izkazuje negativno finančno neto sedanjo vrednost, kar je za tovrstne javne projekte pričakovano.

Ekonomska analiza izkazuje pozitivne družbene učinke investicije. Projekt bo prispeval k izboljšanju kakovosti in dostopnosti javnega potniškega prometa, povečanju prometne varnosti, zmanjšanju ovir za ranljive skupine uporabnikov, izboljšanju pogojev za pešce in kolesarje ter povečanju privlačnosti

trajnostnih načinov mobilnosti. Poleg neposrednih koristi za uporabnike bo investicija prispevala tudi k izboljšanju kakovosti urbanega prostora ter dolgoročnemu trajnostnemu razvoju občine.

Na podlagi izvedenih strokovnih podlag, izdelane projektne dokumentacije, finančne in ekonomske analize ter analize tveganj je ugotovljeno, da je projekt tehnično izvedljiv, organizacijsko obvladljiv, finančno zaprt in družbeno upravičen. Investicija predstavlja optimalno rešitev za izboljšanje pogojev izvajanja javnega potniškega prometa v občini Lenart ter pomembno prispeva k doseganju ciljev trajnostne mobilnosti na lokalni in regionalni ravni.

2.1. SPISEK STROKOVNIH IN DRUGIH PODLAG

Strokovne in druge podlage za pripravo investicijskega programa so:

- Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart«, november 2025, izdelovalec Razvojna agencija Slovenske gorice d. o. o.;
- projektna dokumentacija PZI »Prenova avtobusnega postajališča Lenart«, št. projekta 21-26, maj 2026, izdelovalec STUDIO MIKA d. o. o.;
- tehnično poročilo, grafični prikazi, popisi del in ostale sestavine projektne dokumentacije PZI;
- ocena investicijske vrednosti in finančni podatki iz investicijske dokumentacije;
- analiza stroškov in koristi (CBA), izdelana za potrebe prijave na javni razpis;
- Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 ter razpisna dokumentacija;
- veljavna zakonodaja in predpisi s področja investicijske dokumentacije, graditve objektov, urejanja prostora in trajnostne mobilnosti.

2.2. OPIS UPOŠTEVANIH VARIANT IN IZBOR OPTIMALNE VARIANTE

2.2.1. Variante v DIIP

V Dokumentu identifikacije investicijskega projekta (DIIP) »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« sta bili skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ obravnavani dve osnovni možnosti izvedbe projekta, in sicer scenarij »z investicijo« ter scenarij »brez investicije«.

Scenarij »z investicijo« je predvideval izvedbo ukrepov za ureditev avtobusnega postajališča v Lenartu z namenom izboljšanja pogojev za izvajanje javnega potniškega prometa, povečanja prometne varnosti, izboljšanja dostopnosti za uporabnike ter prispevka k razvoju trajnostne mobilnosti na območju občine. Predvidena je bila ureditev sodobne in funkcionalne prometne infrastrukture, prilagojene potrebam uporabnikov javnega potniškega prometa ter zahtevam sodobnega urbanega prostora.

Scenarij »brez investicije« je predvideval ohranitev obstoječega stanja brez izvedbe načrtovanih ureditev. V tem primeru bi se nadaljevale obstoječe prostorske in funkcionalne pomanjkljivosti območja avtobusnega postajališča, uporabnikom pa ne bi bili zagotovljeni ustrezni pogoji za uporabo javnega potniškega prometa. Prav tako ne bi bili doseženi cilji občine na področju izboljšanja prometne varnosti, dostopnosti in spodbujanja trajnostnih oblik mobilnosti.

Na podlagi izvedene analize je bilo v DIIP ugotovljeno, da scenarij »brez investicije« ne predstavlja sprejemljive razvojne možnosti, saj ne omogoča odprave ugotovljenih pomanjkljivosti in ne prispeva k

doseganju zastavljenih ciljev investicije. Kot optimalna je bila zato izbrana varianta »z investicijo«, ki je bila podlaga za pripravo projektne dokumentacije in nadaljnjo izdelavo Investicijskega programa.

2.2.2. Utemeljitev izbire optimalne variante

Primerjava obravnavanih variant kaže, da varianta »z investicijo« predstavlja edino razvojno ustrezno rešitev, ki omogoča doseganje ciljev investicije ter prispeva k izboljšanju pogojev za izvajanje javnega potniškega prometa na območju občine Lenart. Varianta zagotavlja izboljšanje funkcionalnosti avtobusnega postajališča, večjo prometno varnost, boljšo dostopnost za vse uporabnike ter višjo kakovost javnega prostora. Nasprotno varianta »brez investicije« ne odpravlja ugotovljenih pomanjkljivosti obstoječega stanja in ne omogoča doseganja razvojnih ciljev občine na področju trajnostne mobilnosti.

Tabela 1: Primerjava obravnavanih variant investicije

Kriterij	Scenarij »z investicijo«	Scenarij »brez investicije«
Funkcionalnost avtobusnega postajališča	Ureditev sodobnega, funkcionalnega in preglednega avtobusnega postajališča z izboljšano organizacijo peronov in spremljajoče infrastrukture.	Obstoječe funkcionalne pomanjkljivosti ostajajo nespremenjene, uporabniška izkušnja se ne izboljša.
Dostopnost za uporabnike	Izboljšana dostopnost za vse uporabnike, vključno z osebami z različnimi oblikami oviranosti, starejšimi in funkcionalno oviranimi osebami.	Obstoječe omejitve dostopnosti ostajajo, kar zmanjšuje kakovost in vključujočo uporabo javnega potniškega prometa.
Prometna varnost	Ureditev prometnih površin, peš povezav, peronov in dostopov prispeva k večji varnosti vseh udeležencev v prometu.	Prometno-varnostne pomanjkljivosti ostajajo prisotne, tveganje za konfliktna situacija se ne zmanjšuje.
Kakovost infrastrukture JPP	Prenovljena infrastruktura omogoča višji standard izvajanja javnega potniškega prometa in večje udobje uporabnikov.	Nadaljnje staranje infrastrukture in postopno zmanjševanje njene funkcionalne vrednosti.
Trajnostna mobilnost	Projekt spodbuja uporabo javnega potniškega prometa ter izboljšuje pogoje za trajnostne oblike mobilnosti.	Brez pozitivnega vpliva na uporabo javnega potniškega prometa in trajnostno mobilnost.
Intermodalnost	Omogočene so boljše povezave med različnimi načini mobilnosti (pešci, kolesarji, uporabniki JPP).	Obstoječe povezave ostajajo neizboljšane, možnosti za razvoj intermodalnosti so omejene.
Stroški in ekonomski vidik	Zahteva začetna investicijska sredstva, vendar zagotavlja dolgoročne koristi za uporabnike in lokalno skupnost.	Kratkoročno ne zahteva investicijskih sredstev, vendar ne odpravlja obstoječih problemov in ne ustvarja razvojnih učinkov.
Družbeni vpliv	Izboljšana kakovost bivanja, večja dostopnost storitev in boljša prometna povezanost prebivalcev.	Obstoječe stanje ostaja nespremenjeno, razvojni potencial območja ni izkoriščen.
Skladnost z razvojnimi dokumenti in JR	Prispeva k ciljem občinskih razvojnih dokumentov, trajnostne mobilnosti ter ciljem Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029.	Ne prispeva k doseganju razvojnih ciljev in ciljev predmetnega javnega razpisa.

Tehnična izvedljivost	Rešitev je preverjena s projektno dokumentacijo in izvedljiva v praksi.	Brez izvedbe investicije ugotovljene pomanjkljivosti ostajajo prisotne.
-----------------------	---	---

Na podlagi izvedene primerjalne analize je bilo ugotovljeno, da varianta »z investicijo« v celoti izpolnjuje cilje investicije, saj zagotavlja izboljšanje pogojev za izvajanje javnega potniškega prometa, večjo prometno varnost, boljšo dostopnost za uporabnike ter prispeva k razvoju trajnostne mobilnosti na območju občine Lenart. Poleg tega je varianta skladna s cilji Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 ter prispeva k izboljšanju kakovosti in privlačnosti javnega potniškega prometa.

Varianta »brez investicije« zastavljenih ciljev ne dosega, saj ne odpravlja ugotovljenih pomanjkljivosti obstoječe infrastrukture, ne izboljšuje dostopnosti in prometne varnosti ter ne ustvarja razvojnih učinkov na področju trajnostne mobilnosti. Zato je bila iz nadaljnje obravnave izključena.

Na podlagi navedenega je bila kot optimalna izbrana varianta »z investicijo«, ki je podrobneje opredeljena v projektni dokumentaciji in predstavlja predmet tega Investicijskega programa.

2.3. ODGOVORNE OSEBE ZA IZDELAVO DOKUMENTACIJE IN ZA IZVEDBO PROJEKTA

Za potrebe priprave in izvedbe investicijskega projekta »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« je bila izdelana investicijska in projektna dokumentacija, ki predstavlja strokovno podlago za odločanje o investiciji, izvedbo postopkov javnega naročanja ter izvedbo gradbenih del.

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) in Investicijski program (IP) je za investitorja izdelala Razvojna agencija Slovenske gorice d. o. o., Trg osvoboditve 9, 2230 Lenart v Slovenskih goricah.

Projektno dokumentacijo za investicijo je izdelalo podjetje STUDIO MIKA d. o. o., Krekova ulica 5, 2000 Maribor. Odgovorna oseba projektanta in vodja projektiranja je Katja Lipič, mag. inž. arhitekture (PA-2292). Projektna dokumentacija obsega dokumentacijo za pridobitev gradbenega dovoljenja (DGD) in projektno dokumentacijo za izvedbo gradnje (PZI) za projekt »Prenova avtobusnega postajališča Lenart«, št. projekta 21-26.

Pri izdelavi projektne dokumentacije so sodelovali tudi:

- Katja Lipič, mag. inž. arhitekture (PA-2292) – načrt arhitekture,
- mag. Samo Mikluš, univ. dipl. inž. gradbeništva (G-0270) – načrt s področja gradbeništva,
- Iztok Kalderon, univ. dipl. inž. geodezije (Geo 0159) – načrt s področja geodezije.

Investitor projekta je Občina Lenart, Trg osvoboditve 7, 2230 Lenart v Slovenskih goricah, ki je odgovorna za pripravo in izvedbo investicije, zagotavljanje finančnih virov, izvedbo postopkov javnega naročanja, spremljanje izvajanja projekta ter zagotavljanje doseganja načrtovanih ciljev in učinkov investicije.

Za izvajanje gradbenih del, strokovnega nadzora in drugih storitev, potrebnih za izvedbo investicije, bo investitor izbral izvajalce skladno z veljavno zakonodajo s področja javnega naročanja. Investitor bo zagotavljal koordinacijo vseh aktivnosti projekta, spremljal izvajanje pogodbenih obveznosti ter skrbel za pravočasno in kakovostno izvedbo investicije do njene predaje v uporabo.

2.4. OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE IN PREDVIDENA FINANČNA KONSTRUKCIJA

Celotni investicijski stroški po stalnih cenah znašajo 1.287.515,18 EUR z DDV (junij 2026).

Ker je predvidena dinamika investiranja daljša od enega leta, se investicijski stroški skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ prikazujejo tudi v tekočih cenah.

Pri preračunu stalnih cen v tekoče cene je bila upoštevana predvidena dinamika investiranja ter napoved inflacije, objavljena v zadnji razpoložljivi napovedi gospodarskih gibanj UMAR (pomlad 2026).

Investicijski stroški po tekočih cenah znašajo 1.322.549,32 EUR z DDV (junij 2026).

Tabela 2: Celotni investicijski stroški po stalnih cenah, v EUR (junij 2026)

Vrsta del	SKUPAJ		
	Brez DDV	DDV	Z DDV
Investicijska dokumentacija (DIIP in IP)	2.500,00	550,00	3.050,00
GOI dela in oprema	988.844,89	217.545,88	1.206.390,77
Strokovni nadzor	11.440,50	2.516,91	13.957,41
Načrt in koordinacija VZD	1.404,92	309,08	1.714,00
Projektna dokumentacija	51.150,00	11.253,00	62.403,00
SKUPAJ	1.055.340,31	232.174,87	1.287.515,18

Slika 1: Celotni investicijski stroški po stalnih cenah, v EUR (junij 2026)

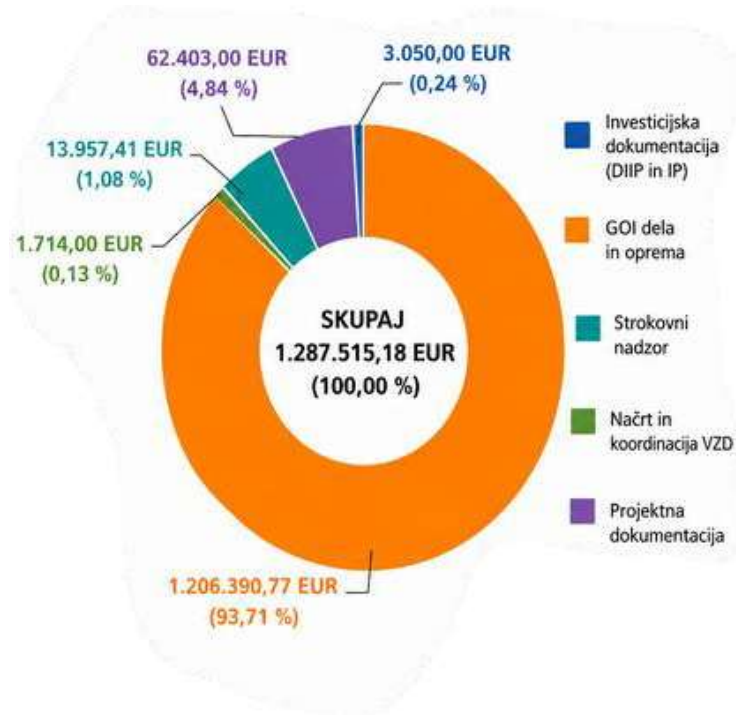
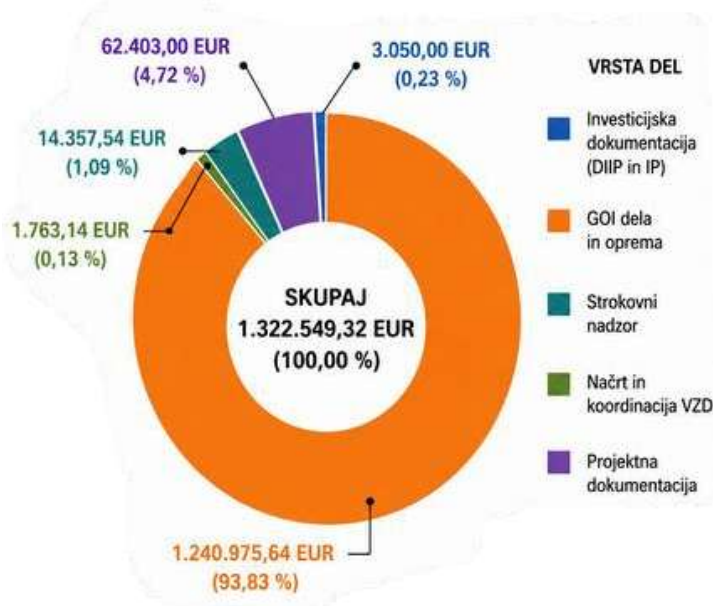


Tabela 3: Celotni investicijski stroški po tekočih cenah, v EUR (junij 2026)

Vrsta del	SKUPAJ		
	Brez DDV	DDV	Z DDV
Investicijska dokumentacija (DIIP in IP)	2.500,00	550,00	3.050,00
GOI dela in oprema	1.017.193,15	223.782,49	1.240.975,64
Strokovni nadzor	11.768,48	2.589,06	14.357,54
Načrt in koordinacija VZD	1.445,20	317,94	1.763,14
Projektna dokumentacija	51.150,00	11.253,00	62.403,00
SKUPAJ	1.084.056,82	238.492,50	1.322.549,32

Slika 2: Celotni investicijski stroški po tekočih cenah, v EUR (junij 2026)



Investitor predvideva zaprto finančno konstrukcijo projekta po tekočih cenah. Financiranje investicije bo zagotovljeno s pridobitvijo nepovratnih sredstev Ministrstva za okolje, podnebje in energijo v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025) ter z lastnimi proračunskimi sredstvi Občine Lenart. Predvidena višina sofinanciranja znaša 1.036.343,04 EUR oziroma 78,36 % upravičenih stroškov projekta, preostala sredstva v višini 286.206,28 EUR pa bo zagotovila Občina Lenart iz lastnih virov. Finančna konstrukcija je zaprta in zagotavlja izvedbo projekta »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« v celotnem predvidenem obsegu ter skladno z načrtovano časovno dinamiko izvajanja. V primeru, da projekt ne bo izbran za sofinanciranje v okviru predmetnega javnega razpisa, bo investitor proučil možnosti pridobitve drugih zunanjih virov financiranja oziroma izvedbo investicije prilagodil razpoložljivim proračunskim sredstvom.

2.5. ZBIRNI PRIKAZ REZULTATOV IZRAČUNOV IN UTEMELJITEV UPRAVIČENOSTI

V okviru investicijskega programa je bila za projekt »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« izdelana analiza stroškov in koristi (CBA), ki vključuje finančno in ekonomsko presojo investicije. Analiza je bila pripravljena na podlagi skupne investicijske vrednosti projekta po tekočih cenah v višini 1.322.549,32

EUR, ob upoštevanju preostale vrednosti investicije ob koncu referenčnega obdobja v višini 154.501,68 EUR ter uporabljene finančne in družbene diskontne stopnje v višini 4 %.

Rezultati finančne analize potrjujejo, da investicija z vidika investitorja ni finančno donosna. Izračunana finančna neto sedanja vrednost (FNPV) znaša –1.680.149,61 EUR, relativna neto sedanja vrednost pa –130,50 %. Zaradi značaja investicije, ki predstavlja javno prometno infrastrukturo in ne ustvarja tržnih prihodkov, finančna interna stopnja donosnosti (FIRR) ostaja negativna in je ni mogoče izračunati. Rezultati finančne analize tako potrjujejo, da projekta ni mogoče izvesti na tržnih osnovah oziroma brez vključitve javnih virov financiranja.

Takšen rezultat je pričakovan in značilen za projekte javnega potniškega prometa, katerih temeljni namen ni ustvarjanje finančnega donosa, temveč zagotavljanje javne storitve, izboljšanje dostopnosti prebivalcev, povečanje prometne varnosti ter ustvarjanje širših družbenih koristi. Zaradi navedenega obstaja jasna utemeljitev za sofinanciranje projekta iz javnih sredstev, v konkretnem primeru iz sredstev evropske kohezijske politike v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025).

Povsem drugačno sliko kaže ekonomska analiza, ki poleg finančnih tokov upošteva tudi širše družbene koristi investicije. Izračunana ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) znaša 406.791,66 EUR, kar pomeni, da diskontirane družbene koristi presegajo diskontirane družbene stroške projekta. Ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) znaša 11,88 % in bistveno presega uporabljeno družbeno diskontno stopnjo v višini 4 %, kar potrjuje ekonomsko upravičenost investicije. Dodatno upravičenost potrjuje tudi razmerje med koristmi in stroški (B/C) v višini 1,33, kar pomeni, da vsak evro družbenih stroškov ustvari približno 1,33 EUR družbenih koristi.

Sedanja vrednost vseh identificiranih koristi znaša 2.566.336,82 EUR, medtem ko sedanja vrednost stroškov znaša 694.627,12 EUR, kar potrjuje dolgoročno pozitivne učinke investicije na družbeni razvoj območja.

Ključne koristi projekta se odražajo predvsem v:

- izboljšanju kakovosti in dostopnosti javnega potniškega prometa,
- povečanju prometne varnosti za potnike, pešce in druge udeležence v prometu,
- izboljšanju dostopnosti za osebe z različnimi oblikami oviranosti,
- zmanjšanju potovalnih stroškov in časovnih izgub uporabnikov,
- izboljšanju kakovosti javnega prostora v središču Lenarta,
- spodbujanju trajnostnih potovalnih navad in večje uporabe javnega potniškega prometa,
- zmanjševanju negativnih vplivov prometa na okolje ter prispevku k ciljem trajnostne mobilnosti.

Na podlagi rezultatov finančne in ekonomske analize je mogoče zaključiti, da je projekt z vidika investitorja finančno nerentabilen, vendar z družbenega vidika nedvomno upravičen. Pozitivna ekonomska neto sedanja vrednost, ekonomska interna stopnja donosnosti, ki več kot dvakrat presega uporabljeno družbeno diskontno stopnjo, ter razmerje med koristmi in stroški, večje od 1, potrjujejo, da projekt ustvarja neto družbeno korist in učinkovito prispeva k doseganju ciljev trajnostne mobilnosti, izboljšanju kakovosti bivanja ter krepitvi dostopnosti javnega potniškega prometa na območju občine Lenart. Zato je investicija upravičena do sofinanciranja iz javnih virov in predstavlja racionalno ter družbeno koristno uporabo javnih sredstev.

Tabela 4: Izračuni analize stroškov in koristi

Kazalec	Enota	Vrednost
Izhodišča		
Investicijski izdatki (tekoče cene)	EUR	1.322.549,32

Kazalec	Enota	Vrednost
Rezidualna vrednost	EUR	154.501,68
Splošna diskontna stopnja	%	4
Družbena diskontna stopnja	%	4
Rezultati finančne analize		
Finančna neto sedanja vrednost	EUR	-1.680.149,61
Relativna neto sedanja vrednost	EUR	-130,50
Finančna interna stopnja donosnosti	%	je negativna in je ni mogoče izračunati
Rezultati ekonomske analize		
Ekonomska neto sedanja vrednost	EUR	406.791,66
Ekonomska interna stopnja donosnosti	%	11,88
Sedanja vrednost koristi	EUR	2.566.336,82
Sedanja vrednost stroškov	EUR	694.627,12
Razmerje med koristmi in stroški	EUR	1,33

3. OSNOVNI PODATKI O DELEŽNIKIH INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

3.1. INVESTITOR

Investitor obravnavanega investicijskega projekta je Občina Lenart.

Tabela 5: Osnovni podatki o investitorju

INVESTITOR	 OBČINA LENART
Naslov	Trg osvoboditve 7, 2230 Lenart v Slovenskih goricah
Odgovorna oseba:	mag. Janez Kramberger, dr. vet. med.
Funkcija odgovorne osebe:	Župan
Telefon:	+386 (0)2 729 13 12
Telefaks:	+386 (0)2 720 73 52
Uradni elektronski naslov:	obcina@lenart.si
Uradna spletna stran:	http://www.lenart.si
Davčna/ID številka:	SI 68458509
Matična številka:	5874254000
Glavna dejavnost:	84.110
IBAN:	SI56 0125 8010 0010 543 (UJP Banka Slovenije)
Žig:	Podpis odgovorne osebe:

Občina Lenart je organizirana po Zakonu o lokalni samoupravi in Statutu Občine Lenart in je samoupravna lokalna skupnost, ustanovljena z zakonom. Sestavlja jo 22 naselij.

Investicija, ki je predmet tega DIIP se bo izvajala na območju naselja Lenart v Slovenskih goricah, v Občini Lenart.

3.2. ODGOVORNI ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO DOKUMENTACIJE

Za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske, projektne in druge dokumentacije za projekt je odgovorna Občinska uprava Občine Lenart, v okviru nje pa direktorica občinske uprave.

Tabela 6: Osnovni podatki o odgovornih za pripravo in nadzor nad pripravo dokumentacije

ODGOVORNI ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO DOKUMENTACIJE	
Naziv:	OBČINSKA UPRAVA OBČINE LENART
Naslov:	Trg osvoboditve 7, 2230 Lenart v Slovenskih goricah
Odgovorna oseba:	Mojca Guzej, dipl. ekon., direktorica občinske uprave

Telefon:	+386 (0)2/ 729 13 22
Elektronski naslov:	mojca.guzej@lenart.si
Žig:	Podpis odgovorne osebe:

3.3. IZDELOVALCI INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

Izdelovalec DIIP in tega IP pa Razvojna agencija Slovenske gorice d.o.o. (krajše: RASG).

RASG je ustanovljena l. 2007 in je območna razvojna agencija Območnega razvojnega partnerstva (ORP) Slovenske gorice. Izvaja naloge javnega pomena za območje 9 občin ORP (Benedikt, Cerkljenjak, Duplek, Lenart, Pesnica, Sveta Ana, Sveta Trojica v Slovenskih goricah, Sveti Jurij v Slovenskih goricah in Šentilj) in za širše območje Slovenskih goric.

V obdobju 2014-2020 in 2021-2027 izvaja naloge vodilnega partnerja LAS Ovtar Slovenskih goric, ki pokriva območje 10 občin (Benedikt, Cerkljenjak, Duplek, Lenart, Pesnica, Sveta Ana, Sveta Trojica v Slovenskih goricah, Sveti Andraž v Slovenskih goricah, Sveti Jurij v Slovenskih goricah in Šentilj) na območju Zahodnih Slovenskih goric.

Tabela 7: Osnovni podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije

Naziv:	 RAZVOJNA AGENCIJA SLOVENSKE GORICE, d.o.o.
Naslov:	Trg osvoboditve 9, 2230 Lenart v Slovenskih goricah
Odgovorna oseba:	dr. Milojka Domajnko, direktorica
Elektronski naslov:	rasg@rasg.si
Uradna spletna stran:	http://www.rasg.si
Davčna številka:	SI89110528
Matična številka:	2333813000
Šifra dejavnosti:	70.200 (Dr. podjetniško in poslovno svetovanje)
Transakcijski račun:	SI56 0410 2000 1490 780 (OTP banka d. d.)
Žig:	Podpis odgovorne osebe: 

Od l. 2009 v okviru RASG deluje tudi Izobraževalni center, v okviru katerega se izvajajo številni programi neformalnega izobraževanja, Univerze za tretje življenjsko obdobje ter pridobivanja temeljnih in poklicnih kompetenc.

RASG je aktivna je tudi na področju mednarodnega sodelovanja ter svetovanja poslovnim in javnim subjektom, zlasti pri pridobivanju sredstev za uresničitev projektnih idej in izvedbi projektov.

3.4. PRIHODNJI UPRAVLJAVEC

Upravljavec projekta obravnavanega v tem DIIP bo Občina Lenart.

Tabela 8: Osnovni podatki o upravljavcu

UPRAVLJAVEC	 OBČINA LENART
Naslov	Trg osvoboditve 7, 2230 Lenart v Slovenskih goricah
Odgovorna oseba:	mag. Janez Kramberger, dr. vet. med.
Funkcija odgovorne osebe:	Župan
Telefon:	+386 (0)2 729 13 12
Telefaks:	+386 (0)2 720 73 52
Uradni elektronski naslov:	obcina@lenart.si
Uradna spletna stran:	http://www.lenart.si
Davčna/ID številka:	SI 68458509
Matična številka:	5874254000
Glavna dejavnost:	84.110
IBAN:	SI56 0125 8010 0010 543 (UJP Banka Slovenije)
Žig:	Podpis odgovorne osebe:

4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

4.1. ANALIZA STANJA ZA PODRAVSKO REGIJO

Občina Lenart je locirana znotraj Podravske statistične oz. razvojne regije, ki sodi v kohezijsko regijo Vzhodna Slovenija.

Podravska statistična regija s površino 2.170 km² obsega 10,7 % slovenskega ozemlja in je peta največja slovenska statistična regija. Regija na svoji zahodni strani meji na Koroško in Savinjsko regijo, na svoji vzhodni strani pa s Pomursko regijo. Na severu meji na Republiko Avstrijo, na jugu pa na Republiko Hrvaško.

Slika 3: Umestitev Podravske regije v prostoru Republike Slovenije



Vir: http://www.delo.si/assets/delo_v3/img/blank.png

Regijo sestavlja 41 občin, in sicer: (1) Benedikt, (2) Cerkljenjak, (3) Cirkulane, (4) Destrnik, (5) Dornava, (6) Duplek, (7) Gorišnica, (8) Hajdina, (9) Hoče – Slivnica, (10) Juršinci, (11) Kidričevo, (12) Kungota, **(13) Lenart**, (14) Lovrenc na Pohorju, (15) Majšperk, (16) Makole, (17) Maribor, (18) Markovci, (19) Miklavž na Dravskem polju, (20) Oplotnica, (21) Ormož, (22) Pesnica, (23) Podlehnik, (24) Poljčane, (25) Ptuj, (26) Rače – Fram, (27) Ruše, (28) Selnica ob Dravi, (29) Slovenska Bistrica, (30) Središče ob Dravi, (31) Stašše, (32) Sveta Ana, (33) Sveta Trojica v Slovenskih goricah, (34) Sveti Andraž v Slovenskih goricah, (35) Sveti Jurij v Slovenskih goricah, (36) Sveti Tomaž, (37) Šentilj, (38) Trnovska vas, (39) Videm, (40) Zavrč in (41) Žetale.

Regijo sestavlja 679 naselij.

V regiji je po podatkih Statističnega urada RS na dan 1. 7. 2025 živel 331.504 prebivalcev. Delež prebivalstva v strukturi prebivalstva Republike Slovenije je v zadnjih nekaj letih konstanten.

Tabela 9: Prebivalstvo v Podravski regiji 2016–2025 (na dan 1. 7.)

Leto	2016	2017	2018	2019	2020
Slovenija	2.064.241	2.066.161	2.070.050	2.089.310	2.100.126
Podravska reg.	321.493	321.420	321.960	324.875	326.510
Delež	15,57	15,56	15,55	15,55	15,55

Leto	2021	2022	2023	2024	2025
Slovenija	2021	2022	2023	2024	2025
Podravska reg.	2.107.007	2.108.732	2.120.937	2.126.324	2.130.986
Delež	327.577	327.858	329.753	330.635	331.504

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Gostota prebivalstva v Podravski statistični regiji močno presega slovensko povprečje.

Tabela 10: Gostota prebivalstva v Podravski regiji (na dan 1. 1. 2024)

	Površina v km ²	Št. preb.	Preb./km ²
Slovenija	20.273	2.123.949	104,77
Podravska regija	2.170	330.572	152,34

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Gre za regijo, ki se še vedno sooča z velikimi razvojnimi in strukturnimi izzivi, značilnimi za pretežno podeželska in demografska območja. V preteklih desetletjih je koncentracija gospodarskih dejavnosti, delovnih mest in prebivalstva na ožjih, predvsem urbaniziranih območjih povzročila neenakomeren prostorski razvoj znotraj regije, kar se odraža v razlikah v dostopnosti do delovnih mest, javnih storitev, družbene in gospodarske infrastrukture ter v kakovosti bivanjskega okolja.

Razlike so posebej izrazite med bolj razvitimi lokalnimi središči in strukturno zaostalimi, perifernimi ter podeželskimi območji, kjer prevladujejo nizka stopnja gospodarske raznolikosti in podjetniške aktivnosti, večja odvisnost od tradicionalnih dejavnosti (zlasti kmetijstva), omejene zaposlitvene možnosti, nižja stopnja izobrazbene strukture prebivalstva ter večja izpostavljenost dolgotrajni in strukturni brezposelnosti.

Tabela 11: Izobrazbena struktura in BDP primerjalno Slovenija – Podravska regija v zadnjih petih letih merjenja

		2020	2021	2022	2023	2024
Delež prebivalcev, starih 25 do 64 let, z osnovno šolo ali manj	Slovenija	13,1	12,7	12,2	12,0	11,7
	Podravska	11,6	11,2	10,8	10,6	10,3
Delež prebivalcev, starih 25 do 64 let, z višjo ali visoko izobrazbo	Slovenija	31,3	31,9	32,7	33,3	33,8
	Podravska	28,3	28,8	29,5	30,1	30,7
Bruto dodana vrednost v kmetijskih dejavnostih (regija =100%)	Slovenija	2,2	1,7	1,9	1,7	1,7
	Podravska	2,4	1,8	2,0	1,9	1,9
Bruto dodana vrednost v industriji (regija =100%)	Slovenija	32,9	32,2	31,9	33,2	32,8
	Podravska	32,3	32,3	32,5	34,0	34,3
Bruto dodana vrednost v storitvenih dejavnostih (regija =100%)	Slovenija	65,0	66,1	66,3	65,0	65,4
	Podravska	65,3	65,9	65,5	64,2	63,8

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Regijo dodatno zaznamujejo neugodni demografski trendi, kot so staranje prebivalstva, odseljevanje mladih in delovno aktivnih prebivalcev ter zmanjševanje vitalnosti lokalnih skupnosti, kar dolgoročno zmanjšuje razvojni potencial območja. Posledično se poglobljajo socialne razlike in povečuje tveganje socialne izključenosti, zlasti med starejšimi, mladimi, dolgotrajno brezposelnimi in drugimi ranljivimi skupinami.

Tabela 12: Stopnja delovne aktivnosti (%)

Leto	2020	2021	2022	2023	2024
Slovenija	65,6	66,7	68,6	69,3	70,0
Podravska reg.	60,7	61,6	63,8	64,5	66,3

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Pomemben razvojni izziv ostaja tudi neenakomerna dostopnost do gospodarske, socialne, zdravstvene, izobraževalne in kulturne infrastrukture, zlasti v manjših naseljih in razpršeno poseljenih območjih. Slabša prometna in digitalna povezanost dodatno omejujeta dostop do storitev ter zmanjšujeta privlačnost območja za bivanje, delo in podjetniške naložbe.

Kljub posameznim pozitivnim premikom in razvojnim projektom se regija v primerjavi z nacionalnim povprečjem še vedno sooča z: nižjim dohodkom na prebivalca, nižjo stopnjo zaposlenosti v dejavnostih z višjo dodano vrednostjo, večjo razvojno ranljivostjo lokalnega gospodarstva, kar potrjuje potrebo po ciljno usmerjenih, celostnih in vključujočih razvojnih ukrepih.

Problemi so še posebej izraziti v strukturno zaostalih ter ekonomsko in razvojno šibkih območjih s pretežno agrarno usmeritvijo, v območjih z izrazitimi demografskimi izzivi, nižjim dohodkom na prebivalca ter večjo socialno in ekonomsko ranljivostjo prebivalstva.

Zaradi različnih geografskih značilnosti, zgodovinskega gospodarskega razvoja in raznolike dostopnosti do delovnih mest ter storitev so znotraj Podravske regije prisotne precejšnje razlike v stopnji razvitosti posameznih občin. Posledice epidemije Covid-19, energetske krize, uvedbe sankcij proti Rusiji ter izrazitega porasta inflacije v letih 2022 in 2023 so dodatno okrepile razvojne pritiske in razkrile strukturne slabosti regije, zlasti v najbolj ranljivih lokalnih okoljih.

4.2. ANALIZA STANJA ZA OBČINO LENART

Sestavni del Podravja so tudi gosto poseljene Slovenske gorice. Sestavljajo jih posebni tipi razloženih naselij. Manjše gručaste vasi so se razvile okoli cerkva, ki so navadno locirane na vrhovih slemen.

Občina ima ugodno prometno povezanost, saj leži v neposredni bližini križišča cest proti Mariboru, Gornji Radgoni in Ptuj. V osrednjem delu občino prečka avtocesta Maribor–Lendava.

Ozemlje občine leži sredi Slovenskih goric med Muro in Dravo. Večji del občine (86 %) pripada povodju Pesnice, manjši del povodjema Ščavnice (11 %) in Rogoznice (3 %). Ker ima Pesnica majhen padec (1,25 %), je v preteklosti močno meandrirala in poplavljala. Po regulacijah, ki so bile končane leta 1968, je dobila raven tok in umetne nasipe, da več ne prestopa bregov. Posebnost pesniške doline so danes umetna jezera, zgrajena z namenom, da zadržujejo visoke poplave: Pristava (31 ha), Komarnik (30 ha), Radeško jezero (27 ha) in Trojiško jezero (51 ha).

Slika 4: Umestitev Občine Lenart v prostor



Vir: Statistični urad Republike Slovenije

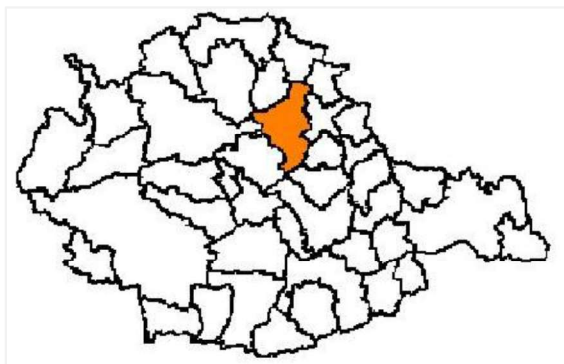
Gričevnato obrobje Pesniške doline je obsežnejše na severni kot na južni strani. Zaradi nagiba ozemlja proti jugu ima Pesnica nesimetrično porečje. Na prisojnih pobočjih so ob primernih nagibih vinogradi na zložnejših hrbtih, v širših dolih pa njive in travniki. Nasprotno se južna pobočja Pesniške doline dvigajo strmo in brez določene slemenitve. Ker je tu gričevje ožje in pada strmo tudi proti Dravi, ima videz hribovja, ki ga še podčrtujejo ostrejšje oblike reliefa in večje površine gozdov. V nižjih legah prevladuje koralni apnenec, v višjih pa apnenec iz alg litotamnij. Ker so apnenci za vodo prepustna trša kamnina, izstopajo s svojo višino in ostrejšimi oblikami iz zložnih lapornatih gor. Tu so kraški pojavi manjših razsežnosti s številnimi vrtačami, kamnolomi od Šetarove proti Zgornjemu Dupleku in kraškima jamama v Strmi gori in Hrastovškem gozdu.

Občina Lenart leži v osrednjih Slovenskih goricah, meri 62 km² in je razdeljena na 22 naselij. Lenart predstavlja eno od večjih medobčinskih urbanih središč Slovenskih gor in Podravja. Po podatkih Statističnega urada RS je na območju Občine Lenart leta 2021 (zadnje leto meritev) obstajalo 3.118 gospodinjstev, s povprečno velikostjo 2,6 člana.

Občino sestavljata dve krajevni skupnosti: Lenart in Voličina.

Občina Lenart meji na 9 sosednjih občin: Benedikt, Sveta Ana, Sveti Jurij v Slovenskih goricah, Šentilj, Pesnica, Maribor, Duplek, Destrnik in Sv. Trojica v Slovenskih goricah.

Slika 5: Umestitev Občine Lenart v Podravje



Vir: <http://www.geopedia.si/>

Statistični podatki prav tako kažejo, da je na območju Občine, na dan 1. 7. 2025, živel 8.612 prebivalcev. skoraj polovica prebivalcev jih živi v mestu Lenart. Največja prebivalcev živi naselju Lenart v Slovenskih goricah.

Tabela 13: Osnovni demografski podatki za Občino Lenart po naseljih (1. 1. 2025)

Naselje	Prebivalstvo - skupaj	Povprečna starost (leta) - skupaj
Črmljenšak	195	44,4
Dolge Njive	169	41,3
Gradenšak	33	35,4
Hrastovec v Slov. goricah	366	53,7
Lenart v Slov. goricah	3.498	45,8
Lormanje	160	43,7
Močna	291	44,0
Nadbišec	83	45,8
Radehova	235	43,2
Rogoznica	116	39,1
Selce	324	45,9
Spodnja Voličina	735	42,5
Spodnje Partinje	130	44,1
Spodnji Porčič	236	42,0
Spodnji Žerjavci	334	42,1
Straže	80	48,9
Šetarova	58	42,4
Vinička vas	148	42,8
Zamarkova	145	62,8
Zavrh	415	46,0
Zgornja Voličina	548	47,9
Zgornji Žerjavci	275	41,7

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Središče Občine je Lenart v Slovenskih goricah, ki je tudi največje naselje in središče osrednjih Slovenskih goric.

Mesto Lenart leži med potokoma Globovnica in Velka v Pesniški dolini. Starejši del naselja je nastal ob cerkvi sv. Lenarta, ob križišču cest proti Mariboru, Gornji Radgoni, Ptuju, Cmureku in Jurovskemu Dolu. Novejši deli naselja se širijo na vzhod po nizkem slemenskem odrastku.

V severnem delu naselja so četrt stanovanjskih blokov, zdravstveni dom, trgovski center in druge storitvene dejavnosti. Industrijska četrt je nastala v sedemdesetih letih 20. stoletja na dnu dolinice potoka Velka, ob cesti proti Gornji Radgoni.

Tabela 14: Izbrani demografski podatki za Občino Lenart v zadnjih petih letih

Kazalnik	2021	2022	2023	2024	2025
Prebivalstvo - skupaj	8.512,00	8.561,00	8.648,00	8.591,00	8.574,00
Povprečna starost (leta) - skupaj	44,40	44,40	44,70	45,30	45,40
Indeks staranja - skupaj	147,80	148,30	151,80	164,30	164,80
Površina teritorialne enote [km ²]	62,10	62,10	62,10	62,10	/
Gostota naseljenosti	137,00	137,80	139,20	138,30	/

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Trend naraščanja števila prebivalcev na vplivnem območju se je v zadnjem letu rahlo obrnil in začel padati. Strukturni podatki o prebivalstvu prav tako kažejo, da je prebivalstvo v občini nekaj starejše od povprečja v Sloveniji. Indeks staranja, ki predstavlja razmerje med številom prebivalcev, starih 0-14 let, in številom prebivalcev, starih 65 let ali več, pa za 17,4 indeksnih točk presega državno povprečje. Ocenjuje se, da je takšna slika predvsem odraz lokacije doma starostnikov v občini, ki pokriva območje celotne Upravne enote Lenart in tudi širše.

Tabela 15: Primerjava podatkov po izbranih kazalnikih prebivalstva v občini Lenart na dan 1. 7. 2025

Kazalnik	Slovenija	Lenart
Povprečna starost (leta)	44,5	45,5
Indeks staranja	155,8	167,4
Delež prebivalcev, starih 0-14 let (%)	14,5	14,4
Delež prebivalcev, starih 15-64 let (%)	63,4	61,9
Delež prebivalcev, starih 65 let ali več (%)	22,1	23,7

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Koeficient starostne odvisnosti mladih, ki predstavlja razmerje med številom otrok (0–14 let) in številom delovno sposobnih prebivalcev (15–64 let), v Občini Lenart znaša približno 23,3, kar je nekoliko več od nacionalnega povprečja (22,9). To pomeni, da je v Občini Lenart na 100 delovno sposobnih prebivalcev vezanih nekoliko več otrok kot v povprečju v Sloveniji.

Med kazalniki najbolj izstopa indeks staranja, ki prikazuje razmerje med starim prebivalstvom (65 let ali več) in mladim prebivalstvom (0–14 let), pomnoženo s 100. Ta v Občini Lenart znaša 167,4, kar je za 11,6 indeksne točke več od slovenskega povprečja (155,8). Navedeno potrjuje izrazitejše staranje prebivalstva v Občini Lenart v primerjavi z državnim povprečjem.

Gibanje prebivalstva v Občini Lenart v obdobju 2014–2024 zaznamuje stalno negativen naravni prirast, ki se je v celotnem obdobju gibal med –36 in –111 prebivalci letno. Najizrazitejši negativni naravni prirast je bil zabeležen leta 2024 (–111), kar odraža dolgoročno neugodno starostno strukturo in nizko rodnost v občini.

Negativne učinke naravnega prirasta je v večini let blažil pozitivni selitveni prirast, predvsem zaradi priseljevanja iz drugih slovenskih občin. Skupni selitveni prirast (s tujino in medobčinskimi selitvami) je bil pozitiven v večini opazovanih let, z izrazitejšimi presežki v letih 2018 (+204) in 2022 (+172).

Kljub temu skupni prirast prebivalstva ni bil stabilen. Najvišji skupni prirast je bil dosežen leta 2018 (+144 prebivalcev oziroma 17,3 na 1.000 prebivalcev), medtem ko so bila v posameznih letih zabeležena tudi izrazitejša zmanjšanja števila prebivalcev, zlasti leta 2016 (–26), 2023 (–56) in 2024 (–21).

Podatki kažejo, da demografsko rast Občine Lenart kratkoročno omogočajo predvsem selitve, vendar te dolgoročno ne morejo nadomestiti vztrajno negativnega naravnega prirasta, kar predstavlja pomemben razvojni izziv za prihodnje obdobje.

Tabela 16: Skupni prirast v Občini Lenart v obdobju 2014–2024

Leto	Naravni prirast	Selitveni prirast s tujino	Selitveni prirast med občinami	Skupni prirast	Skupni prirast na 1000 prebivalcev
2014	-45	-14	68	9	1,1
2015	-49	-19	107	39	4,7
2016	-45	-14	33	-26	-3,1
2017	-36	2	68	34	4,1
2018	-60	46	158	144	17,3
2019	-37	38	73	74	8,8
2020	-88	57	67	36	4,2

2021	-80	23	82	25	2,9
2022	-97	18	154	75	8,7
2023	-92	30	6	-56	-6,5
2024	-111	36	54	-21	-2,4

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Na dan 31. 12. 2025 je v Občini Lenart poslovalo skupaj 774 poslovnih subjektov. Struktura poslovnih subjektov kaže izrazito prevlado samostojnih podjetnikov posameznikov (382), ki predstavljajo skoraj polovico vseh subjektov v občini. To potrjuje, da lokalno gospodarstvo temelji predvsem na mikropodjetništvu, samozaposlovanju in manjših podjetniških pobudah.

Poleg samostojnih podjetnikov pomemben delež predstavljajo gospodarske družbe (224), kar kaže na prisotnost tudi organizacijsko zahtevnejših oblik poslovanja. Razmeroma visoko število društev (93) in nepridobitnih organizacij (22) odraža aktivno civilno družbo ter pomembno vlogo nevladnega sektorja pri družbenem in lokalnem razvoju. V občini delujejo tudi 7 pravnih oseb javnega prava, 4 zadruga ter 42 drugih fizičnih oseb, ki opravljajo dejavnost.

Primerjalno gledano struktura poslovnih subjektov ostaja razmeroma stabilna in dolgoročno nespremenjena, brez izrazite rasti kapitalsko intenzivnejših oblik poslovanja. Takšna struktura je značilna za manjše in pretežno podeželske občine ter hkrati pomeni razvojni potencial in izziv – zlasti z vidika krepitve podjetniške rasti, inovativnosti in ustvarjanja kakovostnejših delovnih mest ob ohranjanju močne lokalne podjetniške baze.

Tabela 17: Poslovni subjekti v občini Lenart, stanje na dan 31. 12. 2025

Gospodarske družbe	Zadruga	Samostojni podjetniki posamezniki	Pravne osebe javn. prava	Nepridobitne organizacije	Društva	Druge fiz. osebe, ki opravljajo dejavnost	Skupaj
224	4	382	7	22	93	42	774

Vir: AJPES¹

Decembra 2025 je bilo v Občini Lenart registriranih skupaj 114 brezposelnih oseb. Po izobrazbeni strukturi prevladujejo osebe z nižjo, srednjo ali poklicno izobrazbo (35 oseb) ter osebe z osnovnošolsko izobrazbo ali manj (27 oseb), kar pomeni, da je več kot polovica brezposelnih z nižjo stopnjo izobrazbe. 28 brezposelnih oseb ima srednješolsko, tehniško, strokovno ali splošno izobrazbo, medtem ko je 24 brezposelnih oseb z visokošolsko izobrazbo (prva, druga ali tretja stopnja).

Po starostni strukturi je brezposelnost najbolj izrazita v starostni skupini 55 let ali več (28 oseb) ter v skupini 30–39 let (24 oseb) in 40–49 let (22 oseb). Med mlajšimi starostnimi skupinami je bilo registriranih 17 brezposelnih oseb, starih 15–24 let, ter 11 oseb v starosti 25–29 let, kar kaže na relativno nižjo brezposelnost med mladimi.

Skupna izobrazbena in starostna struktura brezposelnih nakazuje, da so izzivi trga dela v Občini Lenart posebej izraziti pri starejših brezposelnih osebah ter pri osebah z nižjo stopnjo izobrazbe, hkrati pa pomemben delež brezposelnih v srednjih starostnih skupinah opozarja na potrebo po ciljno usmerjenih ukrepih aktivne politike zaposlovanja in prilagajanju znanj potrebam lokalnega gospodarstva.

Tabela 18: Izobrazbena struktura glede na stopnjo dokončanja

OŠ ali manj	Nižje, srednje poklicno izob.	Srednje strokovno, splošno izob.	tehniško, Visokošolsko izob. prve, druge, tretje stopnje	Skupaj
-------------	-------------------------------	----------------------------------	--	--------

¹ Povzeto po Poslovni subjekti v Poslovnem registru Slovenije po občinah in po skupinah, stanje na dan 31. 03. 2024, (online), dostopno na naslovu: https://www.ajpes.si/Doc/Registri/PRS/Porocila/posl_subj_obc_skup_31032024.pdf

27	35	28	24	114
----	----	----	----	-----

Vir: ZRSZ²

Podatki o koeficientu razvitosti kažejo, da se je Občina Lenart v celotnem obdobju od leta 2009 do 2025 uvrščala med razvojno podpovprečne občine, saj je bil njen koeficient razvitosti večinoma nižji od državnega povprečja (1,00). V obdobjih 2009–2012 in 2011–2014 je koeficient znašal 1,11, v letih 2013–2014 pa 1,09, kar kaže na zmerno razvojno zaostajanje.

V nadaljnjih obdobjih so bila zaznana manjša nihanja, pri čemer je koeficient v letih 2016–2017 dosegel 1,12, v obdobju 2018–2019 1,11, v letih 2020–2021 1,06, v obdobju 2022–2023 1,05 ter ostal na ravni 1,05 tudi v letih 2024–2025. To kaže na postopno izboljševanje relativnega razvojnega položaja, vendar občina kljub temu ostaja pod državnim povprečjem razvitosti.

Po novem načinu izračuna koeficienta razvitosti po ZFO-1 za leti 2026 in 2027 je koeficient razvitosti Občine Lenart ocenjen na 1,12, kar ponovno potrjuje njen status občine z nižjo stopnjo razvitosti in posledično upravičenost do višjega obsega sofinanciranja investicij iz državnega proračuna, ki znaša 70 %. Navedeno predstavlja pomembno izhodišče za izvajanje razvojnih in investicijskih projektov v prihodnjem obdobju.

4.3. ANALIZA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V SLOVENIJI, PODRAVSKI STATISTIČNI REGIJI IN OBČINI LENART

4.3.1. Stanje javnega potniškega prometa v Sloveniji

Javni potniški promet (v nadaljevanju: JPP) predstavlja enega temeljnih elementov trajnostne mobilnosti ter pomemben javni servis, ki prebivalcem omogoča dostop do delovnih mest, izobraževalnih ustanov, zdravstvenih storitev, upravnih funkcij in drugih vsakodnevnih dejavnosti. Na ravni Evropske unije in Republike Slovenije je razvoj kakovostnega javnega potniškega prometa prepoznan kot eden ključnih ukrepov za zmanjševanje prometnih obremenitev, izboljšanje energetske učinkovitosti prometnega sistema ter zmanjševanje emisij toplogrednih plinov.

Slovenija se podobno kot večina evropskih držav že več desetletij sooča z naraščajočo motorizacijo prebivalstva in posledično zmanjševanjem deleža potovanj, opravljenih z javnim prevozom. Strokovne analize ugotavljajo, da je bil glavni razlog za zmanjšanje uporabe JPP predvsem hitrejša rast uporabe osebnega avtomobila ter nezadostna integriranost in konkurenčnost javnega prevoza v primerjavi z individualno mobilnostjo. Pomembni dejavniki privlačnosti JPP so predvsem pogostost voženj, kakovost infrastrukture, dostopnost postajališč, enostavnost prestopanja ter kakovost informiranja uporabnikov.

Analiza dostopnosti javnega potniškega prometa, izdelana v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE, ugotavlja, da je za izboljšanje dostopnosti prebivalstva do javnega prevoza poleg ustrezne prostorske razporeditve postajališč ključno predvsem zagotavljanje zadostne frekvence voženj ter kakovostnih prestopnih točk in dostopnih postajališč. Ugotovitve kažejo, da se dostopnost JPP v Sloveniji izboljšuje predvsem tam, kjer so zagotovljene kakovostne prometne povezave in ustrezna infrastruktura za uporabnike.

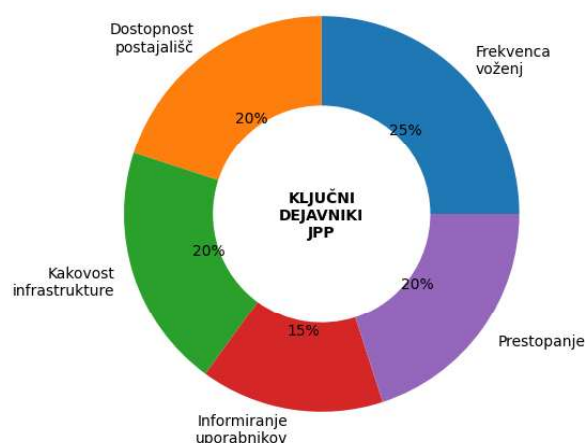
V zadnjih letih država vse več pozornosti namenja razvoju trajnostne mobilnosti in izboljševanju pogojev za uporabo javnega potniškega prometa. Pomemben instrument predstavlja tudi Javni razpis za

sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025), katerega namen je razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti ter izboljšanje dostopa do omrežij javnega potniškega prometa.

Tabela 19: Ključni izzivi javnega potniškega prometa v Sloveniji

Ugotovljeni izziv	Posledice
Visoka stopnja motorizacije	Povečana odvisnost od osebnega avtomobila
Zmanjševanje uporabe avtobusnega prometa	Manjša učinkovitost javnega prevoza
Nezadostna frekvenca voženj na posameznih območjih	Slabša dostopnost prebivalcev
Pomanjkanje kakovostnih prestopnih točk	Slabša intermodalnost
Dotrajana infrastruktura postajališč	Nižja kakovost uporabniške izkušnje
Omejena dostopnost za funkcionalno ovirane osebe	Socialna izključenost posameznih skupin

Slika 6: Ključni dejavniki privlačnosti javnega potniškega prometa



4.3.2. Značilnosti mobilnosti v Podravski statistični regiji

Podravska statistična regija je druga največja slovenska regija po številu prebivalcev in obsega 41 občin. Regija združuje močno urbano središče Maribor ter številna manjša mesta in podeželska območja z razpršeno poselitvijo. Takšna prostorska struktura ustvarja izrazite potrebe po zagotavljanju kakovostnih prometnih povezav med lokalnimi središči in regionalnimi zaposlitvenimi, izobraževalnimi ter storitvenimi centri.

Za Podravsko regijo so značilne intenzivne dnevne migracije proti Mariboru, Ptuju in drugim zaposlitvenim središčem. Zaradi razpršene poselitve in velikega števila dnevnih migracij ostaja osebni avtomobil prevladujoče prevozno sredstvo prebivalstva, kar povzroča dodatne prometne obremenitve in zmanjšuje trajnost prometnega sistema.

Kljub temu imajo številna manjša občinska središča v regiji pomembno vlogo lokalnih prometnih vozlišč, kjer se stikajo regionalni, medkrajevni in šolski prometni tokovi. Kakovost teh vozlišč neposredno vpliva na dostopnost javnih storitev, mobilnost prebivalcev ter konkurenčnost javnega prevoza v primerjavi z osebnim avtomobilom.

Tabela 20: Mobilnostne značilnosti Podravske statistične regije

Kazalnik	Značilnost
Tip poselitve	Kombinacija urbanih in podeželskih območij
Glavno regionalno središče	Maribor

Prevladujoča oblika mobilnosti	Osebni avtomobil
Značilni prometni tokovi	Dnevne delovne in šolske migracije
Vloga JPP	Povezovanje lokalnih središč z regionalnimi centri
Ključni izziv	Zmanjšanje odvisnosti od avtomobila

4.3.3.Javni potniški promet v Občini Lenart

Občina Lenart predstavlja upravno, gospodarsko, izobraževalno in storitveno središče osrednjih Slovenskih goric ter pomembno lokalno prometno vozlišče severovzhodnega dela Podravske statistične regije. Zaradi svoje geografske lege povezuje prometne tokove med območji Maribora, Gornje Radgone, Svetega Jurija v Slovenskih goricah, Svete Trojice v Slovenskih goricah, Jurovskega Dola, Benedikta in Ptuja.

Avtobusno postajališče Lenart predstavlja osrednjo prestopno točko javnega potniškega prometa v občini ter pomembno vozlišče za prebivalce širšega območja Slovenskih goric. Investicija je usmerjena v prenavo obstoječe avtobusne postaje, ki je bila zgrajena leta 1989 in zaradi starosti ter dotrajanosti infrastrukture ne zagotavlja več ustrezne ravni funkcionalnosti, varnosti in dostopnosti za uporabnike.

Projektna dokumentacija predvideva celovito prenavo avtobusnega postajališča, rekonstrukcijo prometnih in peš površin, ureditev novih nadstrešnic, vzpostavitev zelenih otokov, postavitve stojal za kolesa, izboljšanje sistema odvodnjavanja ter izvedbo taktilnih oznak in drugih elementov univerzalne dostopnosti.

Poseben pomen projekta izhaja iz dejstva, da avtobusna postaja opravlja funkcijo osrednjega prestopnega vozlišča za prebivalce več občin Slovenskih goric, ki se dnevno vozijo v Maribor, Lenart in druga regionalna središča. Kakovost infrastrukture zato neposredno vpliva na dostopnost delovnih mest, izobraževanja in drugih javnih storitev.

Tabela 21: Glavne ugotovljene pomanjkljivosti obstoječe avtobusne postaje Lenart

Ugotovljena pomanjkljivost	Vpliv na uporabnike
Dotrajana nadstrešnica	Zmanjšano udobje in varnost
Zamakanje in korozija konstrukcije	Poslabšana uporabniška izkušnja
Dotrajane površine za potnike	Slabša funkcionalnost
Pomanjkljiva dostopnost za ovirane osebe	Omejena dostopnost
Nezadostna urbana oprema	Manjša privlačnost JPP
Omejene možnosti intermodalnosti	Manjša uporaba trajnostnih oblik mobilnosti

Analiza stanja na nacionalni, regionalni in lokalni ravni potrjuje, da javni potniški promet predstavlja enega ključnih stebrov trajnostne mobilnosti, vendar se hkrati sooča z izzivi visoke stopnje motorizacije prebivalstva, zmanjševanja uporabe javnega prevoza ter potrebe po posodobitvi infrastrukture. Strokovne analize poudarjajo, da so za povečanje uporabe javnega potniškega prometa ključni predvsem kakovostna postajališča, ustrezna frekvenca voženj, dobra dostopnost ter učinkovite prestopne točke.

V tem kontekstu avtobusno postajališče Lenart predstavlja pomembno regionalno prometno vozlišče za območje Slovenskih goric. Predvidena investicija neposredno prispeva k izboljšanju pogojev za uporabo javnega potniškega prometa, povečuje prometno varnost, izboljšuje dostopnost za vse skupine uporabnikov ter podpira cilje trajnostne in intermodalne mobilnosti, ki jih zasledujeta Republika Slovenija in Evropska unija.

4.4. RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO

Investicijska namera izhaja iz potrebe po celoviti prenovi in funkcionalni posodobitvi avtobusnega postajališča Lenart, ki predstavlja osrednje vozlišče javnega potniškega prometa na območju občine Lenart in širšega območja Slovenskih goric. Avtobusno postajališče ima pomembno vlogo pri zagotavljanju mobilnosti prebivalcev, saj omogoča dostop do izobraževalnih, zdravstvenih, upravnih, zaposlitvenih in drugih storitev ter predstavlja pomembno prometno povezavo za dnevne migrante, dijakke, študente, starejše in druge uporabnike javnega potniškega prometa.

Potreba po investiciji izhaja predvsem iz neustreznega obstoječega stanja infrastrukture avtobusnega postajališča. Obstoječa ureditev je bila izvedena leta 1989 in kljub rednemu vzdrževanju ne zagotavlja več ustreznih pogojev za izvajanje sodobnega javnega potniškega prometa. Zaradi starosti infrastrukture, dotrajanosti posameznih elementov ter spremenjenih potreb uporabnikov se zmanjšujeta funkcionalnost in kakovost uporabe prostora. Posebej problematično je stanje obstoječe nadstrešnice, ki je zaradi zamakanja, korozije in splošne dotrajanosti potrebna celovite prenove. Dotrajane so tudi površine za potnike, urbana oprema ter posamezni elementi prometne infrastrukture, ki ne ustrezajo več sodobnim standardom varnosti, dostopnosti in uporabniške izkušnje.

Pomemben razlog za investicijsko namero predstavlja tudi zagotavljanje ustrezne dostopnosti za vse skupine uporabnikov. Obstoječa ureditev avtobusnega postajališča ni v celoti prilagojena potrebam funkcionalno oviranih oseb, starejših uporabnikov in drugih ranljivih skupin prebivalstva. Sodobni standardi javne prometne infrastrukture zahtevajo zagotavljanje univerzalne dostopnosti, varnih peš povezav, ustreznega vodenja uporabnikov in prilagojenih površin za gibanje, kar bo z investicijo zagotovljeno z izvedbo taktilnih vodilnih oznak, prenovo peš površin ter izboljšanjem dostopnosti celotnega območja avtobusnega postajališča.

Razlog za investicijsko namero predstavlja tudi potreba po izboljšanju kakovosti javnega prostora v središču Lenarta. Avtobusno postajališče se nahaja na območju mestnega jedra in predstavlja enega izmed pomembnejših javnih prostorov v občini. Zaradi dotrajanosti infrastrukture, prevlade prometnih in parkirnih površin ter pomanjkanja kakovostnih urbanih ureditev območje danes ne izpolnjuje več svoje vloge urejenega in uporabnikom prijaznega javnega prostora. Predvidena prenova bo prispevala k izboljšanju prostorske urejenosti območja, večji preglednosti prometnih tokov ter kakovostnejši podobi osrednjega dela naselja.

Investicija neposredno sledi usmeritvam Celostne prometne strategije Občine Lenart, ki kot eno ključnih razvojnih usmeritev opredeljuje izboljšanje pogojev za uporabo javnega potniškega prometa, povečanje prometne varnosti, izboljšanje dostopnosti za vse prebivalce ter spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti. Strategija poudarja pomen zmanjševanja odvisnosti od osebnega avtomobila, razvoja kakovostnega javnega prevoza ter ustvarjanja varnega in dostopnega prometnega sistema, ki bo prebivalcem omogočal enakovredno uporabo različnih oblik mobilnosti.

Projektna dokumentacija predvideva celovito prenovi avtobusnega postajališča, ki vključuje prenovi obstoječe nadstrešnice, izgradnjo nove nadstrešnice nad peronoma 6 in 7, ureditev sedmih avtobusnih peronov, prenovi površin za potnike, ureditev nove peš povezave, namestitve taktilnih vodilnih oznak, ureditev stojal za kolesa ter izvedbo ločenega sistema odvajanja komunalnih in padavinskih voda. Predvidene ureditve bodo bistveno izboljšale funkcionalnost, prometno varnost, dostopnost in kakovost uporabe javnega potniškega prometa.

Scenarij brez investicije pomeni nadaljnje slabšanje stanja infrastrukture, povečevanje potreb po vzdrževanju ter zmanjševanje kakovosti in privlačnosti javnega potniškega prometa. Obstoječe stanje ne omogoča doseganja ciljev trajnostne mobilnosti, ne zagotavlja ustreznih standardov dostopnosti in prometne varnosti ter ne prispeva k izboljšanju kakovosti bivanja v občini. Nasprotno pa izvedba

investicije omogoča vzpostavitev sodobne, varne, dostopne in uporabnikom prijazne infrastrukture javnega potniškega prometa, ki bo dolgoročno prispevala k večji uporabi trajnostnih oblik mobilnosti in doseganju razvojnih ciljev občine Lenart.

Investicija je skladna tudi z namenom Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025), saj prispeva k izboljšanju kakovosti in dostopnosti javnega potniškega prometa, krepitvi trajnostne mobilnosti, izboljšanju pogojev za uporabo javnega prevoza ter ustvarjanju vključujočega in varnega prometnega okolja za vse uporabnike.

4.5. USKLAJENOST PROJEKTA Z RAZVOJNIMI IN DRUGIMI DOKUMENTI

Projekt »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« je usklajen z razvojnimi, prometnimi, okoljskimi in prostorskimi dokumenti na ravni Evropske unije, Republike Slovenije, Podravske statistične regije in Občine Lenart. Predvidena investicija prispeva k razvoju trajnostne mobilnosti, izboljšanju dostopnosti javnega potniškega prometa, povečanju prometne varnosti, izboljšanju pogojev za intermodalnost ter zagotavljanju univerzalne dostopnosti za vse uporabnike.

Projekt je skladen z dolgoročnimi usmeritvami evropske prometne politike, nacionalnimi strateškimi dokumenti ter lokalnimi razvojnimi dokumenti, ki poudarjajo pomen razvoja javnega potniškega prometa kot ključnega elementa trajnostne mobilnosti in kakovostnega življenjskega okolja.

4.5.1. Usklajenost s strateškimi dokumenti Evropske unije

- **Evropski zeleni dogovor (European Green Deal)**

Evropski zeleni dogovor predstavlja temeljno razvojno strategijo Evropske unije za prehod v podnebno nevtravno družbo do leta 2050. Eden ključnih ciljev dokumenta je zmanjševanje emisij toplogrednih plinov v prometu ter povečanje deleža trajnostnih oblik mobilnosti.

Projekt prispeva k ciljem Evropskega zelenega dogovora z izboljšanjem pogojev za uporabo javnega potniškega prometa, spodbujanjem intermodalnih potovanj ter zmanjševanjem odvisnosti od osebne avtomobila.

- **Strategija za trajnostno in pametno mobilnost (Sustainable and Smart Mobility Strategy)**

Strategija poudarja potrebo po vzpostavitvi učinkovitega, dostopnega, varnega in okoljsko sprejemljivega prometnega sistema ter izboljšanju kakovosti prestopnih točk javnega potniškega prometa.

Predvidena ureditev avtobusnega postajališča Lenart prispeva k izboljšanju kakovosti prometne infrastrukture in pogojev za uporabo javnega potniškega prometa ter ustvarja pogoje za večjo privlačnost trajnostnih oblik mobilnosti.

- **Uredba (EU) 2021/1060**

Projekt je skladen s ciljem politike »Bolj zelena, nizkoogljica Evropa« in ciljem politike »Bolj povezana Evropa«, ki spodbujata razvoj trajnostne, podnebno odporne, pametne in dostopne mobilnosti ter izboljšanje povezanosti lokalnih skupnosti.

- **Načelo »Ne škoduj bistveno« (DNSH)**

Projekt vključuje prenovu obstoječe prometne infrastrukture in ne predvideva posegov, ki bi povzročali pomembne negativne vplive na okolje. Investicija prispeva k izboljšanju pogojev za uporabo javnega potniškega prometa ter s tem podpira prehod v bolj trajnosten prometni sistem.

4.5.2. Usklajenost s strateškimi in razvojnimi dokumenti Republike Slovenije

- **Strategija razvoja Slovenije 2030**

Projekt prispeva k uresničevanju ciljev Strategije razvoja Slovenije 2030, zlasti na področjih:

- kakovostnega življenjskega okolja,
- trajnostnega upravljanja naravnih virov,
- vključujoče in varne družbe,
- učinkovite mobilnosti,
- nizkoogljičnega razvoja.

Z izboljšanjem pogojev za uporabo javnega potniškega prometa investicija prispeva k večji dostopnosti storitev in zmanjševanju negativnih vplivov prometa na okolje.

- **Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030**

Resolucija med ključne cilje prometne politike Republike Slovenije uvršča:

- povečanje uporabe javnega potniškega prometa,
- izboljšanje prometne dostopnosti,
- razvoj intermodalnih vozlišč,
- izboljšanje prometne varnosti,
- zagotavljanje dostopnosti prometne infrastrukture za vse uporabnike.

Projekt neposredno prispeva k navedenim ciljem, saj predvideva prenovu osrednje avtobusne postaje v občinskem središču ter izboljšanje pogojev za uporabo javnega potniškega prometa.

- **Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji**

Projekt je usklajen s Programom evropske kohezijske politike 2021–2027, zlasti s ciljem politike »Bolj zelena, nizkoogljična Evropa«, ki spodbuja trajnostno, podnebno odporno in pametno mobilnost.

Predvidena investicija prispeva k izboljšanju dostopnosti javnega potniškega prometa, razvoju trajnostne mobilnosti ter zmanjševanju odvisnosti od osebnega avtomobila na lokalni in regionalni ravni.

- **Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025)**

Projekt je neposredno usklajen z namenom in cilji Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025), katerega namen je razvoj trajnostne, pametne in intermodalne mobilnosti ter izboljšanje dostopa do omrežij javnega potniškega prometa.

Predvidena investicija prispeva k:

- izboljšanju dostopnosti javnega potniškega prometa,
- izboljšanju kakovosti infrastrukture za uporabnike JPP,
- povečanju prometne varnosti,
- razvoju intermodalnosti,
- spodbujanju hoje in kolesarjenja,
- zmanjševanju odvisnosti od osebnega avtomobila,
- zagotavljanju univerzalne dostopnosti za vse uporabnike.

Projekt vključuje prenovu peronov in čakalnih površin, ureditev novih nadstrešnic, izboljšanje peš dostopov, postavitve stojal za kolesa, ureditev urbane opreme ter izvedbo elementov univerzalne dostopnosti, kar neposredno sledi ciljem predmetnega javnega razpisa.

4.5.3. Usklajenost z razvojnimi dokumenti na regionalni ravni

- **Regionalni razvojni program Podravske regije**

Projekt je usklajen z razvojnimi usmeritvami Podravske statistične regije, ki poudarjajo pomen izboljšanja prometne dostopnosti, razvoja trajnostne mobilnosti in povečanja kakovosti prometne infrastrukture.

Investicija prispeva k:

- izboljšanju prometne povezanosti območja Slovenskih goric,
- izboljšanju dostopnosti javnih storitev in zaposlitvenih središč,
- povečanju uporabe trajnostnih oblik mobilnosti,
- izboljšanju pogojev za uporabo javnega potniškega prometa.

Ker Lenart predstavlja pomembno lokalno središče Slovenskih goric, projekt pozitivno vpliva na širše gravitacijsko območje več okoliških občin.

4.5.4. Usklajenost z lokalnimi razvojnimi dokumenti

- **Celostna prometna strategija Občine Lenart**

Projekt je neposredno usklajen s Celostno prometno strategijo Občine Lenart, ki med prednostne ukrepe na področju javnega potniškega prometa uvršča:

- prenovi dotrajanih avtobusnih postajališč,
- obnovo oziroma preureditev glavne avtobusne postaje v Lenartu,
- izboljšanje infrastrukture za uporabnike javnega potniškega prometa,
- izboljšanje dostopnosti in kakovosti javnega prevoza,
- spodbujanje trajnostne mobilnosti.

CPS avtobusno postajo v Lenartu opredeljuje kot pomembno prometno vozlišče in osrednjo prestopno točko uporabnikov javnega potniškega prometa v občini.

- **Občinski prostorski načrt Občine Lenart**

Projekt je skladen z določili Občinskega prostorskega načrta Občine Lenart ter z namensko rabo prostora na območju predvidene investicije. Predvidene ureditve predstavljajo izboljšanje obstoječe prometne infrastrukture in ne posegajo v prostorske ureditve, ki bi bile v nasprotju z veljavnimi prostorskimi akti.

- **Načrt razvojnih programov Občine Lenart**

Projekt je usklajen z razvojnimi prioritetami Občine Lenart na področju prometne infrastrukture, trajnostne mobilnosti, prometne varnosti in izboljšanja kakovosti javnega prostora.

Sklepna ugotovitev

Na podlagi pregleda relevantnih evropskih, nacionalnih, regionalnih in lokalnih razvojnih dokumentov ugotavljamo, da je projekt »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« v celoti usklajen z razvojnimi usmeritvami na vseh ravneh načrtovanja. Projekt neposredno prispeva k razvoju trajnostne mobilnosti, izboljšanju dostopnosti javnega potniškega prometa, krepitvi intermodalnosti, izboljšanju prometne varnosti ter zagotavljanju univerzalne dostopnosti za vse uporabnike.

Hkrati predstavlja enega izmed ključnih ukrepov Celostne prometne strategije Občine Lenart ter neposredno podpira cilje Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025), zaradi česar je njegova izvedba razvojno, prometno, okoljsko in družbeno utemeljena.

4.6. USKLAJENOST PROJEKTA Z MERILI JR EKP UTM 2025 ZA UKREP UREDITEV NAMENSKIH POVRŠIN ZA JPP

Projekt »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« je pripravljen skladno z namenom, cilji in merili Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025), Ukrep 2 Ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP).

Ključne vsebine projekta, ki omogočajo ocenjevanje vloge po merilih javnega razpisa so predstavljene v prilogah tega dokumenta.

5. TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL

5.1. OPIS GRADNJE IN NJENIH ZNAČILNOSTI

5.1.1. Namen posega

Namen investicije je prenova avtobusnega postajališča Lenart z izboljšanjem funkcionalnosti, varnosti in urejenosti prostora za potnike ter druge udeležence v prometu. Predvidena je obnova glavne nadstrešnice z zamenjavo dotrajanih strešnih elementov in sanacijo ohranjene armiranobetonske konstrukcije, rekonstrukcija zunanje ureditve z novo organizacijo peronov, peš površin in prometno-manipulativnih površin ter postavitev dveh novih nadstrešnic.

5.1.2. Obstoječe stanje

Avtobusno postajališče Lenart (APL) je bilo projektirano in zgrajeno leta 1989. Ob izgradnji je obsegalo dva servisna objekta za delovanje avtobusne postaje in izvajanje spremljajočih dejavnosti, nadstrešnico, prostor pod njo ter prometne površine za avtobusni promet, vključno z manipulativnimi površinami, peroni in površinami za čakanje avtobusov. Na območju je bil kasneje poleg obeh pripadajočih objektov, ki nista več v lasti Občine Lenart, zgrajen še dodatni objekt v zasebni lasti. Danes so v lasti Občine Lenart nadstrešnica, prostor pod njo ter prometna ureditev za avtobuse.

Območje avtobusnega postajališča Lenart se nahaja v samem središču mesta Lenart in leži znotraj območja varstva kulturne dediščine – trškega jedra. V času izgradnje je avtobusno postajališče predstavljalo pomemben javni prostor, ki je imel pomembno vlogo v vsakodnevnem življenju prebivalcev in obiskovalcev kraja. Zaradi dotrajanosti infrastrukture, slabšega videza območja, onesnaženosti prostora z iztrebki ptic ter zmanjšane frekventnosti avtobusnih prevozov pa je območje postopoma izgubilo del svoje funkcionalne in prostorske vrednosti.

Občina ugotavlja, da je zaradi neenakomerne frekvence javnega potniškega prometa večji del območja pogosto neizkoriščen, zato se na njem občasno zadržujejo tudi druga motorna vozila, predvsem osebni avtomobili in motorna kolesa.

Osrednji objekt avtobusnega postajališča predstavlja armiranobetonska nadstrešnica dimenzij 58,00 × 16,00 m, ki je konstrukcijsko povezana z objektoma O1 in O2 ter se stika z objektom O3. Armiranobetonski skelet nadstrešnice nosi armiranobetonska korita z jeklenimi ojačitvami, ki so prekrita z akrilnimi svetlobnimi trakovi. Meteorne vode s streh sosednjih objektov se odvajajo na streho oziroma v betonska korita nadstrešnice avtobusnega postajališča. Zaradi starosti objekta in pomanjkljivega vzdrževanja se nadstrešnica sooča s številnimi tehničnimi težavami, kot so zamakanje, korozija nosilnih elementov, onesnaženost z iztrebki ptic ter druge poškodbe, ki negativno vplivajo na funkcionalnost in uporabnost avtobusnega postajališča.

Površine pod nadstrešnico so večinoma urejene kot javne tlakovane površine z avtobusnimi peroni in pripadajočo urbano opremo, ki je zaradi starosti in obrabe v precejšnji meri dotrajana.

Širše območje avtobusnega postajališča obsega tudi večjo asfaltirano površino – obračališče, namenjeno dostopu in obračanju avtobusov, z osrednjim otokom, ki služi za parkiranje avtobusov med posameznimi vožnjami.

Slika 7: Situacija obstoječega stanja



5.1.3. Splošni opis arhitekturne zasnove in ureditve odprtih površin

RUŠITVENA DELA

V okviru investicije so predvidena rušitvena in odstranitvena dela na območju avtobusnega postajališča Lenart, ki so potrebna za izvedbo načrtovane prenove in vzpostavitev nove funkcionalne ureditve območja.

Odstranjene bodo obstoječe utrjene površine, vključno s tlaki pod nadstrešnico, površinami peronov ter pripadajočimi peš in prometnimi površinami, kjer je predvidena izvedba novih ureditev.

Predvidena je tudi odstranitev obstoječe urbane in prometne opreme, ki je vezana na obstoječo zasnovo območja, kot so elementi opreme postajališča, prometni znaki, drogovi, koši za odpadke, ograje in drugi spremljajoči elementi. Po potrebi bodo odstranjeni oziroma začasno demontirani tudi posamezni elementi javne razsvetljave in komunalnih instalacij, kadar ti ovirajo izvedbo predvidenih posegov. Del opreme se bo po zaključku gradbenih del ponovno vgradil, če je tako predvideno v projektni dokumentaciji.

Na obstoječi nadstrešnici avtobusnega postajališča (G1) je predvidena demontaža dotrajanih strešnih elementov, vključno z odstranitvijo obstoječe kritine in kleparskih elementov, ter odstranitev armiranobetonskih strešnih nosilcev oziroma betonskih korit, ki bodo nadomeščeni z novo strešno konstrukcijo.

Na območju predvidenega skladiščnega objekta je načrtovana odstranitev obstoječega manjšega objekta površine 20,85 m², na njegovem mestu pa bo zgrajen nov objekt (P2).

Vsa rušitvena dela se bodo izvajala nadzorovano in postopno, ob ustrezni zaščiti sosednjih objektov, prometnih površin in komunalne infrastrukture. Pri izvedbi posegov se bo ohranila osnovna armiranobetonska skeletna konstrukcija obstoječe nadstrešnice, ki bo v nadaljevanju sanirana. Nastali gradbeni odpadki se bodo ločeno zbirali in oddajali pooblaščenim prevzemnikom v skladu z veljavnimi predpisi s področja ravnanja z odpadki.

OPIS NOVEGA STANJA OBJEKTA

Predvidena investicija obsega celovito revitalizacijo območja avtobusnega postajališča Lenart, katere cilj je vzpostavitev sodobne, funkcionalne, varne in uporabnikom prijazne infrastrukture javnega potniškega prometa. Projekt vključuje prenovo obstoječe nadstrešnice avtobusnega postajališča, izgradnjo novih spremljajočih objektov, rekonstrukcijo zunanjih površin ter ureditev nove komunalne infrastrukture.

Glavni objekt investicije predstavlja nadstrešnica avtobusnega postajališča Lenart (G1), ki je evidentirana kot stavba št. 822. Na objektu je predvidena celovita prenova strešnega sklopa. Obstoječa polikarbonatna kritina in dotrajana armiranobetonska korita bodo odstranjeni ter nadomeščeni z novimi jeklenimi nosilci, ki bodo zagotavljali enako nosilno funkcijo in odvodnjavanje. Vgrajeni bodo novi polikarbonatni svetlobni trakovi. Obstoječa armiranobetonska skeletna konstrukcija se ohrani, sanira in ustrezno zaščiti, zamenjani pa bodo tudi kleparski elementi, vključno z žlebovi, žlotami, obrobami in vertikalnimi odtoki. Hkrati bo urejen nov, preglednejši in učinkovitejši sistem odvodnjavanja meteornih voda. Posegi v konstrukcijo sosednjih objektov niso predvideni.

V okviru investicije bo zgrajena nova nadstrešnica nad peronoma 6 in 7 (P1), dimenzij 6,00 × 15,00 m. Nova nadstrešnica bo zagotavljala dodatne pokrite površine za uporabnike javnega potniškega prometa ter izboljšala funkcionalnost in udobje uporabe avtobusnega postajališča.

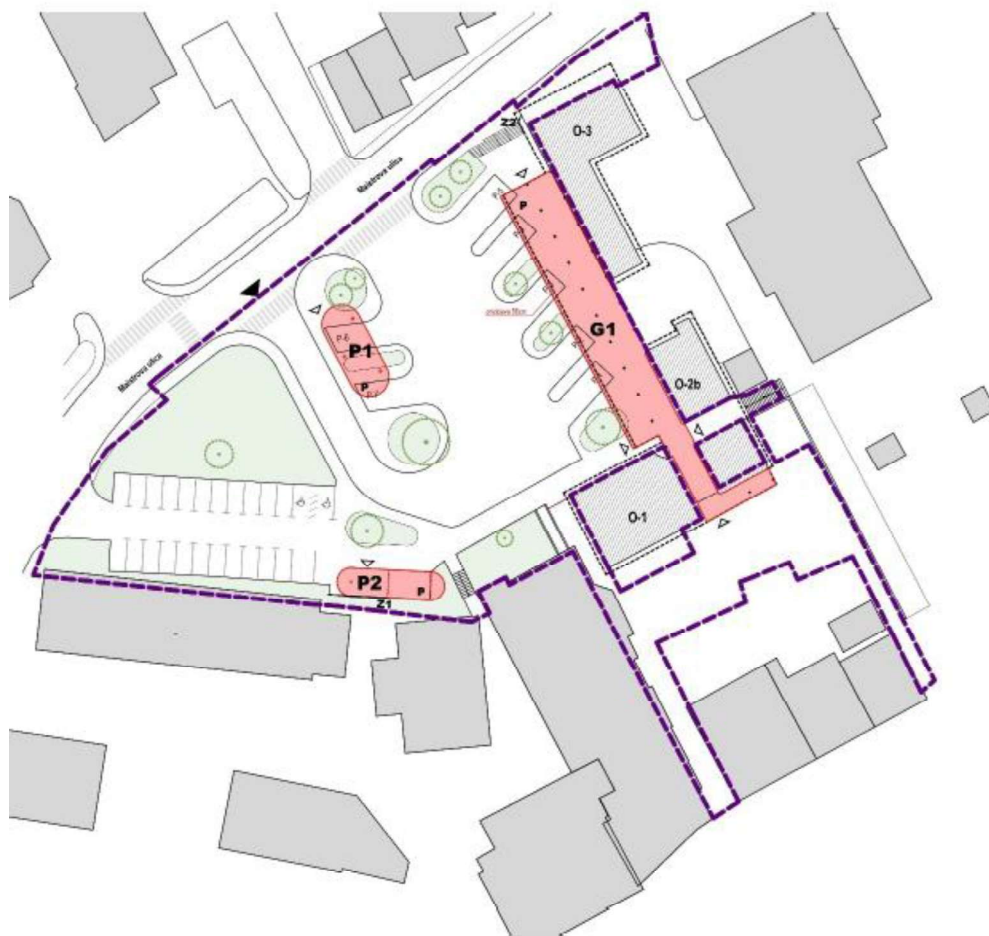
Na južnem delu območja bo zgrajen nov skladiščni objekt (P2), dimenzij 4,25 × 16,30 m. Objekt bo namenjen podpori delovanja in vzdrževanja avtobusnega postajališča ter shranjevanju potrebne opreme.

Pomemben del investicije predstavlja rekonstrukcija zunanje ureditve avtobusnega postajališča (P3), ki zajema prenovo tlakovanih in asfaltiranih površin pod nadstrešnico, na peronih, dostopnih površinah in obračališču avtobusov. Predvidena je nova organizacija peronov, ureditev osrednjega otoka in manjših zelenih otokov ter izboljšanje povezav z okoliškim urbanim prostorom. Uredile se bodo navezave na Maistrovo ulico in mestno središče, izvedena bo nova trasa pločnika na zahodni strani območja, prenovljene pa bodo tudi obstoječe peš površine in tlakovane ureditve.

V okviru projekta bo izvedena tudi nova kanalizacija (P4) v ločenem sistemu. Komunalna kanalizacija bo priključena na obstoječi revizijski jašek mešanega sistema, medtem ko bo meteorna kanalizacija prevzela odvodnjavanje streh ter povoznih in pohodnih površin ter se ustrezno navezala na obstoječi sistem odvajanja padavinskih voda.

Po izvedbi investicije bo avtobusno postajališče Lenart predstavljalo sodobno prometno vozlišče z izboljšano funkcionalnostjo, višjo stopnjo prometne varnosti, boljšo dostopnostjo za vse uporabnike ter bistveno kakovostnejšimi pogoji za izvajanje javnega potniškega prometa.

Slika 8: Situacijski prikaz predvidene ureditve avtobusnega postajališča Lenart



FUNKCIONALNA ZASNOVA

Prenova avtobusnega postajališča Lenart ohranja osnovno funkcijo obstoječega postajališča. Osrednja nadstrešnica kot vzdolžno oblikovan element, umeščen med sosednje objekte, bo tudi po izvedbi investicije pokrivala območje peronov ter uporabnikom zagotavljala zaščito pred vremenskimi vplivi.

Dostopi za pešce ostajajo zagotovljeni z vzhodne strani iz smeri trga, z južne strani iz območja parkirišča ter s severozahodne strani preko obstoječega javnega pločnika. Z izvedbo nove trase pločnika se bo dodatno izboljšala funkcionalna povezava med trškim jedrom in Zdravstvenim domom Lenart ter navezava območja avtobusnega postajališča na Maistrovo ulico.

V okviru prenove bodo urejena tudi stojala za parkiranje koles, obstoječa parkirna mesta za osebna vozila pa se ohranijo na obstoječih lokacijah na zahodni strani območja.

Pri načrtovanju in izvedbi investicije se upoštevajo načela univerzalne dostopnosti. Predvidene so ustrezno oblikovane površine in tehnične rešitve za varno gibanje vseh uporabnikov, vključno z vodenjem s taktilnimi oznakami ter drugimi elementi, ki izboljšujejo orientacijo, dostopnost in samostojno uporabo prostora za gibalno ovirane osebe ter osebe z okvarami vida.

UREDITEV ODPRTIH POVRŠIN

V okviru investicije bo izvedena celovita prenova tlakovanih, asfaltiranih in betonskih površin avtobusnega postajališča. Peš površine in območja pod nadstrešnico bodo pretežno tlakovana.

manipulativne in vozne površine za avtobuse bodo na novo asfaltirane, na območjih peronov pa bo izveden odporen betonski tlak, prilagojen prometnim obremenitvam ter zahtevam varne in funkcionalne uporabe.

Predvidena ureditev vključuje tudi funkcionalno in prostorsko izboljšanje območja z umestitvijo zelenih otokov med peroni ter v okviru osrednjega otoka. Pri tem se bo v največji možni meri ohranjala obstoječa drevesna vegetacija, ki bo dopolnjena z grmovnicami oziroma drugim nizkim zelenjem.

Zelene površine so namenjene členitvi prostora, izboljšanju vizualne podobe območja ter ustvarjanju ugodnejših mikroklimatskih pogojev. Hkrati prispevajo k zmanjšanju občutka obsežnih utrjenih površin ter k večji kakovosti javnega prostora. Predvidene ureditve se smiselno navezujejo na nove in obstoječe peš povezave ter zagotavljajo ustrezno urejene prehode in robove med peš in prometnimi površinami.

PROMETNA UREDITEV

Prometna ureditev obsega rekonstrukcijo uvoznega in izvoznega priključka avtobusnega postajališča na lokalno cesto LZ 204031 Maistrova ulica. Dostop do območja investicije je urejen z lokalne ceste LZ 204031 na parceli št. 817, k. o. 532 – Lenart v Slovenskih goricah.

V okviru prometne ureditve je predvidena izvedba razširjenega sredinskega otoka, s čimer se bodo skrajšale dolžine prehodov za pešce in zagotovila ustrezna čakališča za uporabnike. Uvozni in izvozni priključek bosta prilagojena z ožitvijo prometnih površin in ustrezno prilagoditvijo zavijalnih radijev, kar bo prispevalo k bolj urejenemu, umirjenemu in prometno varnejšemu prometnemu režimu.

Načrtovana prometna ureditev izboljšuje preglednost območja in zagotavlja varnejše vključevanje v promet. Preverjena preglednost priključevanja izpolnjuje zahteve za motorni in kolesarski promet ter zagotavlja ustrezne pogoje za varno uporabo območja avtobusnega postajališča.

5.2. TEHNIČNE ZNAČILNOSTI PREDVIDENE GRADNJE

5.2.1. GLAVNI OBJEKT – G1 Nadstrešnica avtobusnega postajališča Lenart

KLASIFIKACIJA OBJEKTA

Obstoječa nadstrešnica avtobusnega postajališča Lenart je v evidenci GURS vodena pod klasifikacijo »drugi nestanovanjski kmetijski objekt«, kar ne odraža njene dejanske in zgodovinske namembnosti. Za objekt je bilo izdano gradbeno dovoljenje za graditev avtobusne postaje št. 351-277/85-2 z dne 26. 9. 1985, ki ga je izdal Sekretariat za družbenogospodarske zadeve Občine Lenart v okviru takratne Socialistične republike Slovenije. Objekt je bil od izgradnje dalje namenjen javnemu potniškemu prometu in je služil kot osrednja nadstrešnica avtobusnega postajališča.

Predmetna investicija obravnava glavni objekt G1 z naslednjimi tehničnimi značilnostmi:

- klasifikacija po CC-SI: 12745 – Stavbe za funkcionalno dopolnitev – nadstrešnice;
- vrsta gradnje: rekonstrukcija in novogradnja – prizidava;
- zahtevnost objekta: manj zahteven objekt.

Predvideni posegi na objektu obsegajo sanacijo in prenovo obstoječe nadstrešnice z namenom izboljšanja njene funkcionalnosti, podaljšanja življenjske dobe konstrukcije ter zagotavljanja ustreznih

pogojev za uporabo avtobusnega postajališča v skladu s sodobnimi tehničnimi, varnostnimi in uporabniškimi standardi.

GRADBENA DELA

• Opis rušitvenih in odstranjevalnih del

V okviru prenove glavnega objekta G1 – nadstrešnice avtobusnega postajališča Lenart so predvidena rušitvena in odstranjevalna dela na strešnih konstrukcijskih in nekonstrukcijskih elementih.

Predvideni posegi obsegajo:

- demontažo obstoječih svetlobnih trakov iz večslojnega litega akrilnega stekla ločne oblike, skupaj z odstranitvijo pritrdilnega materiala, tesnil in obrob iz pocinkane pločevine;
- demontažo obstoječih kleparskih elementov, vključno z žlebovi, odtočnimi cevmi, žlotami na podložnih deskah ter drugimi obrobami iz pocinkane pločevine;
- demontažo in odstranitev obstoječih napenjalnih elementov nad betonskimi strešnimi nosilci, izdelanih iz jeklenih okroglih polnih cevi in kvadratnih cevi;
- demontažo in odstranitev armiranobetonskih prefabriciranih korit dimenzij 35/30 cm in debeline stene 10 cm, ki so preko kovinskih sider vpeta na skeletno armiranobetonsko konstrukcijo, v dolžinah do 8,50 m. Odstranjevanje korit bo potekalo nadzorovano z uporabo udarnih kladiv oziroma rezanjem po kosih ter spuščanjem na transportno vozilo, nato pa bo zagotovljen sprotni odvoz na ustrezno deponijo;
- lokalna rušitvena dela, ki vključujejo odbijanje, ročno rušenje z elektro-pnevmatskimi kladivi, rezanje ter odstranjevanje posameznih obstoječih betonskih in opečnih elementov.

Pred začetkom rušitvenih del bo zagotovljena ustrezna zaščita okoliških objektov, fasadnih in steklenih površin, stavbnega pohištva ter drugih elementov v neposredni okolici posega. Dela bodo izvajana nadzorovano in z ustrezno previdnostjo, da ne bo prišlo do poškodb konstrukcijskih elementov objekta, ki se ohranjajo in so predmet nadaljnje sanacije oziroma obdelave.

Vsi nastali gradbeni odpadki bodo ločeno zbrani, evidentirani ter oddani pooblaščenim prevzemnikom oziroma odloženi na registrirane deponije. Stroški prevoza in deponiranja odpadkov so vključeni v posamezne postavke investicije. Pri ravnanju z odpadki se bodo upoštevale zahteve veljavnih predpisov s področja ravnanja z gradbenimi odpadki.

Po zaključku del bo izvajalec investitorju predal vso ustrezno in veljavno dokumentacijo, ki izkazuje pravilno ravnanje z gradbenimi odpadki, nastalimi pri odstranitvi in rušenju obravnavanega objekta.

• Opis sanacije betonskih in armiranobetonskih del

Predvidena je celovita sanacija armiranobetonske skeletne konstrukcije nadstrešnice avtobusnega postajališča, ki obsega armiranobetonske stebre, grede in lege konstrukcije.

Sanacija bo izvedena po naslednjem tehnološkem postopku:

- brezprašno brušenje in čiščenje obstoječih betonskih površin ter odstranitev obstoječih nanosov dekorativnih barv in morebitnih dotrajanih ometov do zdrave betonske podlage;
- čiščenje obstoječe armature na vseh poškodovanih oziroma izpostavljenih površinah do zahtevane stopnje čistoče ter izvedba protikorozijske zaščite armature s polimerno ojačanim premazom na cementni osnovi;

- pranje in priprava betonskih površin pred reprofilacijo in betoniranjem z vodnim curkom pod pritiskom 40–60 MPa;
- izvedba reprofilacije poškodovanega betona z mikroarmirano neskrčljivo polimerizirano cementno malto (PCC malta), vključno s predhodnim kontaktnim premazom. Debelina sanacijskih nanosov bo prilagojena dejanskemu obsegu poškodb in zahtevam posameznih površin;
- izvedba fine reprofilacije armiranobetonske konstrukcije s fino mikroarmirano sulfatno odporno maso PCC za zaščito betonskih površin, izboljšanje trajnosti konstrukcije ter zagotavljanje ustrezne odpornosti proti vplivom okolja;
- izvedba zaključnega sloja z nanosom fasadne barve na osnovi silikonskih smol za zunanje površine, v skladu z barvno shemo objekta.

Pri izvedbi sanacijskih del se bodo uporabljali materiali in postopki, skladni z veljavnimi evropskimi standardi za sanacijo in zaščito betonskih konstrukcij, zlasti s standardom EN 1504. Vsi uporabljeni materiali morajo zagotavljati ustrezno sprijemnost s podlago, odpornost proti vplivom okolja ter dolgoročno zaščito armiranobetonske konstrukcije.

Pred izvedbo zaključnega barvnega sloja bodo izdelani vzorci različnih odtenkov, na podlagi katerih bo izbran končni barvni ton objekta.

• Opis zidarskih del

Zidarska dela bodo izvedena v skladu z veljavnimi tehničnimi predpisi, standardi in normativi ter ob uporabi materialov, ki po kakovosti ustrezajo zahtevam veljavne zakonodaje in tehničnih standardov.

Za izvedbo del na višini bo zagotovljena montaža ustreznih delovnih odrov višine do 3,00 m.

Zaradi demontaže strešnih betonskih nosilcev je predvidena lokalna sanacija obstoječih zidov. Sanacija bo obsegala zapolnitev nastalih odprtin s cementno malto ter vgradnjo plastificirane steklene armirne mrežice na stikih različnih podlag. Na območjih, kjer bodo odstranjeni strešni betonski nosilci, bo izvedena tudi sanacija fasadnega pasu pod napuščem stavbe v višini približno 90 cm.

Predvidena je izvedba nove kontaktne fasade z vgradnjo fasadnih izolacijskih plošč iz ekspaniranega polistirena (EPS) debeline 5,8 cm, vključno s potrebnim sidranjem in pritrdilnimi elementi. Površina bo zaključena s kontaktnim fasadnim sistemom v belem odtenku oziroma v barvi, določeni v projektni dokumentaciji.

Po predhodni vgradnji novih jeklenih strešnih nosilcev je predvidana zazidava odprtin z opečnatimi zidaki na vencu obstoječih objektov v debelini 20 cm, izvedena v apneno-cementni podaljšani malti.

Na stiku med nadstrešnico avtobusnega postajališča in objektom O3 bo izvedena nova podkonstrukcija za odkapno pločevino iz lesenih globinsko impregniranih moralov dimenzij 80/60 mm, pritrjenih na obstoječi zid objekta O3. Zaključna obdelava bo izvedena z ustreznim montažnim in pritrdilnim materialom, ki mora biti iz nerjavečega materiala.

OBRTNIŠKA DELA

• Opis montažnih konstrukcij - jeklena konstrukcija nadstrešnice in standardi izvedbe

V okviru prenove nadstrešnice avtobusnega postajališča Lenart je predvidena zamenjava obstoječih strešnih armiranobetonskih nosilcev (prefabrikatov) z novimi montažnimi jeklenimi strešnimi nosilci. Novi nosilci bodo poleg nosilne funkcije zagotavljali tudi ustrezno odvodnjavanje meteornih voda s strehe objekta.

Predvidena je izvedba jeklenih korit iz jeklene pločevine debeline 12 mm oziroma 6 mm, skladno s projektno dokumentacijo in statičnimi zahtevami konstrukcije. Jeklena korita bodo različnih dolžin, od 2.700 mm do 8.200 mm, in bodo sidrana v obstoječo armiranobetonsko konstrukcijo. V sklopu konstrukcije bo izvedena tudi podkonstrukcija za montažo strešnih svetlobnih trakov ter pritrditev spremljajoče opreme in označevalnih elementov avtobusnega postajališča.

Nosilna jeklena konstrukcija bo izdelana iz konstrukcijskega jekla kakovosti S235 JR. Vsi varjeni spoji, vijačne zveze in montažni elementi bodo izvedeni v skladu z veljavnimi evropskimi standardi za jeklene konstrukcije. Konstrukcija bo zaščitena z vročim cinkanjem ter dodatnim zaščitnim premaznim sistemom v skladu s projektno dokumentacijo.

Protikorozijska zaščita konstrukcije bo izvedena na podlagi posebnega elaborata protikorozijske zaščite, ki bo določal način izvedbe zaščite, uporabljene materiale in sistem kontrole kakovosti izvedbe. Pri izvedbi bo potrebno upoštevati tudi zahteve s področja požarne varnosti ter zagotoviti ustreznost vgrajenih materialov in kakovost izvedbe.

Objekt bo izveden v skladu s projektno dokumentacijo PZI ter veljavnimi tehničnimi predpisi in standardi. Nosilna jeklena konstrukcija je predvidena v izvedbenem razredu EXC 2, skladno z zahtevami standarda SIST EN 1090.

Vsi uporabljeni materiali morajo imeti ustrezna dokazila o skladnosti, certifikate in drugo predpisano dokumentacijo. Izdelava, montaža in kontrola kakovosti jeklene konstrukcije bodo izvedene v skladu z veljavnimi standardi za jeklene konstrukcije, pri čemer bo zagotovljena sledljivost materialov v vseh fazah izdelave in montaže.

Pri montaži konstrukcije bo izvajalec dolžan preveriti skladnost izvedenih temeljev in obstoječih konstrukcijskih elementov s projektno dokumentacijo. Vsi posamezni elementi bodo pred montažo ustrezno pregledani, izvedena pa bo tudi kontrola dimenzij, geometrije in kakovosti izdelave.

Montaža jeklene konstrukcije bo potekala po vnaprej pripravljenem načrtu montaže. Posebna pozornost bo namenjena zagotavljanju stabilnosti konstrukcije v vseh fazah izvedbe, preprečevanju poškodb elementov med transportom in skladiščenjem ter zagotavljanju varnega izvajanja del.

Po zaključku posameznih faz montaže in po dokončani montaži bo izvedena kontrola geometrije nosilne konstrukcije ter preverjanje skladnosti izvedbe s projektno dokumentacijo in predpisanimi tolerancami.

V primeru potrebe po podlivanju ležiščnih plošč nosilne konstrukcije bodo uporabljeni materiali in postopki, določeni v projektni dokumentaciji ter veljavnih standardih za izvedbo jeklenih konstrukcij.

- **Streha**

Streha nadstrešnice avtobusnega postajališča Lenart je zasnovana kot sistem vzdolžnih svetlobnih trakov, ki prekrivajo celotno strešno površino objekta. V okviru prenove je predvidena vgradnja enoslojne strešne kritine iz UV-stabilnih akrilnih svetlobnih plošč oziroma lokov, ki bodo zagotavljali ustrezno zaščito pred vremenskimi vplivi ter naravno osvetlitev prostora pod nadstrešnico.

Svetlobni trakovi bodo izvedeni v dimenzijah, določenih v projektni dokumentaciji. Osna širina posameznih vijačenj je predvidena v naslednjih merah:

- SV-1: 181 cm,
- SV-2: 181 cm,
- SV-3: 181 cm,
- SV-4: 156 cm,

- SV-5: 106 cm,
- SV-6: 156 cm,
- SV-7: 156 cm.

Predviden je odtenek svetlobnih trakov 041 bela, brez prosojnosti. Montaža bo izvedena na jeklene strešne nosilce oziroma korita, preko predhodno pripravljene aluminijaste podkonstrukcije. Nastavne vence bo tvoril ALU kotnik dimenzij 40 × 60 × 3 mm, ki bo zagotavljal ustrezno pritrditev in stabilnost strešnega sistema.

• **Kleparska dela**

V okviru prenove nadstrešnice avtobusnega postajališča Lenart bodo izvedena kleparska dela, namenjena izboljšanju odvodnjavanja meteornih voda ter odpravi obstoječih tehničnih pomanjkljivosti objekta.

Zaradi dotrajanosti obstoječega sistema bodo na objektih O1 in O2 izvedeni novi ležeči žlebovi iz barvane aluminijaste (ALU) pločevine, ki bodo prevzemali meteorne vode z nadstrešnice. Hkrati bodo izvedene nove vertikalne povezave za odvod meteornih voda, ki se bodo navezale na obstoječe vertikalne odtočne cevi pri tleh.

Na stikih med objekti O1, O2 in O3 bo izvedena nova odkapna pločevina iz barvane ALU pločevine, s čimer se bo preprečilo zamakanje med objekti in nadstrešnico.

Za učinkovito odvodnjavanje meteornih voda s strehe nadstrešnice oziroma svetlobnih trakov bodo na zaključkih jeklenih strešnih nosilcev (korit) izvedeni ustrezno oblikovani odtočni elementi iz barvane ALU pločevine. Ti bodo meteorno vodo iz jeklenih korit usmerjali v pravokotne žlebove iz barvane ALU pločevine, nameščene vzdolž celotne dolžine nadstrešnice.

Pravokotni žlebovi bodo pritrjeni na predhodno pripravljene kovinske zavihke na jeklenih strešnih nosilcih ter dimenzionirani glede na predvidene količine padavinskih voda in geometrijo objekta.

Meteorna voda se bo iz pravokotnih žlebov odvajala preko vertikalnih odtočnih cevi iz barvane ALU pločevine, ki bodo navezane na obstoječe priključke oziroma odvodne sisteme na območju avtobusnega postajališča.

Barvna obdelava vseh kleparskih elementov bo izvedena v skladu z rešitvami in zahtevami, določenimi v projektni dokumentaciji.

• **Sanacija toplotne izolacije obstoječih objektov**

Na območjih, kjer se odstranijo obstoječi strešni betonski nosilci, je predvidena sanacija fasadnega pasu pod napuščem objektov O1 in O2 v višini približno 90 cm. Na saniranih površinah bo izveden nov kontaktni fasadni sistem z ustrezno toplotno izolacijo.

Predvideni fasadni sistem obsega:

- nanos ustreznega temeljnega premaza;
- uporabo mineralnega lepila na osnovi cementa;
- vgradnjo fasadnih izolacijskih plošč iz ekspandiranega polistirena (EPS) debeline od 5 do 8 cm, z ravnimi robovi in ustreznimi toplotnoizolativnimi lastnostmi;
- mehansko pritrditev izolacijskih plošč s poglobljenim sidranjem ter uporabo plastičnih vložkov in kovinskih trnov s plastično glavo za zmanjševanje nastanka toplotnih mostov;

- izvedbo izravnalnega sloja z mineralno malto na cementni osnovi, armirano s stekleno mrežico;
- nanos zaključnega paroprepustnega silikonskega fasadnega sloja z ustrezno odpornostjo na vremenske vplive;
- izvedbo vseh potrebnih ojačitvenih profilov, zaključkov, vogalnikov, tesnilnih trakov in drugih spremljajočih elementov fasadnega sistema.

Predvidena rešitev bo izboljšala zaščito konstrukcije pred vremenskimi vplivi, prispevala k večji trajnosti objekta ter zagotovila enoten in estetsko usklajen videz saniranih delov objektov.

• **Finalna obdelava AB skeletne konstrukcije**

Po izvedeni sanaciji armiranobetonske skeletne konstrukcije nadstrešnice bodo izvedene finalne zaščitne in estetske obdelave vseh vidnih armiranobetonskih elementov.

Predvideno je barvanje zunanjih armiranobetonskih površin nosilcev dimenzij 30 × 30 cm in stebrov dimenzij 30 × 20 cm s kakovostnim zaščitnim fasadnim premazom na osnovi silikonskih smol. Premaz bo zagotavljal visoko pokrivnost, odpornost proti vremenskimi vplivom, dobro paroprepustnost ter učinkovito zaščito armiranobetonskih površin pred vplivi okolja.

Sistem obdelave bo obsegal pripravo in čiščenje podlage, nanos osnovnega premaza ter nanos dveh slojev zaključne zaščitne barve, skladno z zahtevami proizvajalca izbranega sistema in projektno dokumentacijo.

Zaključna obdelava armiranobetonske konstrukcije bo izvedena v barvnem odtenku RAL 2013, s čimer bo zagotovljen enoten in prepoznaven videz prenovljene nadstrešnice avtobusnega postajališča Lenart.

• **Zaščitna mreža proti pticam**

V okviru prenove nadstrešnice avtobusnega postajališča Lenart je predvidena izvedba zaščitne mreže proti pticam na celotnem območju pod nadstrešnico.

Zaščitna mreža bo izdelana iz UV-odpornega materiala HDPE z velikostjo okenc 19 × 19 mm. Mreža bo vpeta na nerjavne jeklene vrvi, ki bodo preko sidrnih elementov pritrjene na nosilno konstrukcijo objekta. Na območju vertikalnih zapor med posameznimi polji nadstrešnice bo mreža vpeta v nosilne okvirje iz kovinskih kotnikov.

Predvidena rešitev bo preprečevala zadrževanje in gnezdenje ptic na konstrukciji nadstrešnice ter zmanjšala onesnaženost objekta in okoliških površin. S tem se bodo izboljšali higienski pogoji, videz objekta in pogoji za uporabo avtobusnega postajališča, hkrati pa se bodo zmanjšale potrebe po vzdrževanju prenovljene infrastrukture.

• **Elektro inštalacije**

V okviru prenove nadstrešnice avtobusnega postajališča Lenart je predvidena odstranitev obstoječih svetil in izvedba nove razsvetljave z vgradnjo sodobnih LED svetlobnih teles.

Za objekt G1 je v elektro načrtu predvidena izvedba novega napajalnega sistema razsvetljave in priključitev na obstoječe priključno-merilno mesto (PMO). Napajanje bo zagotovljeno preko novega dovodnega kabla iz PMO do razdelilnika, pri čemer bo sistem dimenzioniran skladno s predvidenimi obremenitvami in veljavnimi tehničnimi predpisi.

Predvidena je vgradnja LED svetilk za stropno montažo, izdelanih iz tehnopolimera, z okvirjem v barvnem odtenku RAL 2013 in črnim odsevnikom. Svetilke bodo namenjene zunanji uporabi in dimenzij približno 156 × 40 mm.

Glavne tehnične značilnosti predvidenih svetilk so:

- življenjska doba svetlobnega vira najmanj 50.000 ur (L80/B20);
- efektivni svetlobni tok 8.240 lm ± 10 %;
- temperatura barve svetlobe 3.000 K;
- barvni indeks CRI ≥ 95;
- priključna moč 12,5 W ± 10 %;
- stopnja zaščite IP65;
- mehanska odpornost IK06;
- razred izolacije II.

Vklop razsvetljave nadstrešnice bo izveden preko kontaktorjev, krmiljenje pa bo povezano z obstoječim sistemom javne razsvetljave. V razdelilniku bodo predvidene osnovne zaščite, vključno z odklopniki, zaščitnimi stikali na diferenčni tok (RCD) ter prenapetostno zaščito.

V sklopu prenove bo izvedena tudi strelovodna zaščita objekta, projektirana v skladu s tehnično smernico TSG-N-003. Sistem bo sestavljen iz lovilnega in odvodnega dela ter sistema ozemljitve. Za zagotavljanje dolgoročne varnosti bodo predvideni redni periodični pregledi strelovodnega sistema in vodenje ustrezne evidence.

V okviru jeklene strešne konstrukcije bo na posamezne elemente predvidena pritrditev jeklene palice premera 10 mm, zaščitene z brezbarvnim premazom, ki bo preko spojev povezana z aluminijastimi vodniki strelovodnega sistema. Natančne pozicije posameznih elementov so določene v projektni dokumentaciji.

• Označevanje, sheme in informacijske table

V skladu s Pravilnikom o opremljenosti avtobusnih postajališč je v okviru prenove predvidena ureditev sistema označevanja posameznih peronov ter namestitev usmerjevalnih in informacijskih tabel za uporabnike avtobusnega postajališča.

Označevanje peronov bo izvedeno z oznakami, nameščenimi na jeklenih strešnih nosilcih oziroma gredah ter na predhodno pripravljene podkonstrukciji. Peroni bodo označeni s številkami od 1 do 5, namenjenimi rednemu avtobusnemu prometu. Na vrhu strešnih nosilcev bo nameščen tudi napis »AP LENART«, ki bo predstavljal osrednjo identifikacijsko oznako avtobusnega postajališča.

V sklopu ureditve bo predvidena tudi namestitev prometne oziroma informacijske table na območju uvoza na avtobusno postajališče, ki bo uporabnikom omogočala lažjo orientacijo in pregled nad razporeditvijo območja.

Za izboljšanje informiranosti potnikov bo nameščen digitalni prikazovalnik voznih redov in avtobusnih linij. Predvideno je tudi ustrezno označevanje sanitarij, prostora za parkiranje koles ter drugih funkcionalnih območij znotraj avtobusnega postajališča.

Predvideni sistem označevanja bo prispeval k večji preglednosti, boljši orientaciji uporabnikov in višji kakovosti storitev javnega potniškega prometa.

5.2.2.POMOŽNI OBJEKT – P1

KLASIFIKACIJA OBJEKTA

Predmet investicije obsega tudi izgradnjo pomožnega objekta P1 – Nadstrešnica nad peronoma 6 in 7, namenjenega izboljšanju funkcionalnosti avtobusnega postajališča ter zagotavljanju dodatnih pokritih površin za uporabnike javnega potniškega prometa.

Objekt ima naslednje osnovne značilnosti:

- klasifikacija po CC-SI: 12745 – Stavbe za funkcionalno dopolnitev – nadstrešnice;
- vrsta gradnje: novogradnja – novozgrajen objekt;
- zahtevnost objekta: manj zahteven objekt.

Nova nadstrešnica bo zagotavljala zaščito potnikov pred vremenskimi vplivi ter prispevala k večji kakovosti in uporabnosti infrastrukture javnega potniškega prometa na območju avtobusnega postajališča Lenart.

GRADBENA DELA

- **Opis zemeljskih del**

Za potrebe izgradnje pomožnega objekta P1 – nadstrešnice nad peronoma 6 in 7 je predvidena izvedba zemeljskih del, ki vključujejo izkope za temeljenje in pripravo terena.

Predviden je širši izkop do globine približno 55 cm glede na obstoječo koto terena. Na območjih posameznih točkovnih temeljev bodo izvedeni poglobljeni izkopi do globine približno 1,00 m od ničelne kote. Po izvedbi izkopov je predvidena vgradnja 40–45 cm debele zmrzlinško odporne tamponske plasti, pri čemer bo debelina tampona določena oziroma potrjena na podlagi usmeritev geomehanika.

Temelji bodo izvedeni pod globino zmrzovanja. Izkopi bodo prilagojeni dimenzijam posameznih temeljnih elementov, da bo zagotovljena racionalna izvedba gradbenih del. Vsak izkop za temeljenje mora pred nadaljevanjem del pregledati in zapisniško potrditi geomehanik.

Zemeljska dela bodo izvedena v skladu z veljavnimi predpisi in zahtevami varstva pri delu. Izkopani material se bo začasno odlagal ob robu gradbene jame, nato pa sproti nakladal na transportna vozila in odvažal na ustrezno registrirano deponijo oziroma drugo za to predvideno lokacijo.

- **Betonska in armiranobetonska dela**

Temeljenje pomožnega objekta P1 je predvideno s točkovnimi armiranobetonskimi temelji TT-1 in TT-2.

Točkovni temelj TT-1 ima temeljno peto dimenzij 1,40 × 1,40 m in nastavek temelja dimenzij 0,70 × 0,70 m. Točkovni temelj TT-2 ima temeljno peto dimenzij 1,30 × 1,30 m in višine 0,50 m ter nastavek temelja dimenzij 0,70 × 0,70 m in višine 0,20 m. Nastavek je postavljen ekscentrično glede na peto temelja.

Temelji bodo izvedeni iz betona razreda C25/30 XC2 in armirani v skladu z armaturnim načrtom z jeklom za armiranje B500B. Predviden zaščitni sloj armature znaša najmanj 4,5 cm. Pod temelji bo izveden podbeton iz betona C12/15 v minimalni debelini 10 cm.

V notranjosti temelja TT-2 bo vgrajena cev PE-HD za odvodnjavanje meteornih voda z nadstreška. Meteorna voda se bo preko strešne konstrukcije in notranjosti jeklenega stebra odvajala skozi armiranobetonski temelj do peskolova.

OBRTNIŠKA DELA

• Opis montažnih konstrukcij - jeklena konstrukcija nadstrešnice in standardi izvedbe

Pomožni objekt P1 predstavlja novo nadstrešnico nad peronoma 6 in 7. Konstrukcija objekta je zasnovana kot odprta, montažna jeklena konstrukcija, ki je preko jeklenih stebrov sidrana v armiranobetonske temelje.

Nadstrešnica je tlorisnih dimenzij približno 6,0 × 15,0 m. Streha je na krajših stranicah zaključena polkrožno, skupna višina objekta pa znaša približno 4,60 m nad ničelno koto.

Nosilni sistem objekta sestavljajo jekleni stebri ter primarni in sekundarni jekleni profili. Zaradi arhitekturne zasnove so nosilni elementi skriti v tankih obrobnihih atikah. Jekleni elementi so predvideni v rdečem barvnem odtenku, usklajenem z glavnim objektom avtobusnega postajališča in obstoječo podobo območja.

Nosilna konstrukcija je izdelana iz varjenih jeklenih profilov in izvedena v kombinaciji varjenih ter vijačnih spojev. Strešna konstrukcija je zasnovana z minimalnim naklonom proti osrednjemu stebri, kjer je predvideno odvodnjavanje meteornih voda preko notranjosti konstrukcije. Strešna kritina je predvidena iz aluminijaste pločevine, vijačene na ustrezno podkonstrukcijo.

V sklopu konstrukcije je predvidena tudi izvedba podkonstrukcije za namestitve prometne in informacijske opreme, vključno z označevanjem peronov in drugimi elementi opreme avtobusnega postajališča.

Nosilna konstrukcija bo izdelana iz konstrukcijskega jekla kakovosti S235 JR, vsi spoji pa bodo izvedeni v skladu z veljavnimi tehničnimi predpisi in standardi za jeklene konstrukcije. Konstrukcija bo zaščitena z vročim cinkanjem ter dodatnim zaščitnim premaznim sistemom. Zaključni barvni nanos bo izveden v odtenku RAL 2013, pri čemer bo skupna debelina zaščitnega sistema znašala najmanj 85 µm.

Protikorozijska zaščita bo izvedena na podlagi posebnega elaborata, ki bo določal uporabljene materiale, tehnologijo izvedbe in sistem kontrole kakovosti. Pri načrtovanju in izvedbi zaščite bodo upoštevane tudi zahteve s področja požarne varnosti.

Objekt bo izveden v skladu s projektno dokumentacijo PZI ter veljavnimi tehničnimi predpisi in standardi. Nosilna jeklena konstrukcija je predvidena v izvedbenem razredu EXC 2, skladno z zahtevami standarda SIST EN 1090.

Vsi vgrajeni materiali morajo imeti ustrezna dokazila o skladnosti, certifikate in drugo predpisano dokumentacijo. Izdelava, montaža in kontrola kakovosti jeklene konstrukcije bodo izvedene v skladu z veljavnimi evropskimi standardi za jeklene konstrukcije, pri čemer bo zagotovljena sledljivost materialov v vseh fazah izdelave in montaže.

Montaža konstrukcije bo potekala po vnaprej pripravljenem načrtu montaže. Posebna pozornost bo namenjena kontroli dimenzij, geometrije in kakovosti posameznih elementov, zagotavljanju stabilnosti konstrukcije v vseh fazah izvedbe ter preprečevanju poškodb med transportom, skladiščenjem in montažo.

Po zaključku montaže bo izvedena kontrola geometrije nosilne konstrukcije ter preverjanje skladnosti izvedbe s projektno dokumentacijo in predpisanimi tolerancami. V primeru potrebe po podlivanju ležiščnih

plošč bodo uporabljeni materiali in postopki, določeni v projektni dokumentaciji ter veljavnih standardih za izvedbo jeklenih konstrukcij.

Pri izvedbi del bo potrebno upoštevati projektno dokumentacijo, zlasti arhitekturne in konstrukcijske načrte, ter pred začetkom del preveriti dejanske dimenzije in višinske kote obstoječega stanja. Vsi posegi v konstrukcijo se bodo izvajali v skladu z navodili odgovornega projektanta in veljavnimi tehničnimi predpisi.

- **Streha**

Streha pomožnega objekta P1 je zasnovana kot ravna hidroizolirana strešna površina z vodoodporno membrano, ki zagotavlja učinkovito zaščito objekta pred vremenskimi vplivi in varno odvajanje meteornih voda.

Nosilna strešna konstrukcija je izvedena iz jeklenih nosilcev, na katere je nameščena lesena podkonstrukcija z vgrajenimi OSB ploščami debeline 25 mm. Strešni sestav vključuje tudi ločilne in zaščitne sloje, ki zagotavljajo ustrezno mehansko zaščito ter dolgoročno funkcionalnost hidroizolacijskega sistema.

Zaključni sloj strehe predstavlja sintetična polimerna hidroizolacijska membrana, ki je mehansko pritrjena na podlago ter med seboj spojena z varjenjem. Sistem zagotavlja vodotesnost, odpornost proti vremenskimi vplivom in dolgo življenjsko dobo strešne konstrukcije.

Na robovih strehe je predvidena zaključna obdelava z atiko in ustreznimi kleparskimi elementi, ki zagotavljajo zaščito robov strehe ter učinkovito odvajanje padavinskih voda. Spodnja stran strešne konstrukcije bo ustrezno finalno obdelana in barvno usklajena s celotno arhitekturno zasnovo objekta.

Streha je zaključena z nizko atiko, ki zakriva robne konstrukcijske elemente in prispeva k enotnemu, sodobnemu in arhitekturno usklajenemu videzu nadstrešnice.

- **Odvodnjavanje**

Odvodnjavanje strehe pomožnega objekta P1 je zasnovano kot notranji sistem odvajanja meteornih voda. Padavinska voda se zbira na strešni površini in se preko vertikalnega odtočnega sistema odvaja skozi konstrukcijo objekta.

Predvidena rešitev vključuje vodenje meteornih voda skozi notranjost enega izmed jeklenih stebrov nadstrešnice, kar prispeva k zmanjšanju števila vidnih odtočnih elementov ter omogoča bolj urejeno in estetsko podobo prostora pod nadstrešnico.

Odvod meteornih voda se navezuje na javni kanalizacijski sistem oziroma na ločen sistem odvajanja meteornih voda, skladno z zasnovo odvodnjavanja celotnega območja avtobusnega postajališča Lenart.

Predvideni sistem zagotavlja zanesljivo odvajanje padavinskih voda ter prispeva k dolgoročni zaščiti konstrukcije in urejenih površin pred škodljivimi vplivi zadrževanja vode.

- **Elektro inštalacije**

V okviru izgradnje pomožnega objekta P1 je predvidena izvedba nove razsvetljave z vgradnjo sodobnih LED svetlobnih teles, namenjenih osvetlitvi območja nadstrešnice nad peronoma 6 in 7.

Predvidena je vgradnja LED svetilk za stropno montažo, izdelanih iz tehnopolimera, z okvirjem v barvnem odtenku RAL 2013 in črnim odsevnikom. Svetilke so namenjene zunanji uporabi in dimenzij približno 156 × 40 mm.

Glavne tehnične značilnosti predvidenih svetilk so:

- življenjska doba svetlobnega vira najmanj 50.000 ur (L80/B20);
- efektivni svetlobni tok 8.240 lm ± 10 %;
- temperatura barve svetlobe 3.000 K;
- barvni indeks CRI ≥ 95;
- priključna moč 12,5 W ± 10 %;
- stopnja zaščite IP65;
- mehanska odpornost IK06;
- razred izolacije II.

Vklop razsvetljave bo izveden preko kontaktorjev, krmiljenje pa bo povezano z obstoječim sistemom javne razsvetljave. V razdelilniku bodo predvidene osnovne zaščite, vključno z odklopniki, zaščitnimi stikali na diferenčni tok (RCD) ter prenapetostno zaščito.

Za objekt je predvidena tudi izvedba strelovodne zaščite, projektirane v skladu s tehnično smernico TSG-N-003. Sistem bo sestavljen iz lovilnega in odvodnega dela ter sistema ozemljitve. Po izvedbi bodo zagotovljeni obvezni pregledi strelovodnega sistema ter njegovo redno periodično preverjanje in vodenje ustrezne evidence.

Predvidene elektroinštalacijske ureditve bodo zagotavljale varno, energetsko učinkovito in zanesljivo delovanje razsvetljave ter drugih elektroenergetskih sistemov objekta.

- **Označevanje, sheme in informacijske table**

V skladu s Pravilnikom o opremljenosti avtobusnih postajališč je v okviru pomožnega objekta P1 predvidena ureditev sistema označevanja peronov ter namestitve pripadajoče informacijske opreme.

Označevanje bo izvedeno z informacijskimi tablam, nameščenimi na jekleno strešno konstrukcijo oziroma na predhodno pripravljeno podkonstrukcijo. Predvidena je označitev perona 6 in perona 7, ki sta namenjena občasnim in izrednim prevozom.

Sistem označevanja bo uporabnikom zagotavljal boljšo orientacijo, večjo preglednost območja avtobusnega postajališča ter učinkovitejšo uporabo prometne infrastrukture.

5.2.3.POMOŽNI OBJEKT – P2

KLASIFIKACIJA OBJEKTA

Predmet investicije obsega tudi izgradnjo pomožnega objekta P2 – Skladiščni objekt, namenjenega podpori delovanja, vzdrževanja in upravljanja avtobusnega postajališča Lenart.

Objekt ima naslednje osnovne značilnosti:

- klasifikacija po CC-SI: 12520 – Rezervoarji, silosi in skladiščne stavbe – skladiščne stavbe;
- vrsta gradnje: novogradnja – novozgrajen objekt;
- zahtevnost objekta: nezahteven objekt.

Skladiščni objekt bo namenjen shranjevanju opreme, materiala in drugih sredstev, potrebnih za nemoteno delovanje ter vzdrževanje avtobusnega postajališča. Z izgradnjo objekta bodo zagotovljeni ustrezni prostorski pogoji za organizirano hranjenje opreme in izvajanje vzdrževalnih aktivnosti na območju investicije.

GRADBENA DELA

• Zemeljska dela

Za potrebe izgradnje pomožnega objekta P2 – skladiščnega objekta so predvidena zemeljska dela, ki vključujejo izkope za temeljenje objekta, izvedbo armiranobetonske plošče za stojala za kolesa ter gradnjo podpornega zidu iz palisad.

V okviru prenove zunanje ureditve je na obravnavanem območju predvidena tudi zamenjava obstoječih tlakovanih oziroma utrjenih površin, zaradi česar bo izveden širši izkop terena. Lokalno bodo izvedeni poglobljeni izkopi za posamezne točkovne temelje do globine približno 1,00 m od ničelne kote.

Po izvedbi izkopov je predvidena vgradnja 40–45 cm debele zmrzlinško odporne tamponske plasti. Končna debelina tampona bo določena na podlagi geomehanskih pogojev in usmeritev geomehanika. Temelji bodo izvedeni pod globino zmrzovanja, vsak izkop za temeljenje pa mora pred nadaljevanjem del pregledati in zapisniško potrditi geomehanik.

Zemeljska dela bodo izvedena v skladu z veljavnimi tehničnimi predpisi in zahtevami varstva pri delu. Izkopani material se bo začasno odlagal ob robu gradbene jame, nato pa sproti nakladal na transportna vozila in odvažal na ustrezno registrirano deponijo oziroma drugo za to predvideno lokacijo.

• Betonska in armiranobetonska dela

Skladiščni objekt P2 je zasnovan kot kombinacija armiranobetonskih sten in jeklene konstrukcije. Del obstoječih armiranobetonskih sten se ohranja, pri čemer segajo do višine približno 1,80 m.

Temeljenje objekta je predvideno s točkovnimi armiranobetonskimi temelji (TT) dimenzij $0,90 \times 1,20 \times 0,70$ m. Najnižja kota temeljev je predvidena na koti $-0,95$ m glede na ničelno koto objekta.

Na območju pod nadstrešnico je predvidena tudi izvedba armiranobetonske plošče za postavitve stojal za kolesa dimenzij $1,00 \times 4,30$ m in debeline 20 cm. Spodnja kota plošče je predvidena na koti $-0,30$ m glede na ničelno koto.

Vsi armiranobetonski elementi bodo izvedeni iz betona razreda C25/30 XC2 ter armirani z jeklom za armiranje B500B v skladu z armaturnimi načrti. Predviden zaščitni sloj armature znaša najmanj 4,5 cm.

Pod temelji bo izveden podbeton iz betona C12/15 v minimalni debelini 10 cm, s čimer bodo zagotovljeni ustrezni pogoji za izvedbo temeljenja in dolgoročno stabilnost konstrukcije.

OBRTNIŠKA DELA

• Opis montažnih konstrukcij – jeklena konstrukcija skladiščnega objekta

Skladiščni objekt P2 je zasnovan kot kombinacija armiranobetonske in jeklene konstrukcije. Nadstrešnica objekta je tlorisnih dimenzij približno $4,25 \times 16,30$ m, na krajših stranicah pa je zaključena s polkrožno oblikovano streho. Skupna višina objekta znaša približno 2,80 m, medtem ko višina nadstrešnice nad obstoječim armiranobetonskim objektom dosega približno 4,10 m.

Nosilna konstrukcija nadstrešnice je jeklena in izvedena iz varjenih jeklenih profilov v kombinaciji varjenih in vijačnih spojev. Konstrukcija je na eni strani sidrana na obstoječe armiranobetonske stene objekta, na drugi strani pa jo nosijo jekleni stebri, sidrani v armiranobetonske točkovne temelje.

Jekleni stebri so razporejeni v medsebojnih razmakih približno 1,97 m oziroma 2,10 m. Izvedeni so iz kvadratnih cevni profilov, osrednji steber pa je izveden iz cevi premera 193 mm in je preko sidrne plošče pritrjen na armiranobetonski temelj.

Strešno konstrukcijo sestavljajo jekleni nosilci iz profilov HE-B, ki so povezani z jeklenimi stebri preko vijačnih spojev. Streha je zasnovana kot ravna strešna površina z minimalnim naklonom proti sredini, kjer je predvideno odvajanje meteornih voda. Vzдолžne lege so izvedene med prečnimi nosilci in so izdelane iz varjenih profilov.

Na spodnji strani nadstrešnice je predvidena izvedba perforirane stropne mreže iz aluminijaste pločevine, pritrjene na ustrezno podkonstrukcijo. V okviru podkonstrukcije bodo zagotovljeni tudi elementi za pritrditev označevalnih tabel in druge informacijske opreme avtobusnega postajališča.

STREHA

Streha skladiščnega objekta P2 je zasnovana kot ravna hidroizolirana strešna površina z vodoodporno membrano, ki zagotavlja učinkovito zaščito konstrukcije pred vremenskimi vplivi in dolgoročno vodotesnost objekta.

Nosilna strešna konstrukcija je izvedena iz jeklenih nosilcev, na katere je nameščena lesena podkonstrukcija z vgrajenimi OSB ploščami debeline 25 mm. Strešni sestav vključuje tudi parno zaporo ter zaščitne in ločilne sloje, ki zagotavljajo ustrezno mehansko zaščito in trajnost hidroizolacijskega sistema.

Zaključni sloj strehe predstavlja sintetična polimerna hidroizolacijska membrana, mehansko pritrjena na podlago in medsebojno spojena z varjenjem. Takšna rešitev zagotavlja visoko stopnjo vodotesnosti, odpornost proti vremenskimi vplivom ter dolgo življenjsko dobo strešne konstrukcije.

Na robovih strehe je predvidena zaključna obdelava z atiko in ustreznimi kleparskimi elementi, ki zagotavljajo zaščito robov strehe in učinkovito odvajanje padavinskih voda. Spodnja stran strešne konstrukcije bo finalno obdelana in barvno usklajena s celotno arhitekturno zasnovo objekta.

Strešni rob je zaključen z nizko atiko, ki zakriva robne konstrukcijske elemente in prispeva k enotnemu, sodobnemu in arhitekturno usklajenemu videzu skladiščnega objekta.

ODVODNJAVANJE

Odvodnjavanje strehe skladiščnega objekta P2 je zasnovano kot notranji sistem odvajanja meteornih voda. Padavinska voda se zbira na strešni površini in se preko vertikalnega odtočnega sistema odvaja skozi konstrukcijo objekta.

Predvidena rešitev vključuje vodenje meteornih voda skozi notranjost jeklenega stebra nadstrešnice, kar zmanjšuje število vidnih odtočnih elementov ter prispeva k bolj urejeni in estetski podobi objekta in njegove neposredne okolice.

Meteorna voda se bo iz sistema notranjega odvodnjavanja odvajala v javni kanalizacijski sistem oziroma v ločen sistem odvajanja meteornih voda, skladno z zasnovo odvodnjavanja celotnega območja avtobusnega postajališča Lenart.

Predvideni sistem zagotavlja učinkovito in zanesljivo odvajanje padavinskih voda ter prispeva k zaščiti konstrukcije in okoliških ureditev pred škodljivimi vplivi zastajanja vode in zamakanja.

ELEKTRO INŠTALACIJE

V okviru izgradnje skladiščnega objekta P2 je predvidena izvedba nove razsvetljave z vgradnjo sodobnih LED svetlobnih teles, namenjenih osvetlitvi nadstrešnice in pripadajočih funkcionalnih površin.

Predvidena je vgradnja LED svetilk za zunanjo uporabo, izdelanih iz tehnopolimera, z okvirjem v barvnem odtenku RAL 2013 in črnim odsevnikom. Svetilke bodo nameščene na odprtem delu nadstrešnice in bodo zagotavljale ustrezno osvetljenost območja.

Glavne tehnične značilnosti svetilk so:

- življenjska doba svetlobnega vira najmanj 50.000 ur (L80/B20);
- efektivni svetlobni tok $\geq 510 \text{ lm} \pm 10 \%$;
- temperatura barve svetlobe 3.000 K;
- barvni indeks CRI ≥ 95 ;
- priključna moč $\leq 7,5 \text{ W} \pm 10 \%$;
- stopnja zaščite IP65;
- mehanska odpornost IK06;
- razred izolacije II.

Predvidena je tudi vgradnja dodatnih LED svetilk za osvetlitev zaprtega dela nadstrešnice. Svetilke bodo vezane na senzor prisotnosti oziroma gibanja, kar bo prispevalo k energetsko učinkovitemu obratovanju objekta.

Glavne tehnične značilnosti dodatnih svetilk so:

- življenjska doba svetlobnega vira najmanj 50.000 ur (L80/B20);
- efektivni svetlobni tok $\geq 310 \text{ lm} \pm 10 \%$;
- temperatura barve svetlobe 3.000 K;
- barvni indeks CRI ≥ 95 ;
- priključna moč $\leq 4,0 \text{ W} \pm 10 \%$;
- stopnja zaščite IP65;
- mehanska odpornost IK06;
- razred izolacije II.

Vklop razsvetljave bo izveden preko kontaktorjev, krmiljenje pa bo povezano z obstoječim sistemom javne razsvetljave. V razdelilniku bodo predvidene osnovne zaščite, vključno z odklopniki, zaščitnimi stikali na diferenčni tok (RCD) ter prenapetostno zaščito.

Za objekt je predvidena tudi izvedba strelovodne zaščite, projektirane v skladu s tehnično smernico TSG-N-003. Sistem bo sestavljen iz lovilnega in odvodnega dela ter sistema ozemljitve. Po izvedbi bodo zagotovljeni obvezni pregledi strelovodnega sistema ter njegovo redno periodično preverjanje in vodenje ustrezne evidence.

Predvidene elektroinštalacijske ureditve bodo zagotavljale varno, energetsko učinkovito in zanesljivo delovanje objekta ter vseh pripadajočih elektroenergetskih sistemov.

5.2.4.POMOŽNI OBJEKT – P3 ZUNANJA UREDITEV

KLASIFIKACIJA OBJEKTA

Predmet investicije obsega tudi rekonstrukcijo objekta gospodarske javne infrastrukture P3 – Zunanja ureditev avtobusnega postajališča Lenart, ki zajema prenovu in funkcionalno izboljšanje prometnih, peš in drugih zunanjih površin na območju investicije.

Objekt ima naslednje osnovne značilnosti:

- klasifikacija po CC-SI: 21121 – Lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste – prometne površine zunaj vozišča in servisne prometne površine;
- zahtevnost objekta: manj zahteven objekt.

Predvidena zunanja ureditev bo zagotovila izboljšano organizacijo prometnih in peš površin, večjo prometno varnost ter boljšo funkcionalnost celotnega območja avtobusnega postajališča Lenart.

PREDVIDENO STANJE

V okviru rekonstrukcije zunanje ureditve je predvidena prenova prometnih površin z ureditvijo sredinskega otoka med uvoznim in izvoznim priključkom avtobusnega postajališča. Predvidena rešitev vključuje skrajšanje dolžine prehodov za pešce ter zagotovitev čakališč minimalne širine 2,0 m.

Priključka na javno prometno omrežje bosta preoblikovana z ustreznimi zavijalnimi radiji, ki omogočajo varno in funkcionalno uporabo območja ter zagotavljajo ustrezno prevoznost za merodajno vozilo – avtobus dolžine 13 m.

Uvozni in izvozni priključek sta zasnovana ožje kot v obstoječem stanju, s čimer se promet dodatno kanalizira ter izboljšuje prometna varnost pešcev in kolesarjev. Predvideni so zavijalni radiji 6 m in 8 m na uvozu ter 6 m in 4,15 m na izvozu.

Širina uvoznega priključka na navezavi znaša približno 20 m, širina izvoznega priključka pa približno 21 m.

Predvidena prometna ureditev bo prispevala k večji preglednosti območja, izboljšani prometni varnosti ter učinkovitejši organizaciji dostopa in izstopa avtobusov z območja avtobusnega postajališča Lenart.

ZUNANJA UREDITEV

Prenova zunanje ureditve ohranja osnovno funkcijo avtobusnega postajališča Lenart, hkrati pa izboljšuje organizacijo peronov, peš površin ter prometnih in manipulativnih površin.

Dostopi za pešce ostajajo omogočeni z vzhodne strani iz mestnega trga, z južne strani preko območja parkirišča ter s severozahodne strani iz obstoječega javnega pločnika. Z izvedbo nove trase pločnika se izboljšuje povezava med mestnim jedrom, Zdravstvenim domom Lenart in Maistrovo ulico, s čimer se povečujeta dostopnost in funkcionalna povezanost območja.

V sklopu ureditve je predvidena postavitve stojal za kolesa, medtem ko se parkirna mesta za osebna vozila ohranjajo na obstoječih lokacijah na zahodni strani območja. Predvidena je tudi ureditev enega parkirnega mesta za potrebe dostave.

Pri načrtovanju zunanje ureditve so upoštevana načela univerzalne dostopnosti. Predvidena je izvedba taktilnih oznak, ustrezno oblikovanih peš površin ter drugih ureditev, ki omogočajo varno gibanje vseh uporabnikov in izboljšujejo orientacijo gibalno oviranih ter slabovidnih oseb.

Predvidena zunanja ureditev bo prispevala k večji funkcionalnosti, varnosti in kakovosti javnega prostora ter izboljšala pogoje za uporabo javnega potniškega prometa v središču mesta Lenart.

ZUNANJA UREDITEV

Prenova avtobusnega postajališča Lenart ohranja njegovo osnovno funkcijo, hkrati pa izboljšuje organizacijo peronov, peš površin ter prometnih in manipulativnih površin.

Dostopi za pešce ostajajo omogočeni z vzhodne strani iz mestnega trga, z južne strani preko območja parkirišča ter s severozahodne strani iz obstoječega javnega pločnika. Z izvedbo nove trase pločnika se izboljšuje povezava med mestnim jedrom, Zdravstvenim domom Lenart in Maistrovo ulico. Na območju se uredijo tudi stojala za kolesa, obstoječa parkirna mesta za osebna vozila pa se ohranjajo na zahodni strani območja. Predvidena je tudi ureditev enega parkirnega mesta za potrebe dostave.

Pri načrtovanju zunanje ureditve so upoštevana načela univerzalne dostopnosti. Predvidena je izvedba taktilnih oznak, ustrezno oblikovanih peš površin ter drugih ureditev, ki omogočajo varno gibanje vseh uporabnikov in izboljšujejo orientacijo gibalno oviranih ter slabovidnih oseb.

- **Dostopna cesta in prometne površine**

Na območju avtobusnega postajališča se vzpostavi enosmerni prometni režim. Vstop na območje je predviden z zahodne strani iz Maistrove ulice in bo nadzorovan z zapornico. Dostopna cesta bo široka 5 m, na vzhodnem delu pa bo predvideno manipulativno območje s sedmimi peroni za parkiranje avtobusov dolžine do 14 m. Tudi izhod z območja bo nadzorovan z zapornico za kontrolo izstopa in preprečevanje vstopa nedovoljenim vozilom.

Manipulativne in povozne površine bodo namenjene avtobusnemu prometu, parkiranju do sedmih avtobusov ter enemu dostavnemu vozilu. Parkirno mesto za dostavo bo dimenzij 2,5 × 6,5 m.

- **Utrjene površine**

V okviru zunanje ureditve bodo izvedene različne vrste utrjenih površin, prilagojene njihovi namembnosti:

- asfaltne povozne površine za dostopno cesto in manipulativne površine;
- metličene armiranobetonske površine na območju avtobusnih peronov;
- asfaltne nepovozne površine za peš povezave in dostopne poti;
- tlakovane nepovozne površine pred vhodom na avtobusno postajališče in na drugih peš površinah.

Konstrukcijske sestave posameznih površin bodo dimenzionirane glede na predvidene prometne obremenitve in izvedene v skladu z veljavnimi tehničnimi specifikacijami.

- **Robni elementi in podporne konstrukcije**

Ob dostopni cesti in manipulativnih površinah bodo izvedeni betonski robniki, ki bodo zagotavljali jasno ločitev prometnih in peš površin. Med zelenicami in tlakovanimi površinami bodo predvideni kovinski robni elementi, ki bodo omogočali urejeno oblikovanje zunanjega prostora.

Na severozahodnem delu območja so predvidene armiranobetonske stopnice in podporni zid ob platoju obstoječega objekta avtobusnega postajališča. Izvedba teh elementov bo usklajena z arhitekturnimi, konstrukcijskimi in prometnimi rešitvami celotnega območja.

- **Tehnične zahteve izvedbe**

Vse prometne in peš površine bodo izvedene skladno z veljavnimi tehničnimi specifikacijami za cestogradnjo. Nosilnost temeljnih tal bo med gradnjo preverjana v okviru geomehanskega nadzora. V primeru ugotovljenih odstopanj bodo izvedeni dodatni ukrepi za izboljšanje nosilnosti tal, skladno z navodili geomehanika.

PROMETNA UREDITEV

Prometna ureditev območja avtobusnega postajališča Lenart je zasnovana v skladu z veljavnimi predpisi s področja prometne signalizacije in prometne varnosti. Predvidena je izvedba horizontalne in vertikalne prometne signalizacije ter ureditev priključkov na javno cestno omrežje.

- **Horizontalna prometna signalizacija**

Talna signalizacija bo izvedena skladno z veljavnimi standardi in tehničnimi specifikacijami. Predvidena je označitev ustreznih prometnih površin, vključno z uvozom in izvozom avtobusnega postajališča na Maistrovo ulico ter označitvijo prehodov za pešce preko uvoznega in izvoznega priključka.

Prehoda za pešce bosta izvedena v širini 2,0 m. Na južnem delu območja bo z rumeno talno signalizacijo označena prepoved parkiranja, s čimer bo zagotovljena ustrezna prevoznost avtobusov in nemoteno delovanje avtobusnega postajališča.

- **Vertikalna prometna signalizacija**

Predvidena je postavitve novih prometnih znakov skladno z načrtovano prometno ureditvijo. Prometni znaki bodo izdelani iz aluminijaste pločevine z ustrezno svetlobno odbojnostjo in nameščeni na pocinkane jeklene stebre, temeljenje pa bo izvedeno z betonskimi temelji.

Postavitve, višina in odmiki prometnih znakov bodo izvedeni v skladu z veljavnimi predpisi in tehničnimi smernicami za prometno signalizacijo.

- **Preglednost in prometna varnost**

Pri načrtovanju priključkov avtobusnega postajališča na lokalno cesto je bila preverjena preglednost v območju preglednostnih trikotnikov. Za projektno hitrost 50 km/h so bili upoštevani zaustavitveni razdalji 43 m proti vzhodu in 47 m proti zahodu, kar zagotavlja ustrezno prometno varnost na priključkih.

Za kolesarski promet je bila upoštevana preglednostna razdalja 41 m. Ker lokalna cesta na območju priključevanja poteka v premi in so preglednostni trikotniki prosti ovir, je zahtevana preglednost ustrezno zagotovljena.

Predvidena prometna ureditev bo prispevala k večji varnosti vseh udeležencev v prometu, izboljšani organizaciji prometnih tokov ter učinkovitejšemu delovanju avtobusnega postajališča Lenart.

URBANA OPREMA

V okviru zunanje ureditve avtobusnega postajališča Lenart je predvidena namestitev nove urbane opreme, ki bo izboljšala funkcionalnost, udobje in informiranost uporabnikov. Predvidena oprema

vključuje klopi, koše za odpadke, stojala za kolesa, polnilnico za električna kolesa, kartomat, digitalni prikazovalnik voznih redov in avtobusnih linij, cestne zapornice, taktilne oznake ter parkirne omejevalce.

- **Klopi**

Predvidena je postavitev štirih prefabriciranih betonskih klopi dimenzij približno 240 × 50 × 44 cm oziroma višine 54 cm. Klopi bodo sidrane v armiranobetonske temelje in umeščene na območje avtobusnega postajališča za zagotavljanje udobnega čakanja potnikov.

- **Koši za odpadke**

Na območju avtobusnega postajališča bodo nameščeni trije koši za odpadke iz vroče cinkanega jekla v barvnem odtenku RAL 2013. Koši bodo nameščeni skladno z načrtom zunanje ureditve in bodo omogočali ustrezno vzdrževanje čistoče javnega prostora.

- **Stojala za kolesa**

Pod nadstrešnico ob kolesarnici je predvidena postavitev petih stojal za kolesa, ki bodo omogočala parkiranje skupno desetih koles. Urejena bodo tudi parkirna mesta za električna kolesa. Stojala bodo sidrana v armiranobetonsko ploščo in oblikovno usklajena z ostalo urbano opremo.

- **Polnilnica za električna kolesa**

Na območju kolesarnice je predvidena postavitev polnilnice za električna kolesa. Električni priključek in vsa potrebna infrastruktura bosta izvedena skladno z načrtom elektroinštalacij in navodili proizvajalca opreme.

- **Kartomat**

Predvidena je namestitev kartomata za nakup vozovnic na vzhodni strani avtobusnega postajališča. Kartomat bo umeščen na lokaciji, ki omogoča dobro dostopnost uporabnikom, njegova priključitev na elektroenergetsko omrežje pa bo izvedena v skladu z elektro projektom.

- **Digitalni prikazovalnik informacij**

Za zagotavljanje kakovostnega obveščanja potnikov bo nameščen digitalni prikazovalnik informacij, namenjen prikazu voznih redov, avtobusnih linij, označitev peronov ter drugih pomembnih obvestil za uporabnike avtobusnega postajališča.

- **Cestne zapornice**

Na uvozu in izvozu avtobusnega postajališča je predvidena namestitev para cestnih zapornic širine približno 3,3 m in višine približno 2,5 m. Sistem bo omogočal nadzorovan dostop vozil na območje postajališča in bo opremljen s sodobnimi elementi za upravljanje dostopa, vključno s prepoznavo registrskih tablic, videonadzorom in krmilno elektroniko.

- **Taktilne oznake**

Na prehodih za pešce in drugih peš površinah bodo izvedene taktilne oznake za slepe in slabovidne osebe, skladno z veljavnimi standardi dostopnosti. Opozorilni in vodilni elementi bodo zagotavljali varno in samostojno orientacijo uporabnikov z okvarami vida.

- **Parkirni omejevalci**

Na območju avtobusnih peronov bodo nameščeni betonski parkirni omejevalci za avtobuse. Na vsakem peronu sta predvidena dva omejevalca dolžine približno 1,80 m, ki bosta pritrjena v armiranobetonsko konstrukcijo perona ter omogočala varno in natančno ustavljanje avtobusov.

ODVODNJA PADAVINSKE VODE

V okviru rekonstrukcije zunanje ureditve avtobusnega postajališča Lenart je predvidena celovita ureditev sistema odvodnjavanja padavinskih voda z vseh rekonstruiranih in na novo urejenih utrjenih površin.

Odvodnjavanje meteornih voda bo urejeno preko ločenega sistema meteorne kanalizacije, ki bo zagotavljal učinkovito zbiranje, odvajanje in kontrolirano odvedbo padavinskih voda z območja avtobusnega postajališča. Sistem bo zasnovan tako, da bo preprečeval zastajanje vode na prometnih in peš površinah ter zagotavljal dolgoročno zaščito prometne infrastrukture in drugih ureditev.

Podrobnejša tehnična rešitev meteorne kanalizacije, vključno s trasami, objekti in priključevanjem na obstoječe omrežje, je obravnavana v ločeni projektni dokumentaciji za meteorno kanalizacijo.

- **Križanje z obstoječimi komunalnimi vodi**

Pri izvedbi rekonstrukcije avtobusnega postajališča Lenart bodo posamezni gradbeni posegi potekali v območju obstoječih komunalnih vodov in druge gospodarske javne infrastrukture. Križanja in približevanja obstoječim vodom bodo izvedena v skladu s pogoji upravljavcev posameznih infrastrukturnih sistemov ter veljavnimi tehničnimi predpisi.

Pred začetkom gradbenih del je potrebno upravljavce posameznih komunalnih vodov pravočasno obvestiti o začetku izvajanja del. Na območjih križanj bo treba zagotoviti zakoličenje oziroma natančno označitev poteka obstoječih vodov ter izvajati dela pod ustreznim strokovnim nadzorom.

Posebna pozornost bo namenjena delom v varovalnih pasovih komunalne infrastrukture. Pri izvajanju zemeljskih in drugih gradbenih del bo treba zagotoviti zaščito obstoječih vodov ter preprečiti njihovo poškodovanje. V primeru nenamerne poškodbe posameznega voda bo izvajalec dolžan takoj ustaviti dela in o dogodku obvestiti pristojnega upravljavca.

Če se med gradnjo ugotovi, da dejanska lega posameznega komunalnega voda odstopa od evidentiranega stanja v katastrih gospodarske javne infrastrukture, bo potrebno nadaljnje ukrepe uskladiti z odgovornim projektantom in pristojnimi upravljavci infrastrukture.

Predvideni ukrepi bodo zagotavljali varno izvedbo gradnje, zaščito obstoječe infrastrukture ter nemoteno delovanje komunalnih sistemov v času izvajanja investicije.

5.2.5.POMOŽNI OBJEKT – P4 KANALIZACIJA

KLASIFIKACIJA OBJEKTA

Predmet investicije obsega tudi izgradnjo objekta gospodarske javne infrastrukture P4 – Kanalizacija, ki je namenjen odvajanju komunalnih in padavinskih voda na območju avtobusnega postajališča Lenart.

Objekt ima naslednje osnovne značilnosti:

- klasifikacija po CC-SI: 22321 – Cevovodi za odpadno vodo;

- zahtevnost objekta: manj zahteven objekt (DN300–DN250).

V skladu s Pravilnikom o vsebini in načinu vodenja zbirke podatkov o dejanski rabi prostora je projektirani inženirski objekt razvrščen v skupino 3200 – Kanalizacija.

- **Opis skladnosti glede določitve gradbene parcele**

V skladu s tretjo alinejo drugega odstavka 190. člena Zakona o urejanju prostora (ZUreP-3) za gradbeno inženirske objekte, ki so linijske narave in se gradijo pod zemeljskim površjem ali potekajo nad njim, določitev gradbene parcele ni potrebna.

Predvidena kanalizacija bo zagotavljala ustrezno odvajanje komunalnih in padavinskih voda ter bo predstavljala pomemben del celovite komunalne ureditve območja avtobusnega postajališča Lenart.

SPLOŠNO

Za območje investicije »Avtobusna postaja Lenart« je predvidena ureditev kanalizacijskega sistema, ki bo zagotavljal ustrezno odvajanje komunalnih in padavinskih voda z območja avtobusnega postajališča ter pripadajočih zunanjih ureditev.

Obravnavano območje zajema objekt avtobusne postaje, nadstrešnice, prometne in peš površine ter druge spremljajoče ureditve. V sklopu prenove je predvidena izvedba kanalizacijskega sistema v ločenem sistemu odvajanja, pri čemer se bo nova kanalizacijska infrastruktura ustrezno navezala na obstoječi mešani kanalizacijski sistem.

Predvidena rešitev bo omogočala učinkovito in zanesljivo odvajanje odpadnih in padavinskih voda ter prispevala k izboljšanju komunalne opremljenosti območja in dolgoročno varnemu obratovanju avtobusnega postajališča Lenart.

OBSTOJEČE STANJE

Na obravnavanem območju je obstoječi kanalizacijski sistem izveden kot mešani sistem odvajanja voda. Večina obstoječih kanalizacijskih vodov je izvedena iz betonskih cevi manjših profilov.

Zaradi starosti infrastrukture in dotrajanosti posameznih elementov obstoječega sistema je v okviru celovite prenove avtobusnega postajališča Lenart predvidena obnova oziroma zamenjava kanalizacijskih vodov na območju posega.

Predvidena ureditev bo omogočila učinkovitejše odvajanje komunalnih in padavinskih voda ter zagotovila ustrezno komunalno opremljenost območja v skladu z načrtovanimi prostorskimi in prometnimi ureditvami.

OSTALI KOMUNALNI VODI – OBSTOJEČE STANJE

Na območju predvidene gradnje kanalizacije se nahajajo obstoječi vodi gospodarske javne infrastrukture, med drugim elektroenergetski vodi, vodovodno omrežje, telekomunikacijsko omrežje, vročevod ter obstoječi kanalizacijski vodi.

Pred začetkom gradbenih del je potrebno zagotoviti zakoličenje obstoječih komunalnih vodov in njihovo ustrezno zaščito med izvedbo del. Vsa dela v bližini obstoječe infrastrukture morajo potekati skladno s pogoji in navodili posameznih upravljavcev omrežij.

V primeru ugotovljenih odstopanj med dejanskim stanjem na terenu in podatki iz uradnih evidenc oziroma katastra gospodarske javne infrastrukture je potrebno o tem nemudoma obvestiti odgovornega projektanta in pristojne upravljavce posameznih komunalnih vodov ter nadaljnje ukrepe uskladiti z njihovimi zahtevami.

Predvideni ukrepi bodo zagotavljali varno izvedbo gradnje in nemoteno delovanje obstoječe komunalne infrastrukture v času izvajanja investicije.

PROJEKTIRANO STANJE KANALIZACIJE

V okviru investicije je predvidena izgradnja nove kanalizacije v ločenem sistemu odvajanja voda. Kanalizacija za komunalne odpadne vode se bo priključila na obstoječi revizijski jašek mešanega kanalizacijskega sistema, medtem ko bo sistem odvodnjavanja padavinskih voda prevzemal vode s streh, nadstrešnic, povoznih, manipulativnih in pohodnih površin ter jih ustrezno navezal na obstoječi kanalizacijski sistem.

Predvidena ureditev bo omogočala učinkovito ločevanje komunalnih in padavinskih voda ter zagotavljala ustrezno komunalno opremljenost območja avtobusnega postajališča Lenart.

KANALIZACIJA ZA KOMUNALNE ODPADNE VODE

Sistem kanalizacije za komunalne odpadne vode je zasnovan z novim kanalom F1 in hišnim priključkom HP-1.

Kanal F1 poteka od priključitve na obstoječo javno kanalizacijo mešanega sistema preko območja avtobusnega postajališča proti kulturnemu domu ter je predviden iz PVC cevi nazivne dimenzije DN250. Hišni priključek HP-1 predstavlja navezavo obstoječega sistema komunalne kanalizacije objekta na naslovu Jurovska cesta 1 na novi kanal F1.

Na novo kanalizacijo se bodo navezali tudi obstoječi dotoki komunalnih odpadnih voda iz objektov v neposredni bližini, ki se trenutno odvajajo v obstoječi sistem. Priključitve bodo izvedene na podlagi preveritve obstoječega stanja na terenu. V primeru odkritja dodatnih ali neevidentiranih priključkov bo njihovo prevzemanje na novo kanalizacijo usklajeno z odgovornim projektantom.

Obstoječi kanalizacijski vodi, ki po izvedbi novega sistema ne bodo več v funkciji, bodo ukinjeni oziroma odstranjeni skladno s projektno dokumentacijo. Pred ukinitvijo posameznih odsekov bo preverjeno, da nanje niso priključeni aktivni uporabniki, ukinitvev pa bo izvedena v soglasju s pristojnim upravljavcem kanalizacijskega sistema.

Predvidena ureditev bo zagotavljala zanesljivo odvajanje komunalnih odpadnih voda, izboljšala funkcionalnost kanalizacijskega sistema ter omogočila dolgoročno varno obratovanje komunalne infrastrukture na območju investicije.

KANALIZACIJA ZA PADAVINSKE VODE

Sistem kanalizacije za padavinske vode je zasnovan za zbiranje in odvajanje meteornih voda s streh, nadstrešnic, avtobusnega postajališča, povoznih in manipulativnih površin ter drugih utrjenih površin na območju investicije.

Padavinske vode se bodo preko sistema kanalov in peskolovov zbirale ter odvajale v lovilec olj s koalescentnim filtrom, kar bo zagotavljalo ustrezno predčiščenje voda pred njihovim nadaljnjim odvajanjem.

Glavni meteorni kanal predstavlja kanal M1, na katerega se navezujeta stranska kanala M1.1 in M1.2. Kanal M1.1 je predviden na območju pohodnih površin ob objektu na naslovu Maistrova ulica 11, medtem ko kanal M1.2 prevzema odvodnjavanje povoznih površin.

Pri izvedbi posameznih kanalov bo potrebno upoštevati dejansko stanje na terenu ter prilagoditi lokacije posameznih elementov sistema odvodnjavanja. Položaji mikroloacij peskolovov bodo določeni glede na dejanski potek strešnih žlebov in končno ureditev zunanjih površin.

Predvidena ureditev bo omogočala učinkovito in okoljsko ustrezno odvajanje padavinskih voda ter zmanjšala tveganje za zastajanje vode na območju avtobusnega postajališča.

TEHNIČNA IZVEDBA

Izvedba kanalizacijskega sistema je predvidena v zemljini kategorije III–IV. Pri izvajanju del bo potrebno upoštevati obstoječe komunalne vode, jih pred začetkom gradnje ustrezno zakoličiti ter zagotoviti nadzor pristojnih upravljavcev. Na mestih križanj z obstoječo infrastrukturo bodo predvideni zaščitni ukrepi, po potrebi pa tudi ročna izvedba izkopov.

V primeru neustreznih temeljnih tal je predvidena lokalna sanacija z zamenjavo materiala oziroma izvedba tamponske blazine in ločilnega geosintetika. Na območjih pod prometnimi površinami bo kanalizacija ustrezno zaščitena z betonsko posteljico in polno obbetonitvijo.

Za izvedbo kanalizacijskega sistema so predvidene PVC cevi ustreznih profilov in togostnega razreda SN8 ter poliestrski revizijski jaški. Na tlakovanih površinah bodo predvideni pokrovi z ustrezno površinsko obdelavo, na povoznih površinah pa litoželezni pokrovi ustreznega nosilnostnega razreda.

Kanalizacijski sistem mora biti izveden vodotesno, vsi uporabljeni materiali pa morajo pred vgradnjo izpolnjevati predpisane tehnične zahteve in standarde kakovosti.

LOMNE TOČKE KANALIZACIJE

Geometrija kanalizacijskega sistema je določena z lomnimi točkami, opredeljenimi v projektni dokumentaciji in pripadajočih geodetskih podlagah.

Pri polaganju kanalizacijskih cevi je potrebno upoštevati tehnične zahteve proizvajalcev vgrajenih materialov, projektno dokumentacijo ter pogoje upravljavca kanalizacijskega sistema. Izvedba mora zagotavljati predpisane naklone, stabilnost sistema in nemoteno odvajanje komunalnih ter padavinskih voda.

PREIZKUS VODOTESNOSTI

Kanalizacijski sistem mora biti izveden vodotesno. Po zaključeni gradnji je potrebno izvesti preizkus vodotesnosti v skladu z zahtevami standarda SIST EN 1610. Preizkus se lahko izvede z vodo ali z zrakom, izvajati pa ga mora za to usposobljeno in pooblaščen podjetje.

- **Priprava preizkusa tesnosti**

Pred izvedbo preizkusa morajo biti cevovodi ustrezno pripravljeni, odprtine preizkušane odseka pa tesno zaprte in varno podprte. Priporočljivo je, da se preizkus izvaja po posameznih odsekih med revizijskimi jaški. Zasipavanje stikov se izvede šele po uspešno opravljenem preizkusu tesnosti.

- **Preizkus tesnosti z zrakom**

Pri preizkusu z zrakom se spremlja padec tlaka v določenem časovnem obdobju. Kanalizacijski odsek se šteje za ustrezno izvedenega, če izmerjene vrednosti ostanejo znotraj predpisanih dopustnih meja.

- **Preizkus tesnosti z vodo**

Pri preizkusu z vodo se cevovod postopoma napolni z vodo, praviloma od najnižje točke sistema. Preizkus traja najmanj 30 minut, pri čemer se spremlja količina dodane vode za vzdrževanje predpisanega preskusnega tlaka. V primeru preseganja dovoljenih izgub je potrebno ugotoviti vzroke netesnosti, izvesti sanacijo in preizkus ponoviti.

KRIŽANJE Z OBSTOJEČIMI KOMUNALNIMI VODI

Križanja kanalizacijskega sistema z obstoječimi komunalnimi vodi bodo izvedena v skladu s pogoji upravljavcev posameznih infrastrukturnih sistemov ter veljavnimi tehničnimi predpisi.

Pred začetkom gradbenih del je potrebno preveriti dejanski potek obstoječih komunalnih vodov, zagotoviti njihovo zakoličenje ter ustrezno zaščito med gradnjo. Posebna pozornost je potrebna na mestih križanj in približevanj obstoječi infrastrukturi.

V primeru odkritja neevidentiranega komunalnega voda je treba dela na tem območju takoj ustaviti ter o ugotovitvah obvestiti pristojnega upravljavca in odgovornega projektanta.

ZAHTEV PRI ODVAJANJU ODPADNE VODE NA JAVNO KANALIZACIJSKO OMREŽJE

Odpadne vode, ki se bodo odvajale v javno kanalizacijsko omrežje, morajo izpolnjevati vse mejne vrednosti in zahteve, določene z veljavnimi predpisi, občinskimi odloki ter pogoji upravljavca javne kanalizacije.

V primeru, da posamezni parametri onesnaženosti presegajo dovoljene vrednosti, je treba pred priključitvijo na javno kanalizacijsko omrežje zagotoviti ustrezno predhodno čiščenje odpadnih voda, s katerim se preprečijo prekomerne obremenitve kanalizacijskega sistema in naprav za čiščenje odpadnih voda.

DOLŽNOSTI OBVEŠČANJA IN PRIDOBITVE DOVOLJENJ PRED ZAČETKOM GRADNJE

Pred začetkom gradbenih del je potrebno pravočasno obvestiti upravljavca javne kanalizacije ter upravljavce ostalih komunalnih vodov. Zagotoviti je treba zakoličenje obstoječe infrastrukture in izvajanje ustreznega nadzora pri delih v njeni neposredni bližini.

Ker poseg poteka tudi na prometnih površinah, je pred začetkom gradnje potrebno pridobiti ustrezna dovoljenja za delno oziroma popolno zaporo prometnih površin ter urediti začasno prometno signalizacijo.

Pri izvedbi del je treba dosledno upoštevati vse pogoje, določene v izdanih soglasjih, dovoljenjih in projektni dokumentaciji.

HIDRAVLIČNO POROČILO

Hidravlična presoja je bila izdelana ločeno za sistem komunalne kanalizacije in za sistem odvajanja padavinskih voda.

Za komunalno kanalizacijo je bil projektirani profil DN250 ocenjen kot ustrezen glede na obstoječe hidravlične razmere v obstoječem mešanem kanalizacijskem sistemu.

Sistem odvajanja padavinskih voda je bil dimenzioniran glede na prispevne površine in koeficiente odtoka posameznih površin. Izvedene analize potrjujejo, da predvidena ureditev ne poslabša hidravličnih razmer v obstoječem kanalizacijskem omrežju. Zaradi povečanja deleža zelenih površin se lahko skupni koeficient odtoka z območja celo nekoliko zmanjša.

Padavinske vode s povoznih površin se bodo pred izpustom ustrezno obdelale preko lovilca olj s koalescentnim filtrom in razbremenilnikom.

STATIČNA PRESOJA CEVI

Statična presoja kanalizacijskih cevi je bila izvedena za najbolj obremenjene primere posameznih dimenzij cevi, pri čemer so bile upoštevane prometne obremenitve in pogoji vgradnje na območju investicije.

Presoja je bila izvedena za PVC cevi togostnega razreda SN8 različnih profilov. Rezultati izračunov potrjujejo, da so predvidene cevi glede na napetosti, deformacije in stabilnost ustrezno dimenzionirane za predvidene pogoje vgradnje in obratovanja.

Na območju avtobusnega postajališča Lenart je predvidena izvedba nove kanalizacije v ločenem sistemu za odvajanje komunalnih odpadnih in padavinskih voda. Novi sistem se bo navezal na obstoječo kanalizacijsko infrastrukturo ter zagotavljal zanesljivo in učinkovito odvajanje voda z območja investicije.

V primeru ugotovljenih odstopanj med projektirano dokumentacijo in dejanskim stanjem na terenu je potrebno o tem nemudoma obvestiti odgovornega projektanta, ki bo določil ustrezne tehnične rešitve.

Pri izvedbi vseh del je potrebno dosledno upoštevati veljavne predpise, tehnične standarde, navodila proizvajalcev opreme ter pogoje pristojnih upravljavcev gospodarske javne infrastrukture.

6. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA

6.1. OSNOVE IN IZHODIŠČA ZA OCENO

Ocena investicijske vrednosti projekta »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« temelji na projektni dokumentaciji za izvedbo (PZI), projektantskem predračunu, popisih del in tehničnem poročilu. Upoštevani so vsi stroški, potrebni za izvedbo predvidenih gradbenih, obrtniških, instalacijskih in drugih del, opredeljenih v projektni dokumentaciji.

Pri pripravi ocene investicijske vrednosti so bila upoštevana tudi izhodišča iz analize stroškov in koristi (CBA), informativnih ponudbah za posamezne vrste del in opreme ter zahteve Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025). Ocena predstavlja podlago za določitev finančne konstrukcije in načrta financiranja investicije.

Ker je predvidena izvedba investicije načrtovana v obdobju dveh proračunskih let, se investicijski stroški skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ prikazujejo tudi po tekočih cenah.

6.2. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH CENAH

6.2.1. Celotni stroški projekta

Celotni investicijski stroški projekta »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« po stalnih cenah znašajo 1.287.515,18 EUR z DDV (junij 2026).

Ocena investicijske vrednosti temelji na projektni dokumentaciji za izvedbo (PZI), projektantskem predračunu, popisih del, tehničnem poročilu ter analizi stroškov in koristi (CBA), izdelani za potrebe prijave projekta na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025).

Tabela 22: Celotni investicijski stroški po stalnih cenah, v EUR (junij 2026)

Vrsta del	SKUPAJ		
	Brez DDV	DDV	Z DDV
Investicijska dokumentacija (DIIP in IP)	2.500,00	550,00	3.050,00
GOI dela in oprema	988.844,89	217.545,88	1.206.390,77
Strokovni nadzor	11.440,50	2.516,91	13.957,41
Načrt in koordinacija VZD	1.404,92	309,08	1.714,00
Projektna dokumentacija	51.150,00	11.253,00	62.403,00
SKUPAJ	1.055.340,31	232.174,87	1.287.515,18

Tabela 23: Investicijski stroški po letih (stalne cene, v EUR, junij 2026)

Vrsta stroška	2026			2027		
	Brez DDV	DDV	z DDV	Brez DDV	DDV	z DDV

Investicijska dokumentacija (DIIP in IP)	2.500,00	550,00	3.050,00	0,00	0,00	0,00
GOI dela in oprema	0,00	0,00	0,00	988.844,89	217.545,88	1.206.390,77
Strokovni nadzor	0,00	0,00	0,00	11.440,50	2.516,91	13.957,41
Načrt in koordinacija VZD	0,00	0,00	0,00	1.404,92	309,08	1.714,00
Projektna dokumentacija	51.150,00	11.253,00	62.403,00	0,00	0,00	0,00
SKUPAJ	53.650,00	11.803,00	65.453,00	1.001.690,31	220.371,87	1.222.062,18
	1.287.515,18					

6.3. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO TEKOČIH CENAH

Skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ se investicijska vrednost projekta prikazuje tudi po tekočih cenah. Ker se investicija izvaja v obdobju 2026–2027, so investicijski stroški preračunani na raven tekočih cen ob upoštevanju časovne dinamike izvajanja posameznih aktivnosti.

Ocena investicijske vrednosti po tekočih cenah temelji na podatkih iz projektne dokumentacije PZI, investicijske dokumentacije ter analize stroškov in koristi (CBA), izdelanih za potrebe prijave projekta na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025).

Skupna ocenjena vrednost investicije po tekočih cenah znaša 1.322.549,32 EUR z DDV, oziroma 1.084.056,82 EUR brez DDV. Investicijski stroški zajemajo stroške izdelave investicijske in projektne dokumentacije, izvedbo gradbeno-obrtniških in instalacijskih del, nabavo in vgradnjo opreme, stroške strokovnega nadzora ter stroške načrta in koordinacije varnosti in zdravja pri delu.

Investicijski stroški po tekočih cenah so prikazani v naslednji tabeli.

Tabela 24: Celotni investicijski stroški po tekočih cenah, v EUR (junij 2026)

Vrsta del	SKUPAJ		
	Brez DDV	DDV	Z DDV
Investicijska dokumentacija (DIIP in IP)	2.500,00	550,00	3.050,00
GOI dela in oprema	1.017.193,15	223.782,49	1.240.975,64
Strokovni nadzor	11.768,48	2.589,06	14.357,54
Načrt in koordinacija VZD	1.445,20	317,94	1.763,14
Projektna dokumentacija	51.150,00	11.253,00	62.403,00
SKUPAJ	1.084.056,82	238.492,50	1.322.549,32

Tabela 25: Investicijski stroški po letih (tekoče cene, v EUR, junij 2026)

Vrsta stroška	2026			2027		
	Brez DDV	DDV	z DDV	Brez DDV	DDV	z DDV
Investicijska dokumentacija (DIIP in IP)	2.500,00	550,00	3.050,00	0,00	0,00	0,00
GOI dela in oprema	0,00	0,00	0,00	1.017.193,15	223.782,49	1.240.975,64

Strokovni nadzor	0,00	0,00	0,00	11.768,48	2.589,06	14.357,54
Načrt in koordinacija VZD	0,00	0,00	0,00	1.445,20	317,94	1.763,14
Projektna dokumentacija	51.150,00	11.253,00	62.403,00	0,00	0,00	0,00
SKUPAJ	53.650,00	11.803,00	65.453,00	1.030.406,82	226.689,50	1.257.096,32
	1.322.549,32					

Vrednost investicije po tekočih cenah predstavlja podlago za načrtovanje finančne konstrukcije projekta ter za določitev višine upravičenih stroškov v okviru prijave na JR EKP UTM 2025. Projekt ima zagotovljeno zaprto finančno konstrukcijo, pri čemer se načrtuje financiranje s sredstvi Evropske kohezijske politike in Republike Slovenije v okviru JR EKP UTM 2025 ter z lastnimi proračunskimi sredstvi Občine Lenart.

6.4. UPRAVIČENI IN PREOSTALI STROŠKI PROJEKTA PO TEKOČIH CENAH

Za potrebe prijave investicije »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025) so bili investicijski stroški razmejeni na upravičene stroške in preostale (neupravičene) stroške projekta.

Upravičeni stroški predstavljajo stroške, ki v skladu z določili javnega razpisa izpolnjujejo pogoje za sofinanciranje iz sredstev evropske kohezijske politike in državnega proračuna ter predstavljajo osnovo za izračun višine nepovratnih sredstev. Med upravičene stroške so vključeni stroški priprave projektne dokumentacije, gradbeno-obrtniških in instalacijskih del z opremo, stroški strokovnega nadzora ter stroški izvajanja ukrepov varnosti in zdravja pri delu.

Preostali oziroma neupravičeni stroški predstavljajo tisti del investicijskih izdatkov, ki skladno z določili javnega razpisa niso predmet sofinanciranja. Med neupravičene stroške se uvrščajo del stroškov investicijske dokumentacije (DIIP), stroški ureditve dostavnega parkirnega mesta ter povračljivi davek na dodano vrednost, ki se nanaša na ureditev ločenega sistema kanalizacije in ga lahko investitor uveljavlja skladno z veljavno davčno zakonodajo. Navedene stroške bo v celoti zagotovila Občina Lenart iz lastnih proračunskih sredstev.

Ocena investicijske vrednosti po tekočih cenah vključuje pričakovano rast cen v obdobju izvajanja investicije. Skupna vrednost projekta po tekočih cenah znaša 1.322.549,32 EUR z DDV, od tega 1.295.428,80 EUR z DDV upravičenih stroškov ter 27.120,52 EUR z DDV neupravičenih stroškov. Upravičeni stroški predstavljajo 97,95 %, neupravičeni stroški pa 2,05 % celotne vrednosti investicije.

Tabela 26: Upravičeni in neupravičeni stroški projekta (tekoče cene, v EUR, junij 2026)

Vrsta stroška	SKUPAJ					
	UPRAVIČENI			NEUPRAVIČENI		
	Brez DDV	DDV	SKUPAJ	Brez DDV	DDV	SKUPAJ
Investicijska dokumentacija (DIIP in IP)	1.500,00	330,00	1.830,00	1.000,00	220,00	1.220,00
GOI dela in oprema	1.016.157,54	198.917,58	1.215.075,12	1.035,61	24.864,91	25.900,52
Strokovni nadzor	11.768,48	2.589,06	14.357,54	0,00	0,00	0,00

Načrt in koordinacija VZD	1.445,20	317,94	1.763,14	0,00	0,00	0,00
Projektna dokumentacija	51.150,00	11.253,00	62.403,00	0,00	0,00	0,00
SKUPAJ	1.082.021,21	213.407,59	1.295.428,80	2.035,61	25.084,91	27.120,52
	1.322.549,32					

Iz strukture stroškov je razvidno, da največji delež upravičenih stroškov predstavljajo gradbeno-obrtniška in instalacijska dela z opremo, katerih vrednost znaša 1.215.075,12 EUR, kar predstavlja približno 93,8 % vseh upravičenih stroškov projekta. Preostali del upravičenih stroškov predstavljajo stroški projektne dokumentacije, strokovnega nadzora ter zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu, ki so neposredno povezani z izvedbo investicije in so skladni s pogoji javnega razpisa.

Skupna vrednost neupravičenih stroškov znaša 27.120,52 EUR z DDV oziroma 2,05 % celotne investicijske vrednosti. Neupravičeni stroški ne predstavljajo osnove za izračun sofinanciranja in bodo v celoti financirani iz proračuna Občine Lenart.

Na podlagi ugotovljene višine upravičenih stroškov znaša osnova za izračun predvidenega sofinanciranja 1.295.428,80 EUR z DDV. V skladu s finančno konstrukcijo projekta je predvideno sofinanciranje iz sredstev Ministrstva za okolje, podnebje in energijo v okviru JR EKP UTM 2025 v višini 1.036.343,04 EUR, preostanek sredstev pa bo zagotovila Občina Lenart iz lastnih virov. Takšna finančna konstrukcija zagotavlja izvedljivost investicije ter izpolnjevanje pogojev za kandidiranje na javnem razpisu.

7. ANALIZA LOKACIJE

7.1. MAKRO LOKACIJA

Investicija, ki je predmet tega IP se bo izvajala na lokaciji:

- Država: Republika Slovenija
- Kohezijska regija: Vzhodna Slovenija
- Razvojna/statistična regija: Podravska regija
- Upravna enota: Upravna enota Lenart
- Samoupravna lokalna skupnost: Občina Lenart
- Naselje: Lenart

Slika 9: Opredelitev Občine Lenart v prostoru Republike Slovenije



Vir: <https://www.google.com/maps>

7.2. MIKRO LOKACIJA

Investicija »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« se nahaja v središču naselja Lenart v Slovenskih goricah, ki predstavlja upravno, gospodarsko in storitveno središče občine Lenart ter širšega območja Slovenskih goric. Predmetna ureditev se izvaja na zemljišču parcelne številke 287/17, katastrska občina 532 Lenart v Slovenskih goricah, v skupni izmeri 5.128 m², ki je v lasti investitorja Občine Lenart. Območje predstavlja obstoječe avtobusno postajališče z okoliškimi prometnimi, peš in javnimi površinami.

Lokacija je umeščena ob Maistrovo ulico v neposredni bližini pomembnih javnih funkcij in storitev, med katerimi izstopajo Dom kulture Lenart, Zdravstveni dom Lenart, pošta, tržnica ter druge osrednje dejavnosti mestnega jedra. Zaradi centralne lege predstavlja avtobusno postajališče eno najpomembnejših vstopnih točk v javni potniški promet na območju občine in širše regije.

Slika 10: Lokacija naložbe – obravnavana parcela



Vir: PISO

Obravnavano območje je v celoti urbanizirano in komunalno opremljeno. Na lokaciji so že vzpostavljeni dostopi do javnega cestnega omrežja ter obstoječa gospodarska javna infrastruktura (vodovod, kanalizacija, elektroenergetsko omrežje, telekomunikacijsko omrežje, javna razsvetljava in drugi komunalni vodi), na katere se predvidene ureditve navezujejo oziroma se po potrebi prilagodijo novi prometni in funkcionalni zasnovi območja.

Predmet investicije obsega celovito prenovu in funkcionalno reorganizacijo avtobusnega postajališča z namenom izboljšanja kakovosti javnega potniškega prometa, prometne varnosti ter dostopnosti za vse uporabnike. Ureditev vključuje rekonstrukcijo prometnih in manipulativnih površin za avtobuse, ureditev peronov in čakalnih površin za potnike, vzpostavitev kakovostnih peš povezav, ureditev zelenih površin ter namestitev ustrezne urbane in prometne opreme. Predvidena je tudi ureditev odvodnjavanja in prilagoditev spremljajoče komunalne infrastrukture.

Pomembna prednost lokacije je njena dobra prometna dostopnost in neposredna povezanost z obstoječim cestnim omrežjem ter osrednjimi javnimi ustanovami v mestu. S prenovu se bo izboljšala preglednost prometnih tokov, povečala varnost pešcev in uporabnikov javnega prevoza ter zagotovili pogoji za učinkovitejše izvajanje javnega potniškega prometa. Hkrati bo projekt prispeval k urejenosti in prepoznavnosti mestnega središča ter k izboljšanju kakovosti javnega prostora za prebivalce in obiskovalce občine.

Mikrolokacija investicije je zato z vidika prometne funkcije, dostopnosti uporabnikom, lastništva zemljišč, komunalne opremljenosti in razvojnih ciljev občine optimalna za izvedbo načrtovanega projekta.

7.3. SKLADNOST S PROSTORSKIMI AKTI

Projekt »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« je skladen z veljavnimi prostorskimi akti Občine Lenart, kar je bilo preverjeno v okviru izdelave dokumentacije DGD in potrjeno z mnenjem Skupne občinske uprave Maribor – Skupne službe urejanja prostora št. 3512-333/2026-2 z dne 24. 4. 2026.

Območje investicije se nahaja v k.o. 532 Lenart v Slovenskih goricah, na parceli št. 287/17, ki predstavlja gradbeno parcelo projekta v izmeri 5.128,00 m². Dostop do območja je zagotovljen preko parcele št. 817, obe k.o. Lenart v Slovenskih goricah.

Za območje veljata Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Občine Lenart ter Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za mesto Lenart. Območje se nahaja v prostorski enoti C-1a – območje centralnih dejavnosti (PNRP: UON), za katero ni predvidena izdelava občinskega podrobnega prostorskega načrta (OPPN) ali državnega prostorskega načrta (DPN).

Predmet investicije obsega rekonstrukcijo območja avtobusnega postajališča z ureditvijo peronov, peš površin in prometnih manipulativnih površin, postavitev dveh novih nadstrešnic ter ureditev ločenega sistema kanalizacije za komunalne in padavinske vode. V postopku preverjanja skladnosti je bilo ugotovljeno, da so načrtovane ureditve skladne z določili prostorskih ureditvenih pogojev za območje C-1a, kjer so dopustne ureditve prometne, komunalne in druge gospodarske javne infrastrukture.

Območje investicije se nahaja tudi znotraj območja kulturnega spomenika Lenart v Slovenskih goricah – Trško naselje (EID 1-01041). Za poseg je bilo pridobljeno kulturnovarstveno mnenje Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije, iz katerega izhaja, da je načrtovana ureditev skladna z varstvenim režimom območja in ne posega v njegove varovane značilnosti.

Na podlagi navedenega se ugotavlja, da je projekt »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« v celoti skladen z veljavnimi prostorskimi akti, pogoji urejanja prostora ter pridobljenimi mnenji pristojnih nosilcev urejanja prostora.

8. ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE

Na podlagi pregleda projektne dokumentacije DGD in PZI ter investicijske dokumentacije je bila izvedena analiza vplivov investicije »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« na posamezne sestavine okolja. Ugotovljeno je bilo, da projekt ne bo povzročal pomembnih negativnih vplivov na okolje, saj se izvaja na območju obstoječega avtobusnega postajališča znotraj že urbaniziranega in komunalno opremljenega območja naselja Lenart v Slovenskih goricah. Projekt predstavlja prenovu in funkcionalno nadgradnjo obstoječe prometne infrastrukture ter ne vključuje posegov na zavarovana območja narave ali območja Natura 2000.¹

Predvidena ureditev obsega rekonstrukcijo avtobusnih peronov in prometnih površin, ureditev dostopnih peš povezav, postavitve novih nadstrešnic, ureditev ločenega sistema kanalizacije za komunalne in padavinske vode, prilagoditev komunalne infrastrukture, ureditev zelenih površin ter namestitve nove urbane opreme. Investicija bo dolgoročno prispevala k izboljšanju pogojev za uporabo javnega potniškega prometa, prometni varnosti, dostopnosti za vse skupine uporabnikov ter kakovosti javnega prostora v središču Lenarta.

8.1. VPLIVI INVESTICIJE NA POSAMEZNE SESTAVINE OKOLJA

- **Tla in prostor**

Projekt se izvaja na območju obstoječega avtobusnega postajališča in ne povzroča širjenja urbanizacije ali novih posegov na nepozidana zemljišča. Posegi so omejeni na rekonstrukcijo in funkcionalno preureditev obstoječih prometnih in javnih površin, zato ne predstavljajo pomembne dodatne obremenitve prostora. V času gradnje bodo vplivi na tla omejeni na območje gradbišča in bodo časovno omejeni.

- **Vode**

Pomemben del investicije predstavlja ureditev ločenega sistema kanalizacije za komunalne in padavinske vode ter izboljšanje odvodnjavanja območja avtobusnega postajališča. S tem se bo izboljšalo upravljanje z meteornimi vodami in zmanjšala možnost zastajanja vode na prometnih in peš površinah. V času gradnje bo potrebno zagotoviti ustrezno ravnanje z gorivi, olji in drugimi potencialno nevarnimi snovmi ter preprečiti njihovo iztekanje v tla ali vode.

- **Zrak**

V času obratovanja investicija ne bo predstavljala pomembnega vira emisij v zrak. Nasprotno, izboljšanje kakovosti, dostopnosti in funkcionalnosti avtobusnega postajališča bo prispevalo k večji privlačnosti javnega potniškega prometa ter s tem posredno spodbujalo zmanjševanje uporabe osebnih avtomobilov in z njimi povezanih emisij.

V času gradnje bodo vplivi omejeni predvsem na emisije gradbene mehanizacije in občasno prašenje zaradi izvajanja gradbenih del. Ti vplivi bodo začasni in omejeni na čas izvajanja investicije.

- **Hrup**

Po zaključku investicije ni pričakovati povečanja obremenjenosti okolja s hrupom. Začasni vplivi bodo prisotni le v času izvajanja gradbenih del zaradi uporabe gradbene mehanizacije in transportnih sredstev. Dela se bodo izvajala skladno z veljavnimi predpisi in organizirana tako, da bodo vplivi na okoliško prebivalstvo čim manjši.

- **Odpadki**

V času gradnje bodo nastajali predvsem gradbeni odpadki, ki bodo ločeno zbirani in oddani pooblaščenim prevzemnikom oziroma predelovalcem odpadkov v skladu z veljavno zakonodajo. Po zaključku investicije projekt ne bo predstavljal pomembnega vira nastajanja odpadkov.

- **Narava in biotska raznovrstnost**

Projekt ne posega na območja Natura 2000, zavarovana območja narave ali druga varovana območja ohranjanja narave, zato ni pričakovati pomembnih vplivov na habitate, rastlinske ali živalske vrste. Predvidena ureditev zelenih površin in zasaditev dreves bo prispevala k izboljšanju kakovosti urbanega okolja ter mikroklimatskih razmer na območju avtobusnega postajališča.

- **Kulturna dediščina in podoba prostora**

Območje investicije se nahaja znotraj območja kulturnega spomenika lokalnega pomena Lenart v Slovenskih goricah – Trško naselje (EID 1-01041). Projektne rešitve so bile pripravljene ob upoštevanju kulturnovarstvenih pogojev in pridobljenega kulturnovarstvenega mnenja. Prenova avtobusnega postajališča bo prispevala k izboljšanju urejenosti, funkcionalnosti in estetske podobe osrednjega javnega prostora ter k večji kakovosti bivalnega okolja v mestnem središču.

8.2. OMILITVENI UKREPI

Za zmanjšanje vplivov na okolje v času gradnje bodo izvedeni naslednji ukrepi:

- uporaba tehnično brezhibne gradbene mehanizacije,
- preprečevanje iztekanja goriv, olj in drugih nevarnih snovi,
- sprotno odstranjevanje in ustrezno ravnanje z gradbenimi odpadki,
- omejevanje prašenja z vlaženjem gradbišča po potrebi,
- izvajanje hrupnejših del v dnevnem času,
- sprotno čiščenje prometnih in peš površin v okolici gradbišča,
- zaščita obstoječe komunalne infrastrukture med izvajanjem del.

Na podlagi izvedene analize se ocenjuje, da projekt ne bo imel pomembnih negativnih vplivov na okolje. Vplivi, povezani z gradnjo, bodo začasni in omejeni na obdobje izvajanja del, medtem ko bodo dolgoročni učinki investicije pozitivni predvsem z vidika izboljšanja kakovosti javnega prostora, prometne varnosti, dostopnosti javnega potniškega prometa ter urejenosti urbanega okolja.

8.3. OCENA VPLIVOV NA OKOLJSKE CILJE EU

Projekt »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« je presojen z vidika šestih okoljskih ciljev Evropske unije, določenih v 9. členu Uredbe (EU) 2020/852 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb (Taksonomska uredba). Presoja temelji na načelu »da se ne škoduje bistveno« (DNSH – Do No Significant Harm), ki zahteva, da investicija ne povzroča pomembne škode nobenemu od naslednjih okoljskih ciljev:

- blažitev podnebnih sprememb,
- prilagajanje podnebnim spremembam,
- trajnostna raba in varstvo vodnih virov,
- prehod na krožno gospodarstvo,
- preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja,
- varstvo in obnova biotske raznovrstnosti in ekosistemov.

V skladu s tehničnimi smernicami Evropske komisije je bila presoja izvedena za fazo gradnje, obratovanja in vzdrževanja infrastrukture ter ob upoštevanju neposrednih in posrednih vplivov projekta. Projekt se izvaja na območju obstoječe avtobusne postaje v urbanem središču Lenarta, zato ne pomeni širjenja prometne infrastrukture na nova zemljišča, temveč prenovo in izboljšanje obstoječe javne infrastrukture.

Projekt vključuje:

- prenovo avtobusnih peronov,
- ureditev peš površin in dostopov,
- izboljšanje dostopnosti za funkcionalno ovirane osebe,
- ureditev zelenih površin,
- sanacijo nadstrešnic,
- izvedbo energetske učinkovite javne razsvetljave,
- ureditev ločenega sistema odvajanja komunalnih in padavinskih voda,
- ureditev kolesarskih stojal in drugih elementov trajnostne mobilnosti,
- prenovo urbane opreme in informacijskega sistema avtobusne postaje.

Tabela 27: Matrika za zeleno proračunsko označevanje in oznaka projekta

Oznaka projekta, ukrepa ali davčnega izdatka	Ugoden	Mešan	Neugoden	Nevtralen	Neznan
	UGODEN				
Okoljski cilji	Vpliv +1 / 0 / -1 / -2	Pojasnilo vpliva			
1. Blažitev podnebnih sprememb	+1	Projekt spodbuja uporabo javnega potniškega prometa, izboljšuje pogoje za intermodalnost ter vključuje energetske učinkovite LED razsvetljave. Ne povzroča pomembnega povečanja emisij toplogrednih plinov.			
2. Prilagajanje podnebnim spremembam	+1	Predvidena je zasaditev dreves in novih zelenih površin ter izboljšano upravljanje meteornih voda, kar zmanjšuje učinke pregrevanja urbanega prostora in izboljšuje odpornost območja na ekstremne vremenske pojave.			
3. Trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov	+1	Ureja se ločeno odvajanje komunalnih in padavinskih voda. Projekt ne posega v vodna telesa in ne povzroča tveganj za poslabšanje stanja površinskih ali podzemnih voda.			
4. Prehod na krožno gospodarstvo	+1	Pri izvedbi bo zagotovljeno ločeno zbiranje gradbenih odpadkov ter predaja pooblaščenim prevzemnikom. Kjer bo mogoče, bo zagotovljena ponovna uporaba oziroma recikliranje materialov.			
5. Preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja	0	Med gradnjo bodo vplivi začasni in obvladovani z gradbiščnimi ukrepi. V fazi obratovanja projekt ne predstavlja novega vira emisij v zrak, tla ali vode.			
6. Varstvo in obnova	+1	Projekt se izvaja na že urbaniziranem območju. Ne posega			

8.3.1. Podrobna presoja po posameznih okoljskih ciljih

- **Blažitev podnebnih sprememb**

Projekt ne vključuje dejavnosti, ki bi povzročale pomembne emisije toplogrednih plinov. Nasprotno, izboljšuje pogoje za uporabo javnega potniškega prometa in s tem dolgoročno prispeva k zmanjšanju odvisnosti od osebne avtomobilskega prometa. Predvidena energetska učinkovita LED razsvetljava dodatno zmanjšuje porabo energije in obratovalne emisije.

Ocenjuje se, da projekt ne povzroča pomembne škode cilju blažitve podnebnih sprememb in k temu cilju posredno prispeva.

- **Prilagajanje podnebnim spremembam**

Projekt vključuje elemente zelene infrastrukture, zasaditev dreves in izboljšanje mikroklimatskih pogojev na območju avtobusne postaje. Ureditev odvodnjavanja zmanjšuje tveganja ob intenzivnih padavinah in izboljšuje odpornost območja na posledice podnebnih sprememb.

Projekt ne povzroča povečanja podnebnih tveganj za ljudi, premoženje ali okolje.

- **Trajnostna raba in varstvo vodnih virov**

Posegi ne vključujejo odvzema vodnih virov, regulacij vodotokov ali posegov v vodna telesa. Predvidena ureditev ločenega sistema odvajanja komunalnih in padavinskih voda zmanjšuje možnost nenadzorovanega odtekanja onesnaženih voda v okolje.

Projekt zato ne povzroča pomembne škode vodnim virom.

- **Prehod na krožno gospodarstvo**

V fazi gradnje bodo izvajalci dolžni ravnati z gradbenimi odpadki skladno z veljavno zakonodajo. Zagotovljeno bo ločeno zbiranje, predelava in oddaja odpadkov pooblaščenim prevzemnikom. Uporabljeni bodo trajni materiali z dolgo življenjsko dobo, kar zmanjšuje porabo virov v življenjskem ciklu objekta.

Projekt ne povzroča pomembnih neučinkovitosti pri rabi virov in je skladen z načeli krožnega gospodarstva.

- **Preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja**

V času gradnje bodo možni začasni vplivi (hrup, prah, emisije gradbene mehanizacije), ki bodo omejeni na čas izvajanja del in obvladovani z organizacijskimi ukrepi izvajalca. V času obratovanja projekt ne ustvarja novih pomembnih virov onesnaževanja.

Projekt ne povzroča pomembne škode cilju preprečevanja in nadzorovanja onesnaževanja.

- **Varstvo in obnova biotske raznovrstnosti ter ekosistemov**

Projekt se izvaja znotraj obstoječega urbanega območja avtobusne postaje. Ne posega na območja Natura 2000, zavarovana območja narave, ekološko pomembna območja ali habitate zavarovanih vrst. Predvidena ureditev zelenih površin in zasaditev dreves predstavljata izboljšanje obstoječega stanja.

Projekt zato ne povzroča pomembne škode biotski raznovrstnosti ali ekosistemom.

Na podlagi izvedene presoje se ugotavlja, da projekt »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« ne povzroča pomembne škode nobenemu od šestih okoljskih ciljev Evropske unije v smislu 17. člena Uredbe (EU) 2020/852. Projekt se izvaja na območju obstoječe prometne infrastrukture, ne posega v varovana območja narave, ne povzroča pomembnih emisij toplogrednih plinov ter vključuje ukrepe za izboljšanje trajnostne mobilnosti, zelene infrastrukture, upravljanja meteornih voda in energetske učinkovitosti.

Na tej podlagi se ocenjuje, da je investicija skladna z načelom DNSH (Do No Significant Harm) in prispeva k ciljem trajnostnega razvoja, Evropskega zelenega dogovora ter ciljem trajnostne mobilnosti Republike Slovenije.

9. NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE

9.1. POPIS AKTIVNOSTI S ČASOVNO OPREDELITVIJO

Izvedba investicije »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« je načrtovana v obdobju od novembra 2025 do decembra 2027. Terminski načrt vključuje pripravo investicijske in projektne dokumentacije, izdelavo investicijskega programa, izvedbo postopka izbire izvajalca, izvedbo gradbeno-obrtniških del ter zaključne aktivnosti s tehničnim pregledom in pridobitvijo uporabnega dovoljenja.

Glavnina investicije bo izvedena v letih 2026 in 2027. Časovnica je usklajena z načrtovanim obdobjem upravičenosti stroškov po predmetnem javnem razpisu in omogoča pravočasno izvedbo vseh aktivnosti ter zaključek projekta do konca leta 2027.

Tabela 28: Terminski plan načrtovanih aktivnosti

Aktivnost	Časovna opredelitev
Priprava DIIP	11/2025
Priprava projektne dokumentacije	4-6/2026
Priprava IP	6/2026
Izbira izvajalca	7-9/2026
Izvedba gradbenih in obrtniških del (GOI).	9/2026 – 12/2027
Tehnični pregled in pridobitev uporabnega dovoljenja.	11-12/2027
Zaključek projekta	12/2027

Terminski načrt zagotavlja izvedljivost investicije v okviru obdobja upravičenosti izdatkov ter omogoča doseganje načrtovanih ciljev in kazalnikov projekta v predvidenem roku.

9.2. ORGANIZACIJA VODENJA PROJEKTA IN ANALIZA ZAPOSLENIH

Projekt »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« bo vodila Občina Lenart kot investitor, prijavitelj na javni razpis in bodoči upravljavec infrastrukture. Za pripravo, izvedbo, spremljanje in zaključek investicije bo oblikovana projektna skupina, ki jo bodo sestavljali predstavniki občinske uprave ter zunanji strokovni sodelavci.

Projektno skupino bodo sestavljali župan Občine Lenart kot odgovorna oseba investitorja in nosilec končne odgovornosti za izvedbo projekta, projektni vodja kot predstavnik občinske uprave, odgovoren za koordinacijo aktivnosti in spremljanje napredka projekta, oseba, zadolžena za izvedbo postopkov javnega naročanja, ter oseba, odgovorna za finančno spremljanje projekta, pripravo zahtevkov za izplačilo, spremljanje upravičenosti stroškov in poročanje sofinancerju.

V fazi izvedbe bodo v projekt vključeni tudi izvajalec gradbeno-obrtniških del z odgovornim vodjo del, izvajalec strokovnega nadzora, koordinator za varnost in zdravje pri delu ter projektanti, ki bodo v času gradnje izvajali projektantski nadzor in zagotavljali strokovno podporo pri reševanju morebitnih tehničnih vprašanj. Po potrebi se bodo v aktivnosti projekta vključevali tudi predstavniki ministrstva oziroma drugih pristojnih institucij, vključenih v sistem izvajanja evropske kohezijske politike.

Projektna skupina bo zagotavljala usklajevanje vseh aktivnosti, spremljanje terminskega in finančnega načrta, nadzor nad skladnostjo izvedbe s projektno dokumentacijo, spremljanje doseganja kazalnikov projekta ter izpolnjevanje zahtev, določenih v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov

trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025). Posebna pozornost bo namenjena zagotavljanju skladnosti investicije s pogoji sofinanciranja, pravočasni pripravi zahtevkov za izplačilo ter ustreznemu dokumentiranju vseh projektnih aktivnosti.

Slika 11: Projektna skupina



Ključne aktivnosti in odločitve bodo evidentirane v zapisnikih koordinacijskih sestankov, gradbeni dokumentaciji, poročilih strokovnega nadzora, finančnih evidencah ter drugih dokumentih, potrebnih za spremljanje in dokazovanje izvedbe projekta. Investitor bo zagotavljal sprotne spremljanje napredka del, kakovosti izvedbe, porabe finančnih sredstev in doseganja načrtovanih učinkov investicije.

Za izvedbo investicije Občina Lenart ne načrtuje novih zaposlitev, saj razpolaga z ustreznimi kadrovskimi zmogljivostmi za projektno vodenje, finančno upravljanje, izvajanje postopkov javnega naročanja ter administrativno spremljanje projekta. Specializirane strokovne naloge, kot so projektiranje, gradbeni nadzor, koordinacija varnosti in zdravja pri delu ter druga strokovna opravila, bodo izvajali zunanji pogodbeni izvajalci.

Po zaključku investicije projekt ne bo ustvarjal novih delovnih mest, saj gre za ureditev javne prometne infrastrukture za izvajanje javnega potniškega prometa, ki bo vključena v redno upravljanje in vzdrževanje v okviru obstoječih organizacijskih in kadrovskih kapacitet Občine Lenart. Investitor ima izkušnje z izvajanjem investicijskih projektov, sofinanciranih iz državnih in evropskih virov, ter razpolaga z ustreznimi organizacijskimi in administrativnimi zmogljivostmi za uspešno izvedbo in dolgoročno upravljanje načrtovane investicije.

9.3. ANALIZA IZVEDLJIVOSTI

Analiza izvedljivosti investicijskega projekta »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« potrjuje, da je projekt tehnično, organizacijsko, časovno, finančno in institucionalno izvedljiv ter da so zagotovljeni pogoji za njegovo uspešno realizacijo. Projekt temelji na prijavi se nanaša na Ukrep 2: Ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP).

Utemeljitev posebnih pogojev za ukrep »ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)«

Tzo na izdelani projektni in investicijski dokumentaciji, jasno opredeljenih tehničnih rešitvah, zagotovljenih organizacijskih kapacitetah investitorja ter realno načrtovani finančni in terminski konstrukciji.

- **Tehnična izvedljivost**

Projekt je tehnično izvedljiv, saj temelji na izdelani dokumentaciji za pridobitev gradbenega dovoljenja (DGD) in projektni dokumentaciji za izvedbo (PZI), v katerih so podrobno opredeljene vse načrtovane ureditve, tehnične rešitve, faznost izvedbe ter pogoji gradnje.

Investicija obsega rekonstrukcijo in funkcionalno prenovo obstoječega avtobusnega postajališča v Lenartu, ureditev avtobusnih peronov in čakalnih površin, postavitve novih nadstrešnic, ureditev dostopnih peš površin, prilagoditev prometnih ureditev, ureditev ločenega sistema kanalizacije za komunalne in padavinske vode, prestavitve in zaščite komunalnih vodov, ureditev zelenih površin ter namestitve nove urbane in prometne opreme.

Predvidene tehnične rešitve predstavljajo preverjene in uveljavljene rešitve prometne in komunalne infrastrukture, ki se redno uporabljajo pri urejanju avtobusnih postajališč in drugih javnih prometnih površin. Projektna dokumentacija vsebuje vse potrebne tehnične podlage za izvedbo investicije, zato se tehnična izvedljivost projekta ocenjuje kot visoka.

- **Organizacijska izvedljivost**

Nosilec investicije je Občina Lenart, ki bo projekt izvajala kot investitor in bodoči upravljavec infrastrukture. Za pripravo, izvedbo in spremljanje investicije bo vzpostavljena projektna skupina, sestavljena iz predstavnikov občinske uprave in zunanjih strokovnih sodelavcev.

V projekt bodo poleg investitorja vključeni tudi projektanti, izvajalec gradbeno-obrtniških del, izvajalec strokovnega nadzora, koordinator za varnost in zdravje pri delu ter drugi strokovni izvajalci, potrebni za uspešno izvedbo investicije.

Občina Lenart razpolaga z ustreznimi organizacijskimi, administrativnimi in kadrovskimi zmogljivostmi za izvajanje investicijskih projektov ter ima izkušnje z izvajanjem projektov, financiranih iz državnih in evropskih virov. Organizacijska struktura projekta omogoča jasno razdelitev nalog in odgovornosti, učinkovito koordinacijo vseh udeležencev ter sprotno spremljanje napredka projekta.

- **Časovna izvedljivost**

Projekt je časovno izvedljiv, saj so posamezne aktivnosti jasno opredeljene in logično povezane v terminskem načrtu izvedbe.

Izvedba projekta je načrtovana v obdobju od novembra 2025 do decembra 2027 in vključuje pripravo investicijske dokumentacije, izvedbo postopkov javnega naročanja, izvedbo gradbenih del, tehnični pregled, pridobitev uporabnega dovoljenja ter zaključek projekta.

Glavnina investicije bo izvedena v letih 2026 in 2027. Termiski načrt je pripravljen na podlagi ocenjene zahtevnosti del in je usklajen z načrtovanim obdobjem upravičenosti izdatkov v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025). Predvidena časovna razporeditev aktivnosti omogoča pravočasno izvedbo investicije ter doseganje načrtovanih rezultatov in kazalnikov projekta.

- **Finančna izvedljivost**

Projekt je finančno izvedljiv, saj temelji na realno ocenjeni investicijski vrednosti, ki izhaja iz projektantskega predračuna, izdelanega stroškovnika projekta, preverjenih tržnih cen ter izdelane finančne in ekonomske analize.

Predvidena finančna konstrukcija vključuje sredstva evropske kohezijske politike v okviru JR EKP UTM 2025 ter lastna sredstva Občine Lenart za financiranje neupravičenih stroškov in zagotavljanje lastnega deleža financiranja. Investitor razpolaga z ustreznimi proračunskimi mehanizmi za zagotavljanje potrebnih sredstev za izvedbo investicije.

Rezultati finančne in ekonomske analize potrjujejo, da je projekt z družbenega vidika upravičen ter da ustvarja pozitivne učinke za uporabnike javnega potniškega prometa, lokalno skupnost in širše gravitacijsko območje.

- **Institucionalna izvedljivost**

Projekt je institucionalno izvedljiv, saj je skladen z veljavno zakonodajo, prostorskimi akti Občine Lenart, razvojnimi dokumenti na lokalni, regionalni in nacionalni ravni ter cilji evropske kohezijske politike za obdobje 2021–2027.

Investicija neposredno prispeva k izboljšanju dostopnosti javnega potniškega prometa, povečanju prometne varnosti, izboljšanju pogojev za trajnostno mobilnost ter zagotavljanju kakovostnejšega in dostopnejšega javnega prostora. Projekt je usklajen tudi s cilji in upravičenimi nameni Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029, v okviru katerega kandidira za pridobitev nepovratnih sredstev.

- **Ocena tveganj in ukrepi za njihovo obvladovanje**

Pri izvedbi projekta so bila prepoznana predvsem tveganja, povezana z izvedbo postopkov javnega naročanja, morebitnimi neugodnimi vremenskimi razmerami v času gradnje, spremembami cen gradbenih materialov in storitev ter morebitnimi nepredvidenimi okoliščinami pri izvedbi gradbenih del.

Navedena tveganja bodo obvladovana s pravočasno pripravo postopkov javnega naročanja, strokovnim nadzorom nad izvedbo del, rednim spremljanjem terminskega in finančnega načrta, sprotnim usklajevanjem vseh udeležencev projekta ter zagotavljanjem ustreznih rezerv pri organizaciji in izvajanju investicije. Zaradi izdelane projektne dokumentacije, poznanega območja posega in visoke stopnje pripravljenosti projekta se ocenjuje, da so identificirana tveganja obvladljiva in ne predstavljajo pomembne ovire za izvedbo investicije.

- **Sklep**

Na podlagi izvedene analize se ugotavlja, da je projekt »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« tehnično, organizacijsko, časovno, finančno in institucionalno izvedljiv. Projekt temelji na izdelani projektni in investicijski dokumentaciji, realno ocenjeni investicijski vrednosti, zagotovljenih organizacijskih kapacitetah investitorja ter jasno opredeljeni finančni konstrukciji.

Ob upoštevanju predvidenih ukrepov za obvladovanje tveganj so izpolnjeni vsi ključni pogoji za uspešno izvedbo investicije. Projekt je ustrezno pripravljen za izvedbo ter omogoča doseganje načrtovanih ciljev na področju trajnostne mobilnosti, izboljšanja dostopnosti javnega potniškega prometa, prometne varnosti in kakovosti javnega prostora v občini Lenart.

10. NAČRT FINANCIRANJA

Finančna konstrukcija projekta »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« temelji na kombinaciji nepovratnih sredstev Kohezijskega sklada in lastnih sredstev Občine Lenart. Projekt kandidira za sofinanciranje v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025), ki ga izvaja Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo kot posredniško telo v okviru Programa evropske kohezijske politike 2021–2027.

Skupna vrednost investicije po tekočih cenah znaša 1.322.549,32 EUR (junij 2026). Predvideni delež sofinanciranja znaša 1.036.343,04 EUR oziroma 78,36 % celotne vrednosti investicije, preostali del v višini 286.206,28 EUR oziroma 21,64 % pa bo zagotovila Občina Lenart iz lastnih proračunskih sredstev. Finančna konstrukcija projekta je zaprta in zagotavlja izvedbo vseh predvidenih aktivnosti v načrtovanem obdobju izvajanja investicije.

Sofinancerski delež MOPE je sestavljen iz sredstev Kohezijskega sklada, pri čemer predstavlja EU del 85 % sofinancerskih sredstev, slovenska udeležba pa 15 %. Sredstva bodo koriščena skladno z dinamiko izvajanja projekta in razpoložljivostjo proračunskih sredstev v obdobju 2026–2029.

Izplačila sredstev sofinanciranja bodo potekala na podlagi pravilno pripravljenih zahtevkov za izplačilo in predloženih dokazil o izvedenih delih, nastalih upravičenih stroških ter izvedenih plačilih. Upravičenec lahko odda največ en zahtevek za izplačilo mesečno, zadnji zahtevek pa mora biti oddan najkasneje do 30. 6. 2029.

Občina Lenart bo zagotovila lastna sredstva za financiranje lastnega deleža investicije ter vseh morebitnih neupravičenih stroškov projekta. Za potrebe spremljanja izvajanja projekta bo vzpostavljeno ločeno stroškovno mesto oziroma ustrezna računovodska evidenca, ki bo omogočala sledljivost vseh prihodkov in odhodkov, povezanih z operacijo, skladno z zahtevami javnega razpisa in evropske kohezijske politike.

Tabela 29: Viri financiranja skupaj in po letih (tekoče cene, junij 2026)

Vrsta stroška	SKUPAJ	%	2026	2027
Občina Lenart	286.206,28	21,64	14.066,60	272.139,68
MOPE	1.036.343,04	78,36	51.386,40	984.956,64
SKUPAJ	1.322.549,32	100,00	65.453,00	1.257.096,32

Tabela 30: Delitev sofinancerskega deleža (KS in nacionalni del; tekoče cene, junij 2026)

Vrsta stroška	SKUPAJ	%	2026	2027
MOPE - EU DEL (85% upr.str.)	880.891,58	85	43.678,44	837.213,14
MOPE -SLO DEL (15 % upr.str)	155.451,46	15	7.707,96	147.743,50
SKUPAJ	1.036.343,04	100,00	51.386,40	984.956,64

11. PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA

Projekt »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« po zaključku investicije ne bo ustvarjal neposrednih prihodkov. Predmet investicije predstavlja javno prometno infrastrukturo, namenjeno izvajanju in izboljšanju pogojev za uporabo javnega potniškega prometa, pri čemer uporabnikom za uporabo avtobusnega postajališča ne bodo zaračunane posebne uporabnine ali druge oblike plačil. V okviru izdelane finančne analize in analize stroškov in koristi (CBA) so zato prihodki projekta v celotnem referenčnem obdobju ocenjeni na 0 EUR.

Po zaključku investicije bodo nastajali stroški obratovanja in vzdrževanja infrastrukture, ki jih bo zagotavljala Občina Lenart v okviru rednega upravljanja javne prometne infrastrukture. Stroški poslovanja vključujejo predvsem stroške električne energije, čiščenja objektov in površin, vzdrževanja nadstrešnic, zelenih površin, urbane opreme, sistema odvodnjavanja ter druge stroške rednega upravljanja in vzdrževanja infrastrukture.

Na podlagi izdelane finančne analize so skupni letni stroški obratovanja in vzdrževanja po zaključku investicije ocenjeni na 33.300 EUR. Ocenjeni stroški temeljijo na tehničnih značilnostih predvidenih ureditev, načrtovanem obsegu vzdrževanja ter izkušnjah pri upravljanju primerljive javne infrastrukture.

Ker projekt ne ustvarja prihodkov, finančna vrzel ni bila izračunana. Investicija ne predstavlja dejavnosti, ki bi ustvarjala neto prihodke v smislu določb evropske kohezijske politike, saj uporabnikom ne bodo zaračunane storitve uporabe infrastrukture. Prav tako projekt vključuje ureditev ločenega sistema kanalizacije, vendar se z izvedbo investicije ne bo povečalo število priključkov na kanalizacijsko omrežje niti število uporabnikov gospodarske javne službe odvajanja in čiščenja odpadnih voda. Zaradi navedenega investicija ne ustvarja dodatnih prihodkov iz naslova izvajanja javnih služb in ne predstavlja projekta, za katerega bi bilo treba izračunati finančno vrzel.

Učinki investicije se zato ne odražajo v ustvarjanju finančnih prihodkov, temveč predvsem v družbenih koristih, kot so izboljšanje dostopnosti in kakovosti javnega potniškega prometa, povečanje prometne varnosti, izboljšanje dostopnosti za funkcionalno ovirane osebe, izboljšanje kakovosti javnega prostora ter spodbujanje trajnostne mobilnosti, kar je bilo ovrednoteno v okviru ekonomske analize projekta.

12. VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI

12.1. DRUGI STROŠKI IN KORISTI

Projekt »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« bo poleg neposrednih učinkov na izboljšanje prometne infrastrukture ustvarjal številne družbene, prometne, prostorske in okoljske koristi, ki utemeljujejo njegovo izvedbo in dolgoročno prispevajo k izboljšanju kakovosti življenja prebivalcev občine Lenart ter širšega gravitacijskega območja.

Med koristmi, ki jih je bilo mogoče denarno ovrednotiti, največji delež predstavlja prihranek časa uporabnikov javnega potniškega prometa v višini 1.173.333,33 EUR, ki izhaja iz izboljšane organizacije avtobusnega prometa, preglednejše zasnove postajališča in kakovostnejših pogojev za uporabo javnega prevoza. Pomemben učinek predstavljajo tudi regijski vplivi v višini 527.670,16 EUR, saj bodo prednost pri izbiri imeli izvajalci regijskega porekla.

Projekt ustvarja tudi koristi zaradi večje privlačnosti območja in povečanja obiska v višini 352.000,00 EUR, kar je povezano z izboljšanjem kakovosti javnega prostora, urejenostjo območja in večjo funkcionalnostjo avtobusnega postajališča. Pomembne so tudi koristi zaradi izboljšanja prometne varnosti v višini 234.666,67 EUR, ki izhajajo iz bolj pregledne prometne ureditve, ločevanja prometnih tokov ter izboljšanih pogojev za gibanje pešcev in uporabnikov javnega prevoza.

Med ovrednotenimi koristmi so upoštevani tudi prihranki pri vzdrževanju v višini 176.000,00 EUR, ki so posledica prenove dotrajane infrastrukture in uporabe sodobnejših tehničnih rešitev, ter okoljske koristi v višini 102.666,67 EUR, povezane z izboljšanimi pogoji za uporabo trajnostnih oblik mobilnosti in zmanjševanjem negativnih vplivov prometa na okolje.

Poleg navedenih koristi projekt ustvarja tudi številne pomembne učinke, ki jih ni mogoče neposredno izraziti v denarnih enotah. Investicija bo bistveno izboljšala dostopnost javnega potniškega prometa za prebivalce občine Lenart in širšega območja ter povečala kakovost in udobje uporabe avtobusnega postajališča. Pomemben učinek predstavlja tudi izboljšanje univerzalne dostopnosti za osebe z različnimi oblikami oviranosti, starejše, otroke in druge ranljive skupine uporabnikov, kar prispeva k večji socialni vključenosti in enakim možnostim dostopa do storitev javnega potniškega prometa.

Projekt pomembno prispeva k ciljem trajnostne mobilnosti, saj spodbuja uporabo javnega prevoza kot alternative osebnemu avtomobilu, zmanjšuje prometne obremenitve v urbanem prostoru ter podpira prehod v okoljsko bolj trajnostne oblike mobilnosti. Ureditev avtobusnega postajališča krepi tudi intermodalno povezanost različnih načinov potovanja ter izboljšuje pogoje za prestopanje med posameznimi oblikami prevoza.

Dodatna korist projekta je izboljšanje kakovosti javnega prostora v središču Lenarta. Prenova prometnih in peš površin, ureditev zelenih površin, namestitve nove urbane opreme ter celovita ureditev območja avtobusnega postajališča bodo prispevali k bolj urejenemu, privlačnejšemu in funkcionalnejšemu prostoru za prebivalce in obiskovalce. Projekt hkrati izboljšuje dostopnost do delovnih mest, izobraževalnih ustanov, zdravstvenih storitev in drugih javnih funkcij ter prispeva k nadaljnjemu razvoju Lenarta kot pomembnega lokalnega središča Slovenskih goric.

Navedene koristi potrjujejo, da projekt poleg neposrednih učinkov na prometno infrastrukturo ustvarja pomembne dolgoročne družbene, gospodarske, prostorske in okoljske učinke, ki pomembno prispevajo k trajnostnemu razvoju občine Lenart in širšega območja.

12.2. PRESOJA UPRAVIČENOSTI

Presoja upravičenosti investicije je izdelana na podlagi rezultatov analize stroškov in koristi (CBA), ki vključuje finančno in ekonomsko analizo projekta. Analiza je bila pripravljena skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Smernicami Evropske komisije za izdelavo analiz stroškov in koristi investicijskih projektov ter zahtevami Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025).

Namen presoje upravičenosti je oceniti finančne in družbeno-ekonomske učinke investicije ter ugotoviti, ali koristi projekta presegajo stroške njegove izvedbe in obratovanja. Pri tem so bili analizirani denarni tokovi projekta z vidika investitorja ter širši družbeni učinki, ki jih bo investicija ustvarjala v času svojega delovanja.

Pri pripravi analize stroškov in koristi so bile uporabljene naslednje predpostavke:

- referenčna doba projekta znaša 30 let, pri čemer je leto 2026 opredeljeno kot izhodiščno leto analize, referenčno obdobje pa se zaključi leta 2056;
- izvedba investicije je predvidena v letih 2026 in 2027, začetek obratovanja pa po zaključku izvedbenih del v letu 2027;
- uporabljena je 4-odstotna diskontna stopnja, skladno z zahtevami Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029;
- finančna analiza je izdelana v stalnih cenah;
- uporabljena je metoda diferenčnih vrednosti (inkrementalna metoda), ki temelji na primerjavi scenarija »z investicijo« in scenarija »brez investicije«;
- projekt ne ustvarja neposrednih prihodkov, zato finančna vrzel ni bila izračunana;
- ostanek vrednosti investicije je upoštevan v zadnjem letu referenčnega obdobja na podlagi preostale ekonomske vrednosti infrastrukture in znaša 154.501,68 EUR
- v ekonomski analizi so investicijski in operativni stroški očiščeni davkov in transferjev z uporabo standardnega korekcijskega faktorja 0,7111;
- v analizi so upoštevani stroški in koristi, ki jih je bilo mogoče z zadostno stopnjo zanesljivosti ovrednotiti v denarnih enotah, medtem ko širše družbene in razvojne koristi niso vključene v izračune oziroma so obravnavane kvalitativno.

Med ključne ovrednotene koristi projekta sodijo prihranki časa uporabnikov javnega potniškega prometa, povečanje prometne varnosti, regijski razvojni učinki, povečana privlačnost območja, prihranki pri vzdrževanju infrastrukture ter okoljske koristi. Poleg navedenih projekt ustvarja tudi številne dodatne pozitivne učinke na področju trajnostne mobilnosti, dostopnosti javnega potniškega prometa, kakovosti javnega prostora in socialne vključenosti prebivalcev, ki jih ni mogoče neposredno izraziti v denarnih enotah.

V nadaljevanju so predstavljeni rezultati finančne in ekonomske analize ter presoja upravičenosti izvedbe investicije z vidika investitorja in širše družbe.

12.2.1. Finančna analiza

Finančna analiza je izdelana na podlagi predhodno podanih izhodišč, z upoštevanjem 4 % splošne diskontne stopnje.

Tabela 31: Tabela denarnega toka in diskontiranega neto denarnega toka

Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok	Diskontirani neto denarni tok
2026	65.453,00	0,00	0,00	0,00	-65.453,00	-62.935,58
2027	1.222.062,18	11.100,00	0,00	0,00	-1.233.162,18	-1.140.127,76
2028	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-29.603,58
2029	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-28.464,98
2030	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-27.370,17
2031	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-26.317,47
2032	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-25.305,26
2033	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-24.331,98
2034	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-23.396,14
2035	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-22.496,29
2036	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-21.631,05
2037	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-20.799,08
2038	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-19.999,12
2039	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-19.229,92
2040	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-18.490,31
2041	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-17.779,14
2042	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-17.095,33
2043	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-16.437,82
2044	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-15.805,59
2045	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-15.197,69
2046	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-14.613,16
2047	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-14.051,11
2048	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-13.510,69
2049	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-12.991,05
2050	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-12.491,39
2051	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-12.010,95
2052	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-11.548,99
2053	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-11.104,80
2054	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	
2055	0,00	33.300,00	0,00	0,00	-33.300,00	-10.267,01
2056	0,00	33.300,00	0,00	154.501,68	121.201,68	35.931,48
SKUPAJ	1.287.515,18	976.800,00	0,00	154.501,68	-2.109.813,50	-1.669.471,92

Finančna analiza daje naslednje rezultate:

- finančna neto sedanja vrednost je negativna, in znaša -1.669.471,92 EUR;
- finančna interna stopnja donosnosti je negativna in je ni mogoče izračunati;
- relativna neto sedanja vrednost je negativna, in znaša -129,67 EUR.

Rezultati kažejo, da investicija v nobenem od obravnavanih finančnih scenarijev ne ustvarja pozitivnih finančnih učinkov, zato ni finančno donosna in zanjo ni mogoče pričakovati interesa zasebnega kapitala brez vključitve javnih virov financiranja. Takšen rezultat je pričakovan, saj gre za investicijo v javno infrastrukturo javnega potniškega prometa, katere osnovni namen ni ustvarjanje prihodkov, temveč zagotavljanje javne storitve in ustvarjanje širših družbenih koristi.

Tudi analiza donosnosti lastnega kapitala, pri kateri so investicijski izdatki zmanjšani za predvidena nepovratna sredstva evropske kohezijske politike in pripadajočega nacionalnega prispevka, ne izkazuje finančne donosnosti projekta:

- finančna neto sedanja vrednost je negativna, in znaša -736.987,22 EUR;
- finančna interna stopnja donosnosti je negativna in je ni mogoče izračunati;
- relativna neto sedanja vrednost je negativna, in znaša -57,24 EUR.

Čeprav so finančni kazalniki zaradi vključitve sofinancerskih sredstev ugodnejši kot pri osnovni finančni analizi, ostajajo negativni, kar potrjuje, da projekt z vidika investitorja ne ustvarja finančnega donosa in da je njegova izvedba upravičena predvsem zaradi širših družbenih, prometnih, okoljskih in razvojnih učinkov.

12.2.2. Ekonomska analiza

Ekonomska analiza je izdelana na podlagi predhodno podanih izhodišč, z upoštevanjem 4 % splošne diskontne stopnje.

Tabela 32: Tabela ekonomskega toka

Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Koristi	Ostanek vrednosti	Neto ekonomski tok	Diskontirani ekonomski tok
2026	46.545,28	0,00	26.825,00	0,00	-19.720,28	-18.961,81
2027	869.039,19	7.893,49	524.011,82	0,00	-352.920,86	-326.295,17
2028	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	40.733,40
2029	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	39.166,73
2030	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	37.660,31
2031	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	36.211,84
2032	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	34.819,08
2033	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	33.479,88
2034	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	32.192,19
2035	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	30.954,03
2036	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	29.763,49
2037	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	28.618,74
2038	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	27.518,02
2039	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	26.459,64
2040	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	25.441,96
2041	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	24.463,42
2042	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	23.522,52
2043	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	22.617,81
2044	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	21.747,89
2045	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	20.911,44
2046	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	20.107,15
2047	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	19.333,80
2048	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	18.590,19
2049	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	17.875,18
2050	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	17.187,68
2051	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	16.526,61
2052	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	15.890,97
2053	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	15.279,78
2054	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	14.692,10
2055	0,00	23.680,47	69.500,00	0,00	45.819,53	14.127,02
2056	0,00	23.680,47	69.500,00	109.870,04	155.689,57	46.155,77
Skupaj	915.584,47	694.627,12	2.566.336,82	109.870,04	1.065.995,27	406.791,66

Ekonomska analiza daje naslednje rezultate:

- ekonomska neto sedanja vrednost je pozitivna, in znaša 406.791,66 EUR;
- ekonomska interna stopnja donosnosti je pozitivna, in znaša 11,88 %;
- razmerje med stroški in koristi znaša 1,33.

Rezultati ekonomske analize kažejo, da projekt ustvarja pomembne družbene koristi, ki presegajo stroške njegove izvedbe in obratovanja. Med najpomembnejšimi ovrednotenimi koristmi so prihranki časa uporabnikov javnega potniškega prometa, izboljšanje prometne varnosti, povečana privlačnost območja, pozitivni regijski razvojni učinki, prihranki pri vzdrževanju infrastrukture ter okoljske koristi. Projekt hkrati prispeva k izboljšanju dostopnosti in kakovosti javnega potniškega prometa, spodbujanju trajnostne mobilnosti, izboljšanju uporabniške izkušnje ter krepitvi vloge avtobusne postaje Lenart kot osrednjega prometnega vozlišča v občini in širšem območju.

Na podlagi doseženih ekonomskih kazalnikov in identificiranih družbenih koristi je mogoče ugotoviti, da je investicija z družbenega vidika upravičena ter skladna s cilji trajnostne mobilnosti in cilji Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029.

13. ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

13.1. ANALIZA TVEGANJ

Projekt »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« predstavlja investicijo v javno prometno infrastrukturo, ki vključuje ureditev osrednjega avtobusnega postajališča, prometnih in peš površin, nadstrešnic, komunalne infrastrukture, urbane opreme ter spremljajočih ureditev v središču Lenarta. Zaradi obsega posegov, vključevanja različnih vrst infrastrukture ter izvajanja del v obstoječem urbanem okolju je ustrezno prepoznavanje in obvladovanje tveganj pomemben element uspešne izvedbe projekta.

Ključna tveganja projekta so povezana predvsem z izvedbo postopkov javnega naročanja, usklajevanjem gradnje z obstoječo prometno in komunalno infrastrukturo, morebitnimi spremembami cen gradbenih storitev in materialov, zagotavljanjem časovne dinamike izvedbe ter doseganjem predvidenih učinkov projekta po zaključku investicije.

Tehnična tveganja so zaradi izdelane projektne dokumentacije DGD in PZI ter jasno opredeljenih tehničnih rešitev ocenjena kot obvladljiva. Projekt temelji na izdelani projektni dokumentaciji, ki podrobno opredeljuje obseg posegov, tehnične rešitve in način izvedbe del. Kljub temu ni mogoče v celoti izključiti nepredvidenih okoliščin pri izvedbi gradbenih del, predvsem na področju obstoječe podzemne komunalne infrastrukture oziroma usklajevanja posameznih infrastrukturnih vodov.

Pomembno tveganje predstavlja tudi izvajanje del na območju obstoječega prometnega sistema in v neposredni bližini vsakodnevnih prometnih tokov. Investitor bo tveganje obvladoval z ustrezno organizacijo gradbišča, fazno izvedbo del, prometno signalizacijo ter sprotim obveščanjem javnosti in uporabnikov avtobusnega postajališča.

Na terminsko izvedbo projekta lahko vplivajo tudi neugodne vremenske razmere, zlasti v času izvajanja zemeljskih, komunalnih in zunanjih ureditev. Tovrstna tveganja bodo zmanjšana z ustreznim načrtovanjem izvedbe del in sprotim prilagajanjem terminskega plana.

Finančna tveganja so povezana predvsem z morebitnim povečanjem cen gradbenih storitev, materialov in opreme ter z morebitnimi dodatnimi deli med izvedbo projekta. Investitor bo navedena tveganja obvladoval z natančno pripravljeno projektno dokumentacijo, izvedbo konkurenčnih postopkov javnega naročanja, strokovnim nadzorom nad izvedbo del ter rednim spremljanjem finančne realizacije projekta.

Projekt se predvideva za sofinanciranje v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025), zato je pomembno tudi tveganje doseganja razpisnih zahtev, kazalnikov in pogodbenih obveznosti. Glede na izdelano projektno dokumentacijo, jasno opredeljene cilje projekta in predvideni obseg investicije je navedeno tveganje ocenjena kot nizko.

Za zagotavljanje kakovostne izvedbe investicije bodo v projekt vključeni usposobljeni izvajalci gradbenih del, strokovni nadzor, koordinator za varnost in zdravje pri delu ter projektant, ki bo investitorju zagotavljal strokovno podporo v času gradnje.

Ocena tveganj

Pri analizi tveganj so posamezna tveganja ocenjena glede na verjetnost njihovega nastanka in možen vpliv na uspešnost izvedbe projekta:

- nizko – nizka stopnja tveganja,
- srednje – srednja stopnja tveganja,
- visoko – visoka stopnja tveganja.

Tveganje	Verjetnost	Vpliv	Stopnja tveganja	Ukrepi
Neuspešen ali podaljšan postopek javnega naročanja	Srednja	Srednji	Srednje	Pravočasna priprava dokumentacije, natančno opredeljeni pogoji javnega naročila
Povečanje cen gradbenih storitev in materialov	Srednja	Visok	Srednje–visoko	Konkurenčni postopki naročanja, spremljanje cen in finančni nadzor
Neugodne vremenske razmere	Srednja	Srednji	Srednje	Prilagoditev terminskega plana in organizacije del
Nepričakovani posegi v obstoječo komunalno infrastrukturo	Srednja	Visok	Srednje–visoko	Usklajevanje z upravljavci gospodarske javne infrastrukture, strokovni nadzor
Časovni zamiki pri izvedbi del	Srednja	Srednji	Srednje	Redno spremljanje terminskega plana in koordinacija izvajalcev
Motnje v prometu med gradnjo	Srednja	Srednji	Srednje	Ustrezna prometna ureditev, signalizacija in fazna izvedba del
Nedoseganje načrtovane dinamike črpanja sredstev	Nizka	Srednji	Nizko–srednje	Sprotno spremljanje projekta, pravočasna priprava zahtevkov za izplačilo
Nedoseganje razpisnih kazalnikov projekta	Nizka	Visok	Nizko–srednje	Dosledna izvedba projektnih aktivnosti in spremljanje kazalnikov
Neustrezna kakovost izvedenih del	Nizka	Visok	Nizko–srednje	Strokovni nadzor, kontrola kakovosti in sodelovanje projektanta
Vplivi na okolje v času gradnje	Nizka	Nizka	Nizka	Nizka

Na podlagi izvedene analize ugotavljamo, da projekt ne sodi med visoko tvegane investicije. Večina identificiranih tveganj je ocenjena kot nizka do srednja in je z ustreznim projektnim vodenjem, strokovnim nadzorom, kakovostno projektno dokumentacijo ter rednim spremljanjem izvedbe projekta učinkovito obvladljiva.

Občina Lenart razpolaga z ustreznimi organizacijskimi in administrativnimi zmogljivostmi za izvedbo investicije, projekt pa temelji na izdelani projektni dokumentaciji in jasno opredeljeni finančni konstrukciji. Zato ocenjujemo, da so tveganja projekta obvladljiva in ne predstavljajo pomembne ovire za njegovo uspešno izvedbo ter doseganje načrtovanih ciljev projekta.

13.2. ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

Analiza občutljivosti je bila izvedena z namenom ugotoviti, kako spremembe ključnih vhodnih spremenljivk vplivajo na finančne in ekonomske kazalnike investicije ter ali bi lahko vplivale na odločitev o izvedbi projekta. Analiza temelji na preizkusu vpliva sprememb investicijskih stroškov, operativnih stroškov ter koristi projekta na rezultate finančne in ekonomske analize.

V prvem koraku so bile analizirane spremembe posameznih vhodnih spremenljivk za 1 %, pri čemer so bili izračunani novi finančni in ekonomski kazalniki.

Tabela 33: Rezultati analize občutljivosti pri 1 % odstopanjih

Preizkušena spremenljivka	FIRR (%)	FNSV (EUR)	EIRR (%)	ENSV (EUR)
Osnovni scenarij	Ni mogoče izračunati	-1.669.471,92	11,88	406.791,66

Povečanje investicijskih stroškov za 1 %	Ni mogoče izračunati	-1.679.896,99	11,52	294.806,11
Povečanje operativnih stroškov za 1 %	Ni mogoče izračunati	-1.673.678,14	11,77	299.626,41
Zmanjšanje koristi za 1 %	Ni mogoče izračunati	-1.668.445,34	11,45	288.656,22

Rezultati kažejo, da so spremembe ekonomskih kazalnikov pri 1-odstotnem odstopanju posameznih vhodnih spremenljivk relativno majhne. Največji vpliv na rezultate ima sprememba investicijskih stroškov in sprememba koristi projekta, vendar tudi v teh primerih ekonomska interna stopnja donosnosti ostaja bistveno višja od uporabljene družbene diskontne stopnje 4 %, ekonomska neto sedanja vrednost pa ostaja pozitivna. Analiza tako ne kaže prisotnosti kritične spremenljivke, ki bi že ob manjših spremembah pomembno vplivala na upravičenost investicije.

Za preveritev robustnosti rezultatov je bil izdelan tudi pesimistični scenarij, ki predvideva:

- povečanje investicijskih stroškov za 10 %,
- povečanje operativnih stroškov za 10 %,
- zmanjšanje koristi projekta za 10 %.

Tabela 34: Kazalniki upravičenosti v pesimističnem scenariju

Scenarij	FIRR (%)	FNSV (EUR)	EIRR (%)	ENSV (EUR)
Osnovni scenarij	Ni mogoče izračunati	- 1.669.471,92	11,88	406.791,66
Povečanje investicijskih stroškov za 10 %	Ni mogoče izračunati	- 1.782.961,84	9,19	222.053,52
Povečanje investicijskih in operativnih stroškov za 10 %	Ni mogoče izračunati	- 1.835.289,87	8,60	58.730,83
Povečanje investicijskih in operativnih stroškov za 10 % ter zmanjšanje koristi za 10 %	Ni mogoče izračunati	- 1.835.289,87	6,08	58.730,83

Tudi v pesimističnem scenariju ostaja ekonomska neto sedanja vrednost pozitivna, ekonomska interna stopnja donosnosti pa znaša 6,08 %, kar še vedno presega uporabljeno družbeno diskontno stopnjo 4 %. Rezultati kažejo, da projekt ohranja ekonomsko upravičenost tudi ob hkratnem neugodnem vplivu vseh ključnih vhodnih spremenljivk.

Na podlagi izvedene analize občutljivosti ugotavljamo, da je projekt »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« odporen na realno pričakovane spremembe ključnih vhodnih parametrov. Tudi ob manj ugodnih predpostavkah investicija ohranja pozitivne družbeno-ekonomske učinke, zato analiza občutljivosti dodatno potrjuje upravičenost izvedbe projekta.

14. PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Rezultati analize stroškov in koristi kažejo, da projekt »Ureditev avtobusnega postajališča Lenart« z vidika investitorja ni finančno donosen, vendar ustvarja pomembne družbene koristi, ki presegajo stroške njegove izvedbe in obratovanja.

Tabela 35: Rezultati analize stroškov in koristi

Kazalec	Enota	Vrednost
Izhodišča		
Investicijski izdatki (tekoče cene)	EUR	1.322.549,32
Rezidualna vrednost	EUR	154.501,68
Splošna diskontna stopnja	%	4
Družbena diskontna stopnja	%	4
Rezultati finančne analize		
Finančna neto sedanja vrednost	EUR	-1.680.149,61
Relativna neto sedanja vrednost	EUR	-130,50
Finančna interna stopnja donosnosti	%	je negativna in je ni mogoče izračunati
Rezultati ekonomske analize		
Ekonomska neto sedanja vrednost	EUR	406.791,66
Ekonomska interna stopnja donosnosti	%	11,88
Sedanja vrednost koristi	EUR	2.566.336,82
Sedanja vrednost stroškov	EUR	694.627,12
Razmerje med koristmi in stroški	EUR	1,33

Finančna analiza, ki je bila izvedena z vidika investitorja, izkazuje negativno finančno neto sedanjo vrednost (FNSV) v višini –1.680.149,61 EUR, relativna neto sedanja vrednost znaša –130,50 EUR, finančna interna stopnja donosnosti (FIRR) pa je negativna in je zato ni mogoče izračunati. Takšen rezultat je pričakovan, saj projekt predstavlja investicijo v javno infrastrukturo javnega potniškega prometa, katere osnovni namen ni ustvarjanje prihodkov, temveč zagotavljanje kakovostnejših, varnejših in dostopnejših storitev za uporabnike.

Bistveno drugačne rezultate izkazuje ekonomska analiza, ki poleg finančnih učinkov upošteva tudi širše družbene koristi investicije. Ekonomska neto sedanja vrednost (ENSV) znaša 406.791,66 EUR, kar pomeni, da diskontirane koristi projekta presegajo diskontirane stroške. Ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) znaša 11,88 % in pomembno presega uporabljeno družbeno diskontno stopnjo 4 %, kar potrjuje ekonomsko upravičenost investicije.

Skupna sedanja vrednost koristi znaša 2.566.336,82 EUR, medtem ko sedanja vrednost stroškov znaša 694.627,12 EUR. Razmerje med koristmi in stroški (B/C) znaša 1,33, kar pomeni, da vsak evro družbenih stroškov ustvari približno 1,33 EUR družbenih koristi.

Med najpomembnejše koristi projekta sodijo prihranki časa uporabnikov javnega potniškega prometa, izboljšanje prometne varnosti, povečana privlačnost območja, pozitivni regijski razvojni učinki, prihranki pri vzdrževanju infrastrukture ter okoljske koristi. Poleg navedenih učinkov projekt prispeva tudi k izboljšanju dostopnosti javnega potniškega prometa, povečanju kakovosti uporabniške izkušnje, izboljšanju pogojev za funkcionalno ovirane osebe in druge ranljive skupine uporabnikov ter krepitevi trajnostnih potovalnih navad prebivalcev.

Rezultati analize občutljivosti dodatno potrjujejo stabilnost investicije, saj projekt ohranja pozitivno ekonomsko neto sedanjo vrednost in ekonomsko interno stopnjo donosnosti nad uporabljeno družbeno diskontno stopnjo tudi v manj ugodnih scenarijih. To potrjuje, da je projekt odporen na realno pričakovane spremembe ključnih vhodnih parametrov.

Na podlagi rezultatov finančne in ekonomske analize je mogoče ugotoviti, da projekt z vidika investitorja ni finančno donosen, vendar je z vidika širše družbe ekonomsko upravičen. Pozitivna ekonomska neto sedanja vrednost, ekonomska interna stopnja donosnosti, ki presega uporabljeno družbeno diskontno stopnjo, ter razmerje med koristmi in stroški, večje od 1, potrjujejo, da projekt ustvarja neto družbene koristi in učinkovito prispeva k doseganju ciljev trajnostne mobilnosti, izboljšanju prometne varnosti, dostopnosti javnega potniškega prometa in kakovosti življenja prebivalcev občine Lenart.

SKLADNOST PROJEKTA AP LENART Z RAZPISOM JR EKP UTM 2025

Prijava se nanaša na Ukrep 2: Ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP).

Utemeljitev posebnih pogojev za ukrep »ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)«

Posebni pogoji za predmetni podukrep	Opis pogoja za ugotavljanje upravičenosti	Utemeljitev
Oprema avtobusne postaje	Avtobusna postaja ima poleg zahtev Pravilnika o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj ¹ predvideno zaprto čakalnico za najmanj 15 oseb. Postaje morajo biti prilagojene invalidom skladno z Zakonom o dostopnosti do proizvodov in storitev za invalide (ZDPSI) ² .	Utemeljitev: Projekt ne obravnava avtobusne postaje s statusom avtobusne postaje, temveč prenovu pomembnejšega avtobusnega postajališča Lenart oziroma ureditev namenskih površin za JPP z obstoječo in novo nadstrešnico ter spremljajočo urbano opremo. Pogoj zaprte čakalnice za najmanj 15 oseb zato za predmetni projekt ni neposredno relevanten. Zahteve opreme za postajališče so obravnavane pri pogoju »Oprema avtobusnega postajališča«; projekt kljub temu zagotavlja pokrite čakalne površine pod obstoječo nadstrešnico G1 in novo nadstrešnico P1 nad peronoma 6 in 7, urbano opremo ter univerzalno dostopnost. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 2.3.2 »Opis novega stanja objekta«, str. 8-9; pogl. 2.3.3 »Funkcionalna zasnova«, str. 10; pogl. 4.4.4 »Urbana oprema«, str. 34-35; IP, pogl. 5.1.3, str. 40-42.
Dostop do avtobusne postaje/postajališča	Do avtobusne postaje oz. postajališča je zagotovljena varna peš in, kjer relevantno, kolesarska povezava, ki izpolnjujejo pogoje za ukrep Infrastruktura za pešce oz. Kolesarske povezave. Cesta, ob oz. preko katere do avtobusne postaje dostopajo potniki, mora imeti v oddaljenosti 100 m od robov območja avtobusne postaje omejitev 30 km/h.	Utemeljitev: Do območja AP so zagotovljeni peš dostopi z vzhodne strani iz trga, z južne strani z območja parkirišča ter s severozahodne strani iz obstoječega javnega pločnika. Nova trasa pločnika izboljšuje funkcionalno povezavo med trškim jedrom, Zdravstvenim domom Lenart in Maistrovo ulico. V območju so predvideni prehodi čez uvoznin in izvoznin priključek, čakališča, taktilne oznake ter navezava na kolesarsko parkirišče in obstoječe kolesarske povezave v okolici. Maistrova ulica, dostopna cesta do avtobusnega postajališča ima vzpostavljeno cono 30. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 2.3.3, str. 10; pogl. 4.4.1-4.4.3, str. 31-33; PZI, grafični del, risba 1.1.3 »Gradbena in ureditvena situacija«, str. 3; IP, pogl. 5.1.3, str. 40-42 in pogl. 5.2.4, str. 55-58, Cona 30 – Priloga 1.
Avtobusno postajališče na vozišču	Predmet sofinanciranja so le avtobusna postajališča na vozišču, kot izhaja iz 2. odstavka 45. člena ZCes-2 ³ .	Utemeljitev: Predmet projekta je ureditev namenskih površin za JPP na območju AP Lenart z ločenim uvozom in izvozom z Maistrove ulice, obračališčem in peroni, ne pa ureditev avtobusnega postajališča neposredno na voznem pasu javne ceste. Pogoj, ki se nanaša na avtobusno postajališče na vozišču po ZCes-2, se zato uporablja le, če bi bil predmet sofinanciranja tak podtip postajališča. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 2.3.5 »Prometna ureditev«, str. 10; pogl. 4.4.1 »Predvideno stanje«, str. 31; PZI, grafični del, risba 1.1.3, str. 3; Gradbeno dovoljenje št. 351-153/2026-6221-9, tč. 1 in 5, str. 1-2.
Oprema avtobusnega postajališča	Avtobusno postajališče mora imeti predvideno: - nadstrešnico s sedišči za vsaj 3 osebe in osvetlitvijo; - koš za smeti; - talne oznake za slepe in slabovidne v skladu z 10. členom Pravilnika o univerzalni graditvi in uporabi objektov⁴; - vozni red.	Utemeljitev: Projekt predvideva pokrite čakalne površine pod obnovljeno glavno nadstrešnico G1 ter novo nadstrešnico P1 nad peronoma 6 in 7, ki je opremljena z razsvetljavo. Za udobno čakanje so predvidene štiri klopi, kar presega zahtevo sedišč za najmanj 3 osebe, poleg tega pa so predvideni trije koši za odpadke, označevanje peronov oziroma vozni red, kartomat, digitalni prikazovalnik informacij in taktilne oznake za slepe in slabovidne na prehodih, peš površinah in mestih vstopov na avtobus. S tem projekt izpolnjuje zahteve opreme avtobusnega postajališča iz razpisa. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 4.2.6 »Elektro inštalacije«, str. 26; pogl. 4.2.7 »Označevanje / sheme / table«, str. 27; pogl. 4.4.4 »Urbana oprema«, str. 34-35; IP, pogl. 5.2.4, str. 58.
Prehodnost ceste do avtobusne postaje/postajališča	Avtobusna postaja oz. postajališče mora imeti urejen prehod za pešce (in kjer relevantno tudi za kolesarje) preko ceste v neposredni bližini postaje oz. postajališča (oddaljenost največ 50 m). V kolikor je PLDP preko 10.000 vozil, mora biti zagotovljen semaforiziran prehod, kjer je čakalna doba na zeleno luč za pešce v primeru poziva s semaforso tipko največ 15 sekund oz. največ 59 sekund med avtomatskimi zelenimi intervali za pešce. Prehod mora biti ustrezno urejen tudi za osebe z omejeno mobilnostjo (znižani robniki, taktilne oznake).	Utemeljitev: V neposredni bližini AP sta urejena oziroma predvidena prehoda za pešce čez uvoznin in izvoznin priključek na Maistrovo ulico; na gradbeni situaciji sta prikazana ob območju postajališča, razdalja do peronov pa je notraj 50 m. Prehoda sta načrtovana v širini 2,0 m, s prilagojenimi oziroma poglobljenimi robniki in taktilnimi opozorilnimi ter vodilnimi oznakami, zato sta prilagojena tudi osebam z omejeno mobilnostjo in osebam z okvarami vida. V neposredni bližini postajališča, na razdalji do 20 metrov, sta urejena dva obstoječa prehoda za pešce s klančinami za gibalno ovirane osebe. Prehoda omogočata varno prečkanje ceste na območju Maistrove ulice ter zagotavljata varen in dostopen dostop do postajališča. Semaforizacija ni predvidena, ker se za območje ne izkazuje PLDP nad 10.000 vozil. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 2.3.5, str. 10; pogl. 4.4.1, str. 31; pogl. 4.4.3 »Prometna ureditev«, str. 33; pogl. 4.4.4 »Taktilne oznake«, str. 35; PZI, grafični del, risba 1.1.3, str. 3.

¹ Pravilnik o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj (Uradni list RS, št. 86/04 in 131/06 – ZPCP-2)

² Zakon o dostopnosti do proizvodov in storitev za invalide (Uradni list RS, št. 14/23)

³ Zakon o cestah (ZCes-2) (Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE)

⁴ Pravilnik o univerzalni graditvi in uporabi objektov (Uradni list RS, št. 41/18 in 199/21 – GZ-1)

Poglavje 7.3 Posebni pogoji za ukrep »infrastruktura za pešce«

Posebni pogoji za predmetni ukrep	Opis pogoja za ugotavljanje upravičenosti	Utemeljitev
Kakovost in smiselnost povezave	Povezava za pešce mora biti udobna, varna in smiselna, pri čemer je oblikovana v skladu z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo.	Utemeljitev: Peš povezave so načrtovane kot neposredne in smiselne navezave do peronov in čakalnih površin AP iz mestnega trga, parkirišča in obstoječega javnega pločnika. Nova trasa pločnika izboljšuje povezavo med trškim jedrom, Zdravstvenim domom Lenart in Maistrovo ulico, prehodi čez uvoz in izvoz pa so skrajšani z razširjenim sredinskim otokom in pripadajočimi čakališči. Ureditev zato izboljšuje varnost, udobje in logičnost hoje ter sledi namenu Nacionalnih smernic za infrastrukturo za hojo. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 2.3.3, str. 10; pogl. 4.4.1–4.4.3, str. 31–33; PZI, grafični del, risba 1.1.3, str. 3; IP, pogl. 5.1.3, str. 40–42.
Minimalna širina	Sofinancirani bodo le pločniki in ostale peš povezave, ki bodo dosegale standard za hojo vstric skladno z nacionalnimi smernicami (minimalna širina 1,6 m*). Zoženja zaradi obstoječih objektov ali prometne signalizacije so dopustna lokalno, na manj kot 10 % dolžine pločnika, dolžina posamezne zožitve pa ne sme presegati 50 m. Lokalne zožitve so dopustne le ob hkratnem upoštevanju minimalnih standardov** tudi za širino voznih pasov za motorna vozila. Lokalne zožitve ob 4- ali večpasovni cesti niso dopustne (razen v primeru rumenih pasov). Prav tako lokalne zožitve niso dopustne, kjer so v profilu ceste površine za parkiranje. <i>* Izjema so projekti, za katere je projektiranje zaključeno, vsa potrebna dovoljenja in soglasja pa pridobljena do 1. 1. 2023 - v teh primerih velja kot pogoj minimalna širina 1,5 m.</i> <i>** Skladno z 28. ali 32. členom Pravilnika o projektiranju cest.</i>	Utemeljitev: Na ključnih peš površinah so zagotovljene širine, ki presegajo minimalni standard 1,6 m. V prometni zasnovi so predvidena čakališča minimalne širine 2,0 m, prehoda za pešce širine 2,0 m, na gradbeni situaciji pa so ob novi peš povezavi prikazane širine približno 1,73 m, 1,97 m oziroma 2,24 m, zato lokalno ni predvidenih zožitev pod razpisni minimum. Pri izvedbi mora izvajalec ohraniti proste profile pešca in predvidene odmike opreme. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 4.4.1, str. 31; pogl. 4.4.3, str. 33; PZI, grafični del, risba 1.1.3 »Gradbena in ureditvena situacija«, str. 3.
Univerzalno oblikovanje	Vse površine za pešce morajo biti načrtovane tako, da omogočajo varno in neovirano samostojno gibanje oseb na invalidskih vozičkih ter drugih oseb z oviranostmi. Vsi prehodi preko cestišča morajo biti nivojski (dvignjen prehod za pešce) ali imeti klančino z naklonom največ 1:12 (8,3 %), minimalne širine 1,2 m. Enako velja za druge spremembe nivoja. Kjer se zaradi klančine zožuje profil pločnika, je treba upoštevati pogoje za lokalne zožitve pri pogoju Minimalna širina. Prehodi morajo biti opremljeni s taktilnimi oznakami, skladnimi s priročnikom »Z belo palico po mestu«.	Utemeljitev: Nove in prenovljene peš površine so zasnovane po načelih univerzalne graditve: predvidene so ustrezne širine, urejeni robovi, prilagojeni prehodi oziroma klančine, varno vodenje med peš površinami in peroni ter taktilne oznake za slepe in slabovidne. Na prehodih je predviden opozorilni pas širine 60 cm pri poglobljenih robnikih, mesta prehodov in vstopov na avtobus pa so označena s taktilnimi elementi; čez vozišče je predvidena reliefna vodilna linija širine 15 cm. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 3.7 »Univerzalna graditev in raba objektov«, str. 12; pogl. 4.4.4 »Taktilne oznake«, str. 35; IP, pogl. 5.1.3, str. 40 in pogl. 5.2.4, str. 56–58.
Prehodnost cest	Razdalja med prehodi za pešce ne sme biti več kot 200 m, razen, kjer to zaradi rabe prostora ni smiselno (npr. kmetijska zemljišča, večja industrijska območja brez vhodov na eni strani ceste...). V primeru cest brez označenih prehodov in brez neprekinjene sredinske črte na ulici z omejitvijo hitrosti 30 km/h ali manj, pogoj ne velja.	Utemeljitev: Na območju AP sta prehoda za pešce načrtovana čez uvozni in izvozni priključek na Maistrovo ulico, s čimer je zagotovljena prehodnost cest oziroma priključkov v neposredni bližini postajališča. Razdalja med prehodi in dostopi do peronov je bistveno manjša od 200 m; novi in obstoječi prehodi so v skladu z zahtevami razpisa umeščeni na mestih glavnih peš tokov med trgom, Zdravstvenim domom, Maistrovo ulico in postajališčem. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 4.4.3, str. 33; PZI, grafični del, risba 1.1.3, str. 3; IP, pogl. 5.2.4, str. 57–58.
Odmiki ovir od površin za pešce (in/ali kolesarje)	Površine za pešce morajo biti načrtovane tako, da ni ovir v prostih profilih pešca (in/ali kolesarja) in so zagotovljeni odmiki skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji. Za oviro se šteje vsakršno fizično vertikalno oviro (npr. drogovi prometih znakov, semaforjev, javne razsvetljave, varnostne ograje, nadstrešnice avtobusnih postajališč, koši za smeti, letni vrtovi lokalov, oglasni panoji ipd.).	Utemeljitev: Urbana in prometna oprema je načrtovana izven prostih profilov pešcev oziroma kolesarjev: klopi, koši, stojala za kolesa, kartomat, digitalni prikazovalnik, zapornice in taktilne oznake so umeščeni kot sestavni del zunanje ureditve, pri prometnih znakih pa je v PZI določeno, da morajo biti postavitve, višina in odmiki izvedeni skladno z veljavnimi predpisi in detajli. Peš površine, dostopi in prehodi so zasnovani brez nepotrebnih ovir, kar izpolnjuje pogoj prostega profila. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 3.7, str. 12; pogl. 4.4.3, str. 33; pogl. 4.4.4, str. 34–35; PZI, grafični del, risba 1.1.3, str. 3.
Obojestranska povezava in dostop do infrastrukture	Pločnika morata biti urejena na obeh straneh ceste, razen, kjer na eni strani ceste ni ne izhodišč ne ciljev poti, ali v primeru cest brez označenih prehodov in brez neprekinjene sredinske črte na ulici oz. cesti. Do površin za pešce mora imeti dostop vsak vhod v objekt.	Utemeljitev: V obsegu posega in neposredni bližini so površine za pešce in dostopi urejeni na vseh funkcionalno pomembnih straneh AP (ob cestišču obojestranski pločniki): z vzhoda iz trga, z juga iz območja parkirišča in s severozahoda iz obstoječega javnega pločnika. Nova trasa pločnika dodatno poveže trško jedro, Zdravstveni dom in Maistrovo ulico, do peronov in čakalnih površin pa so predvidene neprekinjene peš navezave. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 2.3.3, str. 10; pogl. 4.4.2, str. 31; PZI, grafični del, risba 1.1.3, str. 3; IP, pogl. 5.1.3, str. 40.

Posebni pogoji za predmetni ukrep	Opis pogoja za ugotavljanje upravičenosti	Utemeljitev
	V primeru gradnje oz. rekonstrukcije premostitvenega objekta, mora biti z obeh/vseh dostopov do premostitvenega objekta zagotovljena varna infrastruktura za pešce.	

Poglavje 7.4.2 Posebni pogoji za ukrep »infrastruktura za kolesarje - parkirišča za kolesa«

Posebni pogoji za ukrep »infrastruktura za kolesarje - parkirišča za kolesa«

Posebni pogoji za predmetni ukrep	Opis pogoja za ugotavljanje upravičenosti	Utemeljitev
Skladnost s smernicami	Parkirišče je tehnično načrtovano skladno s Smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih. Mikrolokacija in normativi števila parkirnih mest za kolesa morajo upoštevati usmeritve predmetnih smernic.	Utemeljitev: Parkirišče za kolesa (v sklopu objekta P2) je umeščeno neposredno na območju AP, zato podpira intermodalno povezavo kolo-JPP in je funkcionalno vezano na cilj poti - perone in čakalne površine. Predvidena so stojala tipa Atriva NSK-06 ali enakovredna, iz vroče cinkanega jekla, vbetonirana oziroma sidrana v AB ploščo. Mikrolokacija je razvidna iz gradbene situacije in tehničnega opisa urbane opreme; ureditev je skladna z usmeritvami za varno, pregledno in uporabnikom prijazno parkiranje koles. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 2.3.3, str. 10; pogl. 4.4.4 »Stojala za kolesa«, str. 34; PZI, grafični del, risba 1.1.3, 1.4.2., str. 3; IP, pogl. 5.2.4, str. 58.
Zagotavljanje polnjenja e-koles in parkiranja tovornih koles	Parkirišča za kolesa, ki predvidevajo vzpostavitev več kot 10 parkirnih mest, morajo za vsaj 30 % parkirnih mest omogočati brezplačno polnjenje električnih koles. Parkirišča za kolesa, ki predvidevajo vzpostavitev 20 ali več parkirnih mest, morajo zagotoviti najmanj 10 % parkirnih mest za parkiranje večjih koles (tovorna kolesa, kolesa za invalide, tricikel, kolesa s kolesarsko prikolico, ipd.).	Utemeljitev: Predvidena je postavitev 5 stojal oziroma 10 parkirnih mest za kolesa. Ker ureditev ne presega 10 parkirnih mest, razpisni pogoj obveznega brezplačnega polnjenja za vsaj 30 % mest formalno ni sprožen, projekt pa kljub temu predvideva 3 parkirna mesta za električna kolesa (30 % od 10 PMk) in polnilnico za e-kolesa. Ker ureditev ne dosega 20 parkirnih mest, pogoj najmanj 10 % mest za večja oziroma tovorna kolesa ni relevanten. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 4.4.4 »Stojala za kolesa« in »Stenska polnilnica za kolesa«, str. 34; PZI, grafični del, risba 1.4.2., IP, pogl. 5.2.4 »Urbana oprema«, str. 58.
Zagotovljen dostop do parkirišča za kolesarje	Novo parkirišče ima/bo imelo zagotovljen varen dostop s kolesom. Varen dostop predstavlja zagotovljena varna infrastruktura za kolesarja do mikrolokacije parkirišča.	Utemeljitev: Kolesarsko parkirišče ima varen dostop z območja Maistrove ulice oziroma iz obstoječih prometnih in kolesarskih navezav v neposredni okolici. PZI preverja preglednost priključkov tudi za kolesarski promet (upoštevana je preglednostna razdalja 41 m), stojala pa so umeščena ob AP tako, da kolesar po parkiranju neposredno dostopa do peš oziroma čakalnih površin in peronov. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 2.3.5, str. 10; pogl. 4.4.3 »Preglednost«, str. 34; pogl. 4.4.4, str. 34; PZI, grafični del, risba 1.1.3, str. 3.
Oddaljenost parkirišča za kolesarje od cilja poti	Oddaljenost parkirišča od najpogostejšega cilja poti v bližini parkirišča ne presega 80 m in hkrati ni večja od razdalje do najbližjega parkirišča za osebna vozila, razen za vozila invalidnih oseb (znak 5352). Vlagatelj v vlogi definira cilj poti, za katerega gradi javna parkirna mesta za kolesa.	Utemeljitev: Glavni cilj poti je avtobusno postajališče Lenart oziroma peroni in čakalne površine JPP. Kolesarsko parkirišče je umeščeno neposredno na območje AP, zato je oddaljenost do cilja bistveno manjša od 80 m in praviloma krajša oziroma najmanj enakovredna razdalji do najbližjih parkirišč za osebna vozila na zahodni strani območja. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 2.3.3, str. 10; pogl. 4.4.4, str. 34; PZI, grafični del, risba 1.1.3, str. 3; IP, pogl. 5.2.4, str. 58.
Dostopnost	Parkirišče za kolesa bo javno in pod enakimi pogoji dostopno vsem uporabnikom.	Utemeljitev: Parkirišče za kolesa je del javne prometne infrastrukture avtobusnega postajališča in je namenjeno uporabnikom JPP ter drugim uporabnikom javnega prostora pod enakimi pogoji. Umeščeno je na območje namenskih površin za JPP ob peronih oziroma čakalnih površinah in ni predvideno kot zasebno ali interno parkirišče. Razvidno iz: IP, pogl. 1.3 »Namen in razlogi investicijskega projekta«, str. 5-6; pogl. 5.2.4, str. 58; PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 4.4.4, str. 34.

Točkovanje 9.2 Merila za ukrep »ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)«.

Merilo	Število točk	Utemeljitev
Postaja/postajališče omogoča neposredne prestopne med različnimi storitvami prevoza: – 2 različna podsistema (železniški in medkrajevni, železniški in mestni, medkrajevni in mestni potniški promet, pri čemer je razdalja za prestop največ 200 m): 20 točk – 1 podsistem z omogočenim prestopom na sistem izposoje javnih koles (pri čemer je razdalja za prestop največ 50 m): 10 točk – postaja/postajališče ne omogoča prestopov med različnimi storitvami prevoza: 0 točk	0	Utemeljitev: Za merilo se uveljavlja 0 točk: AP Lenart sicer omogoča prestop na sistem izposoje javnih koles v neposredni bližini (obstoječa postaja oziroma kontejner za izposajo pri Mercatorju/stari pošti v Lenartu, zračne razdalje okoli 70m do območja AP). Projekt dodatno izboljšuje intermodalnost z javnim parkiriščem za kolesa ob AP, vendar kolesarnica v projektu ni sistem javne izposoje. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 4.4.4 »Stojala za kolesa«, str. 34; IP, pogl. 5.2.4, str. 58
Število parov voženj na dan z avtobusne postaje/postajališča: – nad 23: 20 točk – nad 15 in do vključno 23: 10 točk – nad 8 in do vključno 15: 5 točk – do vključno 8: 0 točk <i>Za ocenjevanje vloge po tem merilu mora vlagatelj k vlogi priložiti dokazilo o številu parov voženj rednega linijskega prometa na dan z avtobusne postaje/postajališča. Za medkrajevni linijski potniški promet mora vlagatelj dokazilo pridobiti od Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa, d. o. o.</i>	20	Utemeljitev: Uveljavlja se 20 točk, ker je iz priloženega dokazila DUJPP za postajno točko Lenart v SI.G. - 01 razvidno več kot 23 parov voženj rednega linijskega avtobusnega prometa na dan. Dokazilo prikazuje številne prihode in odhode v razponu celotnega dne ter potrjuje najvišji razred merila. Razvidno iz: Stanje na postajni točki »Lenart v SI.G. - 01«, veljavnost 9. 9. 2025, str. 1-16 (dokazilo DUJPP, priloženo vlogi, Priloga 2).
a) Omejitev hitrosti mimo <u>avtobusnega postajališča</u> znaša: – do vključno 20 km/h: 20 točk – 30 km/h: 15 točk – 40 km/h: 5 točk – 50 km/h ali več: 0 točk b) Omejitev hitrosti na območju <u>avtobusne postaje</u> znaša: – do vključno 20 km/h: 20 točk – 30 km/h: 15 točk	15	Utemeljitev: Uveljavlja se 15 točk, ker je na cesti mimo območja AP oziroma na območju AP uveljavljena omejitev hitrosti 30 km/h. Omejitev je skladna z varnostnim konceptom projekta, ki z ožjimi priključki, razširjenim sredinskim otokom, skrajšanimi prehodi in čakališči dodatno umirja promet. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 2.3.5, str. 10 in pogl. 4.4.1, str. 31; Priloga 1: dokazilo o omejitvi hitrosti 30 km/h na Maistrovi ulici.
Urejenost javnega prostora v okolici postaje/postajališča: projekt vključuje načrt arhitekture, urbanizma ali krajinske arhitekture.	20	Utemeljitev: Uveljavlja se 20 točk. Projekt vključuje vodilni načrt oziroma načrt s področja arhitekture, ki obravnava celovito arhitekturno zasnovno območja, prenovo nadstrešnic, tlakovane in peš površine, zeleno ureditev, urbano opremo ter oblikovno uskladitev javnega prostora. Urejenost javnega prostora je v IP opredeljena kot ena izmed ključnih vsebin investicije. Razvidno iz: PZI, 1 - vodilni načrt / načrt arhitekture, naslovna stran in kazalo, str. 1-3; PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 2.3.4, str. 10 in pogl. 4.4.4, str. 34-35; IP, pogl. 5.1.3, str. 40-42.
a) <u>Avtobusno postajališče</u> predvideva sredinski ločilni otok ob oznaki postajališče, ki onemogoča prehitevanje avtobusa v času njegove ustavitve. b) Peroni <u>avtobusne postaje</u> niso neposredno ob javni cesti.	10	Utemeljitev: Uveljavlja se 10 točk. Avtobusno postajališče ima urejen ločen priključek z javne ceste, kar preprečuje prehitevanje avtobusov in zmanjšuje tveganje za nastanek konfliktnih situacij. Peroni niso umeščeni neposredno ob javno cesto, temveč znotraj ločenega območja namenskih površin za javni potniški promet, ki vključuje uvoz in izvoz na Maistrovo ulico, enosmerni prometni režim, zapornice ter manipulativne površine za avtobuse. Takšna ureditev omogoča bolj nadzorovano gibanje avtobusov, hkrati pa z razširjenim sredinskim otokom in ožanjem priključkov dodatno zmanjšuje konfliktno točko ter izboljšuje varnost pešcev in drugih udeležencev v prometu. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 2.3.5, str. 10; pogl. 4.4.1-4.4.2, str. 31; PZI, grafični del, risba 1.1.3, str. 3; Gradbeno dovoljenje, tč. 1 in 5, str. 1-2.
Predvideno je obveščanje potnikov o prihodu avtobusov v realnem času na elektronskem prikazovalniku na postaji/postajališču.	10	Utemeljitev: Uveljavlja se 10 točk. V projektu je predvidena tehnična oprema za digitalno informiranje potnikov: digitalni prikazovalnik je umeščen na hrbtni strani kartomata in je namenjen prikazu vozniških redov, avtobusnih linij, označitev peronov ter drugih pomembnih obvestil. Oprema omogoča vzpostavitev obveščanja o prihodih avtobusov v realnem času ob razpoložljivosti oziroma integraciji podatkov upravljavca sistema medkrajevnega JPP. Razvidno iz: PZI, Zbirno tehnično poročilo, pogl. 4.4.4 »Digitalni zaslon«, str. 34; IP, pogl. 5.2.4 »Digitalni prikazovalnik informacij«, str. 58.



STANJE NA POSTAJNI TOČKI

Postajna točka: **Lenart v SI.G. - 01**

Veljavnost na dan: 09.09.2025

Registrska oznaka	Številka voznje	Postajna točka od	Postajna točka do	Prihod	Odhod	Režim	Status
PR A22 2175 7	404574	Lenart v SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01		03:50	DŠ	R
PR A22 2140 9	416237	Lenart v SI.G. - 01	G.Radgona - 01		04:05	DŠP	R
PR A22 2150 8	410922	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		04:30	DŠ	R
PR A22 2175 7	404562	Lenart v SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01		04:30	DŠP	R
PR A22 2175 7	404564	Lenart v SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01		04:50	DŠ	R
PR A22 2180 6	417135	Lenart v SI.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		04:55	DŠ	R
PR A22 2150 8	410923	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		04:55	DŠP	R
PR A22 2175 7	404563	Lenart v SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01		04:55	DŠP	R
PR A22 2150 8	410924	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		05:00	DŠ	R
PR A22 2185 6	407522	Lenart v SI.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		05:10	DŠP	R
PR A22 2180 6	417146	Lenart v SI.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		05:15	DŠP	R
PR A22 2192 0	398581	Lenart v SI.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		05:25	DŠ	R
PR A22 2150 8	410925	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		05:30	DŠ	R
PR A22 2170 2	399016	Lenart v SI.G. - 01	Jurovski Dol - 01		05:30	DŠP	R
PR A22 2175 7	404566	Lenart v SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01		05:50	DŠ	R
PR A22 2604 0	436663	Lenart v SI.G. - 01	Ptuj AP - 02		05:50	DŠP	R
PR A22 2265 1	397091	Lenart v SI.G. - 01	Ptuj AP - 02		05:50	DŠP	R
PR A22 2260 3	436691	Lenart v SI.G. - 01	Ptuj AP - 02		05:50	OBV	R
PR A22 2175 7	404565	Lenart v SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01		05:55	DŠP	R
PR A22 2180 6	417136	Lenart v SI.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		06:00	DŠ	R
PR A22 2150 8	410926	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		06:00	DŠ	R
PR A22 2190 2	407542	Lenart v SI.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		06:00	DŠP	R
PR A22 2185 6	407523	Lenart v SI.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		06:10	DŠ	R
PR A22 2185 6	407524	Lenart v SI.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		06:20	DŠP	R
PR A22 2170 2	399017	Lenart v SI.G. - 01	Jurovski Dol - 01		06:26	DŠ	R
PR A22 2170 2	399018	Lenart v SI.G. - 01	Jurovski Dol - 01		06:26	DŠP	R
PR A22 2151 7	417512	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		06:30	DŠ	R
PR A22 2150 8	410927	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		06:30	DŠP	R

STANJE NA POSTAJNI TOČKI

Postajna točka: **Lenart v SI.G. - 01**

Veljavnost na dan: 09.09.2025

Registrska oznaka	Številka vožnje	Postajna točka od	Postajna točka do	Prihod	Odhod	Režim	Status
PR A22 2180 6	417147	Lenart v SI.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		06:30	DŠP	R
PR A22 2265 1	397092	Lenart v SI.G. - 01	Ptuj AP - 02		06:35	DŠ	R
PR A22 2261 5	436973	Lenart v SI.G. - 01	Ptuj AP - 02		06:40	DŠ	R
PR A22 2150 8	410961	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		06:50	DŠ	R
PR A22 2151 7	417513	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		06:50	DŠ	R
PR A22 2181 0	417190	Lenart v SI.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		07:00	DŠ	R
PR A22 2150 8	410928	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		07:00	DŠ	R
PR A22 2150 8	410930	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		07:30	DŠ	R
PR A22 2175 7	404567	Lenart v SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01		07:30	DŠ	R
PR A22 2150 8	410929	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		07:30	DŠP	R
PR A22 2150 8	410960	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		08:00	DŠ	R
PR A22 2180 6	417158	Lenart v SI.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		08:00	NEP	R
PR A22 2180 6	417155	Lenart v SI.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		08:00	SO	R
PR A22 2155 2	415510	Lenart v SI.G. - 01	Negova - 01		08:05	DŠ	R
PR A22 2150 8	410932	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		08:30	DŠ	R
PR A22 2175 7	404568	Lenart v SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01		08:30	DŠP	R
PR A22 2180 6	417148	Lenart v SI.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		08:30	DŠP	R
PR A22 2150 8	410931	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		08:30	DŠP	R
PR A22 2180 6	417137	Lenart v SI.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		09:00	DŠ	R
PR A22 2265 1	397093	Lenart v SI.G. - 01	Ptuj AP - 02		09:00	DŠP	R
PR A22 2604 0	436660	Lenart v SI.G. - 01	Ptuj AP - 02		09:10	DŠ	R
PR A22 2260 3	436695	Lenart v SI.G. - 01	Ptuj AP - 02		09:10	OBV	R
PR A22 2150 8	410934	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		09:30	DŠ	R
PR A22 2150 8	410933	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		09:30	DŠP	R
PR A22 2604 0	436664	Lenart v SI.G. - 01	Ptuj AP - 02		09:35	DŠP	R
PR A22 2260 3	436692	Lenart v SI.G. - 01	Ptuj AP - 02		09:35	OBV	R
PR A22 2185 6	407525	Lenart v SI.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		10:00	DŠ	R
PR A22 2265 1	397094	Lenart v SI.G. - 01	Ptuj AP - 02		10:00	DŠ	R
PR A22 2180 6	417159	Lenart v SI.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		10:05	NEP	R

STANJE NA POSTAJNI TOČKI

Postajna točka: **Lenart v Sl.G. - 01**

Veljavnost na dan: 09.09.2025

Registrska oznaka	Številka vožnje	Postajna točka od	Postajna točka do	Prihod	Odhod	Režim	Status
PR A22 2190 2	407540	Lenart v Sl.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		10:15	DŠ	R
PR A22 2175 7	404570	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01		10:30	DŠ	R
PR A22 2180 6	417138	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/Sl.G. - 01		10:30	DŠ	R
PR A22 2150 8	410936	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		10:30	DŠ	R
PR A22 2150 8	410935	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		10:30	DŠP	R
PR A22 2180 6	417149	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/Sl.G. - 01		10:30	DŠP	R
PR A22 2175 7	404569	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01		10:30	DŠP	R
PR A22 2170 2	399019	Lenart v Sl.G. - 01	Jurovski Dol - 01		11:00	DŠ	R
PR A22 2180 6	417156	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/Sl.G. - 01		11:00	SO	R
PR A22 2150 8	410938	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		11:30	DŠ	R
PR A22 2180 6	417139	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/Sl.G. - 01		11:30	DŠ	R
PR A22 2150 8	410937	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		11:30	DŠP	R
PR A22 2170 2	399020	Lenart v Sl.G. - 01	Jurovski Dol - 01		11:30	DŠP	R
PR A22 2604 0	436661	Lenart v Sl.G. - 01	Ptuj AP - 02		11:35	DŠ	R
PR A22 2260 3	436696	Lenart v Sl.G. - 01	Ptuj AP - 02		11:35	OBV	R
PR A22 2185 6	407526	Lenart v Sl.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		11:55	DŠ	R
PR A22 2190 2	407543	Lenart v Sl.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		12:00	DŠP	R
PR A22 2180 6	417140	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/Sl.G. - 01		12:30	DŠ	R
PR A22 2150 8	410940	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		12:30	DŠ	R
PR A22 2170 2	399021	Lenart v Sl.G. - 01	Jurovski Dol - 01		12:30	DŠP	R
PR A22 2180 6	417150	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/Sl.G. - 01		12:30	DŠP	R
PR A22 2150 8	410939	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		12:30	DŠP	R
PR A22 2170 2	399022	Lenart v Sl.G. - 01	Jurovski Dol - 01		12:35	DŠ	R
PR A22 2150 8	410941	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		13:00	DŠ	R
PR A22 2265 1	397095	Lenart v Sl.G. - 01	Ptuj AP - 02		13:00	DŠ	R
PR A22 2265 1	397096	Lenart v Sl.G. - 01	Ptuj AP - 02		13:00	DŠP	R
PR A22 2604 0	436665	Lenart v Sl.G. - 01	Ptuj AP - 02		13:25	DŠP	R
PR A22 2260 3	436693	Lenart v Sl.G. - 01	Ptuj AP - 02		13:25	OBV	R
PR A22 2150 8	410943	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		13:30	DŠ	R

STANJE NA POSTAJNI TOČKI

Postajna točka: **Lenart v Sl.G. - 01**

Veljavnost na dan: 09.09.2025

Registrska oznaka	Številka vožnje	Postajna točka od	Postajna točka do	Prihod	Odhod	Režim	Status
PR A22 2180 6	417141	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/Sl.G. - 01		13:30	DŠ	R
PR A22 2180 6	417151	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/Sl.G. - 01		13:30	DŠP	R
PR A22 2150 8	410942	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		13:30	DŠP	R
PR A22 2175 7	404571	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01		13:30	DŠP	R
PR A22 2180 6	417160	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/Sl.G. - 01		13:30	NEP	R
PR A22 2180 6	417157	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/Sl.G. - 01		13:30	SO	R
PR A22 2175 7	404575	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01		13:40	DŠ	R
PR A22 2185 6	407527	Lenart v Sl.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		13:45	DŠ	R
PR A22 2151 7	417514	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		13:45	DŠ	R
PR A22 2150 8	410944	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		14:00	DŠ	R
PR A22 2185 6	407528	Lenart v Sl.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		14:00	DŠP	R
PR A22 2605 1	436972	Lenart v Sl.G. - 01	Ptuj AP - 02		14:05	DŠ	R
PR A22 2262 4	436698	Lenart v Sl.G. - 01	Ptuj AP - 02		14:05	OBV	R
PR A22 2151 7	417515	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		14:25	DŠ	R
PR A22 2150 8	410946	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		14:30	DŠ	R
PR A22 2180 6	417142	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/Sl.G. - 01		14:30	DŠ	R
PR A22 2190 2	407541	Lenart v Sl.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		14:30	DŠ	R
PR A22 2180 6	417152	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/Sl.G. - 01		14:30	DŠP	R
PR A22 2265 1	397097	Lenart v Sl.G. - 01	Ptuj AP - 02		14:30	DŠP	R
PR A22 2150 8	410945	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		14:30	DŠP	R
PR A22 2170 2	399024	Lenart v Sl.G. - 01	Jurovski Dol - 01		14:35	DŠ	R
PR A22 2170 2	399023	Lenart v Sl.G. - 01	Jurovski Dol - 01		14:35	DŠP	R
PR A22 2265 1	397098	Lenart v Sl.G. - 01	Ptuj AP - 02		14:40	DŠ	R
PR A22 2185 6	407529	Lenart v Sl.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		14:45	DŠ	R
PR A22 2175 7	404576	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01		14:45	DŠ	R
PR A22 2151 7	417516	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		14:48	DŠ	R
PR A22 2150 8	410963	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		15:00	DŠ	R
PR A22 2190 2	407544	Lenart v Sl.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		15:00	DŠP	R
PR A22 2185 6	407530	Lenart v Sl.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		15:00	DŠP	R

STANJE NA POSTAJNI TOČKI

Postajna točka: **Lenart v Sl.G. - 01**

Veljavnost na dan: 09.09.2025

Registrska oznaka	Številka vožnje	Postajna točka od	Postajna točka do	Prihod	Odhod	Režim	Status
PR A22 2181 0	417191	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		15:30	DŠ	R
PR A22 2150 8	410948	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		15:30	DŠ	R
PR A22 2180 6	417153	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		15:30	DŠP	R
PR A22 2175 7	404572	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01		15:30	DŠP	R
PR A22 2150 8	410947	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		15:30	DŠP	R
PR A22 2604 0	436666	Lenart v Sl.G. - 01	Ptuj AP - 02		15:35	DŠP	R
PR A22 2260 3	436694	Lenart v Sl.G. - 01	Ptuj AP - 02		15:35	OBV	R
PR A22 2186 0	407533	Lenart v Sl.G. - 01	Sp.Ivanjci - 03		15:40	DŠ	R
PR A22 2175 7	404577	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01		15:40	DŠ	R
PR A22 2155 2	415511	Lenart v Sl.G. - 01	Negova - 01		16:05	DŠ	R
PR A22 2175 7	404580	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01		16:30	DŠ	R
PR A22 2150 8	410950	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		16:30	DŠ	R
PR A22 2180 6	417143	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		16:30	DŠ	R
PR A22 2175 7	404573	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01		16:30	DŠP	R
PR A22 2150 8	410949	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		16:30	DŠP	R
PR A22 2180 6	417154	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		16:30	DŠP	R
PR A22 2265 1	397099	Lenart v Sl.G. - 01	Ptuj AP - 02		16:50	DŠ	R
PR A22 2604 0	436662	Lenart v Sl.G. - 01	Ptuj AP - 02		17:10	DŠ	R
PR A22 2260 3	436697	Lenart v Sl.G. - 01	Ptuj AP - 02		17:10	OBV	R
PR A22 2150 8	410952	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		17:30	DŠ	R
PR A22 2175 7	404578	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01		17:30	DŠ	R
PR A22 2181 0	417192	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		17:30	DŠP	R
PR A22 2170 2	399025	Lenart v Sl.G. - 01	Jurovski Dol - 01		17:30	DŠP	R
PR A22 2150 8	410951	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		17:30	DŠP	R
PR A22 2180 6	417144	Lenart v Sl.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		18:30	DŠ	R
PR A22 2150 8	410954	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		18:30	DŠ	R
PR A22 2185 6	407531	Lenart v Sl.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		18:30	DŠ	R
PR A22 2150 8	410953	Lenart v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01		18:30	DŠP	R
PR A22 2175 7	404579	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01		19:30	DŠ	R

STANJE NA POSTAJNI TOČKI

Postajna točka: **Lenart v SI.G. - 01**

Veljavnost na dan: 09.09.2025

Registrska oznaka	Številka vožnje	Postajna točka od	Postajna točka do	Prihod	Odhod	Režim	Status
PR A22 2150 8	410956	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		19:30	DŠ	R
PR A22 2150 8	410955	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		19:30	DŠP	R
PR A22 2151 7	417517	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		20:00	DŠ	R
PR A22 2180 6	417145	Lenart v SI.G. - 01	Selce/SI.G. - 01		20:30	DŠ	R
PR A22 2150 8	410958	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		20:30	DŠ	R
PR A22 2190 2	407545	Lenart v SI.G. - 01	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01		20:30	DŠ	R
PR A22 2150 8	410957	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		20:30	DŠP	R
PR A22 2150 8	410962	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		21:25	DŠ	R
PR A22 2150 8	410959	Lenart v SI.G. - 01	Maribor AP - 01		21:30	DŠP	R
PR A22 2140 9	416238	Lenart v SI.G. - 01	G.Radgona - 01		22:50	DŠ	R
PR A22 2175 7	404574	Lenart v SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01	04:50		DŠ	R
PR A22 2180 6	417174	Selce/SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01	04:50		DŠP	R
PR A22 2180 6	417161	Selce/SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01	04:55		DŠ	R
PR A22 2140 9	416235	G.Radgona - 01	Lenart v SI.G. - 01	04:55		DŠP	R
PR A22 2140 9	416149	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	04:55	04:55	DŠ	R
PR A22 2145 2	409549	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	04:55	04:55	NEP	R
PR A22 2145 2	409522	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	04:55	04:55	SO	R
PR A22 2155 2	415512	Negova - 01	Lenart v SI.G. - 01	05:00		DŠ	R
PR A22 2140 9	416192	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	05:08	05:08	DŠ	R
PR A22 2140 9	416150	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	05:15	05:15	DŠ	R
PR A22 2185 6	407510	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v SI.G. - 01	05:23		DŠ	R
PR A22 2604 0	436672	Ptuj AP - 02	Lenart v SI.G. - 01	05:24		DŠP	R
PR A22 2150 8	410881	Maribor AP - 01	Lenart v SI.G. - 01	05:30		DŠ	R
PR A22 2175 7	404562	Lenart v SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01	05:30		DŠP	R
PR A22 2140 9	416239	Maribor AP - 01	Benedikt v SI.G. - 02	05:38	05:38	DŠ	R
PR A22 2265 1	397083	Ptuj AP - 02	Lenart v SI.G. - 01	05:46		DŠP	R
PR A22 2260 3	436682	Ptuj AP - 02	Lenart v SI.G. - 01	05:47		OBV	R
PR A22 2260 3	436687	Ptuj AP - 02	Lenart v SI.G. - 01	05:47		OBV	R
PR A22 2140 9	416193	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	05:48	05:48	DŠ	R

STANJE NA POSTAJNI TOČKI

Postajna točka: **Lenart v Sl.G. - 01**

Veljavnost na dan: 09.09.2025

Registrska oznaka	Številka voznje	Postajna točka od	Postajna točka do	Prihod	Odhod	Režim	Status
PR A22 2604 0	436667	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	05:49		DŠ	R
PR A22 2175 7	404564	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	05:50		DŠ	R
PR A22 2155 2	415514	Negova - 01	Lenart v Sl.G. - 01	05:50		DŠ	R
PR A22 2180 6	417162	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	05:52		DŠ	R
PR A22 2140 9	416194	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	05:53	05:53	DŠP	R
PR A22 2175 7	404563	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	05:55		DŠP	R
PR A22 2190 2	407537	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v Sl.G. - 01	05:57		DŠP	R
PR A22 2185 6	407511	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v Sl.G. - 01	05:58		DŠP	R
PR A22 2140 9	416147	Benedikt v Sl.G. - 01	Maribor AP - 01	05:58	05:58	DŠ	R
PR A22 2150 8	410882	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	06:00		DŠ	R
PR A22 2140 9	416151	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	06:00	06:00	DŠ	R
PR A22 2140 9	416152	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	06:00	06:00	DŠP	R
PR A22 2145 2	409540	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	06:01	06:01	NEP	R
PR A22 2145 2	409523	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	06:01	06:01	SO	R
PR A22 2185 6	407512	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v Sl.G. - 01	06:08		DŠ	R
PR A22 2140 9	416195	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	06:08	06:08	DŠ	R
PR A22 2190 2	407534	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v Sl.G. - 01	06:12		DŠ	R
PR A22 2180 6	417175	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	06:12		DŠP	R
PR A22 2140 9	416153	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	06:15	06:15	DŠ	R
PR A22 2170 2	399008	Jurovski Dol - 02	Lenart v Sl.G. - 01	06:25		DŠ	R
PR A22 2170 2	399007	Jurovski Dol - 02	Lenart v Sl.G. - 01	06:25		DŠP	R
PR A22 2140 9	416154	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	06:25	06:25	DŠ	R
PR A22 2150 8	410883	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	06:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410884	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	06:30		DŠP	R
PR A22 2265 1	397084	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	06:31		DŠ	R
PR A22 2185 6	407513	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v Sl.G. - 01	06:48		DŠ	R
PR A22 2175 7	404566	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	06:50		DŠ	R
PR A22 2140 9	416196	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	06:53	06:53	DŠ	R
PR A22 2140 9	416197	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	06:53	06:53	DŠP	R

STANJE NA POSTAJNI TOČKI

Postajna točka: **Lenart v SI.G. - 01**

Veljavnost na dan: 09.09.2025

Registrska oznaka	Številka vožnje	Postajna točka od	Postajna točka do	Prihod	Odhod	Režim	Status
PR A22 2141 3	410880	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	06:53	06:53	OBV	R
PR A22 2175 7	404565	Lenart v SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01	06:55		DŠP	R
PR A22 2145 2	409550	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	06:55	06:55	NEP	R
PR A22 2145 2	409532	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	06:55	06:55	SO	R
PR A22 2180 6	417163	Selce/SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01	06:57		DŠ	R
PR A22 2140 9	416148	Benedikt v SI.G. - 01	Maribor AP - 01	06:58	06:58	DŠ	R
PR A22 2150 8	410885	Maribor AP - 01	Lenart v SI.G. - 01	07:00		DŠ	R
PR A22 2140 9	416155	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	07:00	07:00	DŠ	R
PR A22 2140 9	416156	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	07:00	07:00	DŠP	R
PR A22 2140 9	416157	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	07:15	07:15	DŠ	R
PR A22 2190 2	407535	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v SI.G. - 01	07:22		DŠ	R
PR A22 2180 6	417176	Selce/SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01	07:27		DŠP	R
PR A22 2150 8	410886	Maribor AP - 01	Lenart v SI.G. - 01	07:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410887	Maribor AP - 01	Lenart v SI.G. - 01	07:30		DŠP	R
PR A22 2185 6	407514	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v SI.G. - 01	07:48		DŠ	R
PR A22 2140 9	416198	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	07:53	07:53	DŠ	R
PR A22 2140 9	416199	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	07:53	07:53	DŠP	R
PR A22 2150 8	410888	Maribor AP - 01	Lenart v SI.G. - 01	08:00		DŠ	R
PR A22 2140 9	416158	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	08:00	08:00	DŠ	R
PR A22 2140 9	416159	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	08:00	08:00	DŠP	R
PR A22 2170 2	399009	Jurovski Dol - 02	Lenart v SI.G. - 01	08:20		DŠ	R
PR A22 2150 8	410889	Maribor AP - 01	Lenart v SI.G. - 01	08:30		DŠ	R
PR A22 2180 6	417164	Selce/SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01	08:30		DŠ	R
PR A22 2175 7	404567	Lenart v SI.G. - 01	Lenart v SI.G. - 01	08:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410890	Maribor AP - 01	Lenart v SI.G. - 01	08:30		DŠP	R
PR A22 2604 0	436668	Ptuj AP - 02	Lenart v SI.G. - 01	08:39		DŠ	R
PR A22 2265 1	397085	Ptuj AP - 02	Lenart v SI.G. - 01	08:41		DŠP	R
PR A22 2190 2	407538	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v SI.G. - 01	08:52		DŠP	R
PR A22 2140 9	416200	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	08:53	08:53	DŠ	R

STANJE NA POSTAJNI TOČKI

Postajna točka: **Lenart v Sl.G. - 01**

Veljavnost na dan: 09.09.2025

Registrska oznaka	Številka vožnje	Postajna točka od	Postajna točka do	Prihod	Odhod	Režim	Status
PR A22 2140 9	416201	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	08:53	08:53	DŠP	R
PR A22 2180 6	417184	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	08:57		NEP	R
PR A22 2180 6	417187	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	08:57		SO	R
PR A22 2140 9	416160	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	09:00	09:00	DŠ	R
PR A22 2140 9	416161	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	09:00	09:00	DŠP	R
PR A22 2145 2	409541	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	09:01	09:01	NEP	R
PR A22 2145 2	409524	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	09:01	09:01	SO	R
PR A22 2260 3	436683	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	09:02		OBV	R
PR A22 2604 0	436673	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	09:09		DŠP	R
PR A22 2180 6	417177	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	09:27		DŠP	R
PR A22 2150 8	410891	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	09:30		DŠ	R
PR A22 2175 7	404568	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	09:30		DŠP	R
PR A22 2150 8	410892	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	09:30		DŠP	R
PR A22 2170 2	399010	Jurovski Dol - 02	Lenart v Sl.G. - 01	09:30		DŠP	R
PR A22 2260 3	436688	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	09:32		OBV	R
PR A22 2265 1	397086	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	09:41		DŠ	R
PR A22 2140 9	416202	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	09:53	09:53	DŠ	R
PR A22 2140 9	416203	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	09:53	09:53	DŠP	R
PR A22 2145 2	409551	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	09:55	09:55	NEP	R
PR A22 2145 2	409533	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	09:55	09:55	SO	R
PR A22 2180 6	417165	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	09:57		DŠ	R
PR A22 2140 9	416162	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	10:00	10:00	DŠ	R
PR A22 2140 9	416163	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	10:00	10:00	DŠP	R
PR A22 2150 8	410893	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	10:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410894	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	10:30		DŠP	R
PR A22 2265 1	397087	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	10:31		DŠP	R
PR A22 2140 9	416204	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	10:53	10:53	DŠ	R
PR A22 2140 9	416205	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	10:53	10:53	DŠP	R
PR A22 2140 9	416164	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	11:00	11:00	DŠ	R

STANJE NA POSTAJNI TOČKI

Postajna točka: **Lenart v Sl.G. - 01**

Veljavnost na dan: 09.09.2025

Registrska oznaka	Številka vožnje	Postajna točka od	Postajna točka do	Prihod	Odhod	Režim	Status
PR A22 2140 9	416165	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	11:00	11:00	DŠP	R
PR A22 2145 2	409542	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	11:01	11:01	NEP	R
PR A22 2145 2	409525	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	11:01	11:01	SO	R
PR A22 2180 6	417185	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	11:02		NEP	R
PR A22 2170 2	399011	Jurovski Dol - 02	Lenart v Sl.G. - 01	11:10		DŠP	R
PR A22 2170 2	399012	Jurovski Dol - 02	Lenart v Sl.G. - 01	11:25		DŠ	R
PR A22 2180 6	417166	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	11:27		DŠ	R
PR A22 2180 6	417178	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	11:27		DŠP	R
PR A22 2175 7	404570	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	11:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410895	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	11:30		DŠ	R
PR A22 2175 7	404569	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	11:30		DŠP	R
PR A22 2150 8	410896	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	11:30		DŠP	R
PR A22 2265 1	397088	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	11:31		DŠ	R
PR A22 2185 6	407515	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v Sl.G. - 01	11:53		DŠ	R
PR A22 2140 9	416206	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	11:53	11:53	DŠ	R
PR A22 2140 9	416207	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	11:53	11:53	DŠP	R
PR A22 2145 2	409552	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	11:55	11:55	NEP	R
PR A22 2145 2	409534	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	11:55	11:55	SO	R
PR A22 2180 6	417188	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	11:57		SO	R
PR A22 2140 9	416166	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	12:00	12:00	DŠ	R
PR A22 2140 9	416167	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	12:00	12:00	DŠP	R
PR A22 2190 2	407536	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v Sl.G. - 01	12:02		DŠ	R
PR A22 2180 6	417167	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	12:27		DŠ	R
PR A22 2150 8	410897	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	12:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410898	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	12:30		DŠP	R
PR A22 2145 2	409543	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	12:31	12:31	NEP	R
PR A22 2145 2	409526	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	12:31	12:31	SO	R
PR A22 2604 0	436669	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	12:34		DŠ	R
PR A22 2155 2	415513	Negova - 01	Lenart v Sl.G. - 01	12:50		DŠ	R

STANJE NA POSTAJNI TOČKI

Postajna točka: **Lenart v Sl.G. - 01**

Veljavnost na dan: 09.09.2025

Registrska oznaka	Številka vožnje	Postajna točka od	Postajna točka do	Prihod	Odhod	Režim	Status
PR A22 2140 9	416208	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	12:53	12:53	DŠ	R
PR A22 2140 9	416209	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	12:53	12:53	DŠP	R
PR A22 2260 3	436684	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	12:57		OBV	R
PR A22 2604 0	436674	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	12:59		DŠP	R
PR A22 2140 9	416168	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	13:00	13:00	DŠ	R
PR A22 2140 9	416169	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	13:00	13:00	DŠP	R
PR A22 2140 9	416210	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	13:08	13:08	DŠ	R
PR A22 2260 3	436689	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	13:22		OBV	R
PR A22 2145 2	409553	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	13:25	13:25	NEP	R
PR A22 2145 2	409535	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	13:25	13:25	SO	R
PR A22 2180 6	417168	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	13:27		DŠ	R
PR A22 2180 6	417179	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	13:27		DŠP	R
PR A22 2150 8	410899	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	13:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410900	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	13:30		DŠP	R
PR A22 2145 2	409544	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	13:31	13:31	NEP	R
PR A22 2145 2	409527	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	13:31	13:31	SO	R
PR A22 2604 0	436670	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	13:39		DŠ	R
PR A22 2185 6	407516	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v Sl.G. - 01	13:43		DŠ	R
PR A22 2151 7	417507	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	13:43		DŠ	R
PR A22 2185 6	407517	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v Sl.G. - 01	13:48		DŠP	R
PR A22 2140 9	416211	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	13:53	13:53	DŠ	R
PR A22 2140 9	416212	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	13:53	13:53	DŠP	R
PR A22 2150 8	410901	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	14:00		DŠ	R
PR A22 2140 9	416170	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	14:00	14:00	DŠ	R
PR A22 2140 9	416171	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	14:00	14:00	DŠP	R
PR A22 2260 3	436685	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	14:02		OBV	R
PR A22 2190 2	407539	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v Sl.G. - 01	14:07		DŠP	R
PR A22 2140 9	416213	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	14:08	14:08	DŠ	R
PR A22 2140 9	416172	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	14:15	14:15	DŠ	R

STANJE NA POSTAJNI TOČKI

Postajna točka: **Lenart v Sl.G. - 01**

Veljavnost na dan: 09.09.2025

Registrska oznaka	Številka vožnje	Postajna točka od	Postajna točka do	Prihod	Odhod	Režim	Status
PR A22 2151 7	417508	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	14:23		DŠ	R
PR A22 2145 2	409554	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	14:25	14:25	NEP	R
PR A22 2145 2	409536	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	14:25	14:25	SO	R
PR A22 2265 1	397089	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	14:26		DŠP	R
PR A22 2180 6	417169	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	14:27		DŠ	R
PR A22 2180 6	417180	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	14:27		DŠP	R
PR A22 2180 6	417186	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	14:27		NEP	R
PR A22 2180 6	417189	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	14:27		SO	R
PR A22 2175 7	404575	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	14:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410902	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	14:30		DŠ	R
PR A22 2175 7	404571	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	14:30		DŠP	R
PR A22 2150 8	410903	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	14:30		DŠP	R
PR A22 2145 2	409545	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	14:31	14:31	NEP	R
PR A22 2145 2	409528	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	14:31	14:31	SO	R
PR A22 2170 2	399013	Jurovski Dol - 02	Lenart v Sl.G. - 01	14:35		DŠ	R
PR A22 2170 2	399014	Jurovski Dol - 02	Lenart v Sl.G. - 01	14:35		DŠP	R
PR A22 2266 0	397100	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	14:38		DŠ	R
PR A22 2151 7	417509	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	14:43		DŠ	R
PR A22 2185 6	407519	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v Sl.G. - 01	14:48		DŠ	R
PR A22 2185 6	407518	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v Sl.G. - 01	14:48		DŠP	R
PR A22 2140 9	416214	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	14:53	14:53	DŠ	R
PR A22 2140 9	416215	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	14:53	14:53	DŠP	R
PR A22 2150 8	410904	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	15:00		DŠ	R
PR A22 2140 9	416173	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	15:00	15:00	DŠ	R
PR A22 2140 9	416174	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	15:00	15:00	DŠP	R
PR A22 2141 3	410879	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	15:06	15:06	OBV	R
PR A22 2140 9	416216	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	15:08	15:08	DŠ	R
PR A22 2604 0	436675	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	15:09		DŠP	R
PR A22 2140 9	416175	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	15:15	15:15	DŠ	R

STANJE NA POSTAJNI TOČKI

Postajna točka: **Lenart v Sl.G. - 01**

Veljavnost na dan: 09.09.2025

Registrska oznaka	Številka vožnje	Postajna točka od	Postajna točka do	Prihod	Odhod	Režim	Status
PR A22 2140 9	416217	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	15:23	15:23	DŠ	R
PR A22 2145 2	409555	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	15:25	15:25	NEP	R
PR A22 2145 2	409537	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	15:25	15:25	SO	R
PR A22 2180 6	417170	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	15:27		DŠ	R
PR A22 2180 6	417181	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	15:27		DŠP	R
PR A22 2150 8	410905	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	15:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410906	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	15:30		DŠP	R
PR A22 2145 2	409546	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	15:31	15:31	NEP	R
PR A22 2145 2	409529	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	15:31	15:31	SO	R
PR A22 2260 3	436690	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	15:32		OBV	R
PR A22 2175 7	404576	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	15:35		DŠ	R
PR A22 2151 7	417510	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	15:39		DŠ	R
PR A22 2140 9	416218	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	15:53	15:53	DŠ	R
PR A22 2140 9	416219	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	15:53	15:53	DŠP	R
PR A22 2150 8	410907	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	16:00		DŠ	R
PR A22 2140 9	416176	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	16:00	16:00	DŠ	R
PR A22 2140 9	416177	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	16:00	16:00	DŠP	R
PR A22 2185 6	407520	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v Sl.G. - 01	16:08		DŠP	R
PR A22 2140 9	416220	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	16:08	16:08	DŠ	R
PR A22 2151 7	417511	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	16:23		DŠ	R
PR A22 2145 2	409556	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	16:25	16:25	NEP	R
PR A22 2145 2	409538	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	16:25	16:25	SO	R
PR A22 2180 6	417182	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	16:27		DŠP	R
PR A22 2175 7	404577	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	16:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410908	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	16:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410909	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	16:30		DŠP	R
PR A22 2175 7	404572	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	16:30		DŠP	R
PR A22 2145 2	409547	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	16:31	16:31	NEP	R
PR A22 2145 2	409530	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	16:31	16:31	SO	R

STANJE NA POSTAJNI TOČKI

Postajna točka: **Lenart v Sl.G. - 01**

Veljavnost na dan: 09.09.2025

Registrska oznaka	Številka vožnje	Postajna točka od	Postajna točka do	Prihod	Odhod	Režim	Status
PR A22 2265 1	397090	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	16:46		DŠ	R
PR A22 2140 9	416221	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	16:53	16:53	DŠ	R
PR A22 2140 9	416222	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	16:53	16:53	DŠP	R
PR A22 2140 9	416178	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	17:00	17:00	DŠ	R
PR A22 2140 9	416179	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	17:00	17:00	DŠP	R
PR A22 2260 3	436686	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	17:07		OBV	R
PR A22 2604 0	436671	Ptuj AP - 02	Lenart v Sl.G. - 01	17:09		DŠ	R
PR A22 2145 2	409539	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	17:25	17:25	SO	R
PR A22 2180 6	417171	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	17:27		DŠ	R
PR A22 2180 6	417183	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	17:27		DŠP	R
PR A22 2175 7	404580	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	17:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410910	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	17:30		DŠ	R
PR A22 2175 7	404573	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	17:30		DŠP	R
PR A22 2150 8	410911	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	17:30		DŠP	R
PR A22 2170 2	399015	Jurovski Dol - 02	Lenart v Sl.G. - 01	17:30		DŠP	R
PR A22 2185 6	407521	Sv.Jurij ob Ščavnici - 01	Lenart v Sl.G. - 01	17:48		DŠ	R
PR A22 2140 9	416223	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	17:53	17:53	DŠP	R
PR A22 2140 9	416224	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	17:58	17:58	DŠ	R
PR A22 2140 9	416180	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	18:00	18:00	DŠ	R
PR A22 2140 9	416181	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	18:00	18:00	DŠP	R
PR A20 2119 1	410397	Ljubljana AP - 01	Murska Sobota AP - 01	18:24	18:24	PEPŠ	R
PR A22 2150 8	410912	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	18:30		DŠ	R
PR A22 2175 7	404578	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	18:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410913	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	18:30		DŠP	R
PR A22 2145 2	409548	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	18:31	18:31	NEP	R
PR A22 2145 2	409531	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	18:31	18:31	SO	R
PR A22 2140 9	416225	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	18:43	18:43	DŠ	R
PR A20 2127 2	398687	Murska Sobota AP - 01	Ljubljana AP - 01	18:43	18:43	NEPŠ	R
PR A22 2140 9	416226	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	18:53	18:53	DŠP	R

STANJE NA POSTAJNI TOČKI

Postajna točka: **Lenart v Sl.G. - 01**

Veljavnost na dan: 09.09.2025

Registrska oznaka	Številka vožnje	Postajna točka od	Postajna točka do	Prihod	Odhod	Režim	Status
PR A22 2140 9	416182	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	18:55	18:55	DŠ	R
PR A22 2140 9	416183	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	19:00	19:00	DŠP	R
PR A22 2145 2	409557	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	19:25	19:25	NEP	R
PR A22 2180 6	417172	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	19:27		DŠ	R
PR A22 2150 8	410914	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	19:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410915	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	19:30		DŠP	R
PR A22 2140 9	416184	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	19:35	19:35	DŠ	R
PR A20 2114 2	435706	Murska Sobota AP - 01	Ruše ŠC - 01	19:37	19:37	BS-NEPŠ	R
PR A20 2114 2	435705	Murska Sobota AP - 01	Ruše ŠC - 01	19:37	19:37	NEPŠ	R
PR A22 2140 9	416227	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	19:43	19:43	DŠ	R
PR A22 2140 9	416228	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	19:53	19:53	DŠP	R
PR A22 2140 9	416185	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	20:00	20:00	DŠP	R
PR A22 2140 9	416229	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	20:23	20:23	DŠ	R
PR A22 2175 7	404579	Lenart v Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	20:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410916	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	20:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410917	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	20:30		DŠP	R
PR A22 2140 9	416186	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	20:35	20:35	DŠ	R
PR A22 2140 9	416230	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	20:53	20:53	DŠP	R
PR A22 2140 9	416187	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	21:00	21:00	DŠP	R
PR A22 2140 9	416231	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	21:03	21:03	DŠ	R
PR A22 2140 9	416236	G.Radgona - 01	Lenart v Sl.G. - 01	21:25		DŠ	R
PR A22 2180 6	417173	Selce/Sl.G. - 01	Lenart v Sl.G. - 01	21:27		DŠ	R
PR A22 2150 8	410918	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	21:30		DŠ	R
PR A22 2150 8	410919	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	21:30		DŠP	R
PR A20 2119 1	410396	Ljubljana AP - 01	Murska Sobota AP - 01	21:34	21:34	PEPŠ	R
PR A22 2140 9	416232	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	21:53	21:53	DŠ	R
PR A22 2140 9	416233	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	21:53	21:53	DŠP	R
PR A22 2140 9	416188	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	21:55	21:55	DŠ	R
PR A22 2140 9	416189	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	21:55	21:55	DŠP	R

STANJE NA POSTAJNI TOČKI

Postajna točka: **Lenart v Sl.G. - 01**

Veljavnost na dan: 09.09.2025

Registrska oznaka	Številka vožnje	Postajna točka od	Postajna točka do	Prihod	Odhod	Režim	Status
PR A22 2140 9	416234	Maribor AP - 01	G.Radgona - 01	22:43	22:43	DŠP	R
PR A22 2140 9	416190	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	22:45	22:45	DŠ	R
PR A22 2140 9	416191	G.Radgona - 01	Maribor AP - 01	22:45	22:45	DŠP	R
PR A22 2150 8	410921	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	22:50		DŠ	R
PR A22 2150 8	410920	Maribor AP - 01	Lenart v Sl.G. - 01	22:50		DŠP	R
PR A20 2127 2	398688	Ljubljana AP - 01	Murska Sobota AP - 01	23:17	23:17	NEPŠ	R

Opis režima:

BS-NEPŠ	Vozi ob nedeljah in zadnji dan praznikov. Vozi, ce je naslednji dan šolski pouk (vsa obmocja). Vozi tudi 31.8.
DŠ	Vozi ob delavnikih razen sobote od 1.9. do 24.6. Ne vozi v casu novoletnih in prvomajskih šolskih pocitnic.
DŠP	Vozi ob delavnikih razen sobote od 26.6. do 31.8. in v casu novoletnih in prvomajskih šolskih pocitnic.
NEP	Vozi ob nedeljah in praznikih
NEPŠ	Vozi ob nedeljah in zadnji dan praznikov. Vozi, ce je naslednji dan šolski pouk (vsa obmocja). Vozi tudi 31.8.
OBV	Ne vozi zaradi obvoza
PEPŠ	Vozi ob petkih in dan pred praznikom. Vozi, ce je bil ta dan šolski pouk (vsa obmocja)
SO	Vozi ob sobotah, ne vozi ob praznikih

Prevoznik:

A20	Avtobusni promet Murska Sobota d.d., Bakovska ulica 29a, 9000, Murska Sobota
A22	Arriva d.o.o., Ulica Mirka Vadnova 8, 4000, Kranj