

Večkriterijska analiza lokacij AP Gornja Radgona

Končno poročilo

Maribor, 30.5.2025

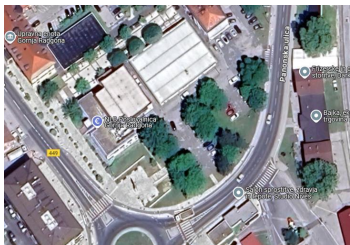
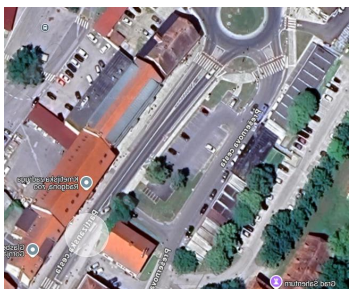
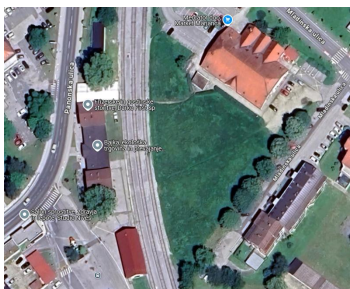
Večkriterijska analiza lokacij AP Gornja Radgona NAROČNIK Občina Gornja Radgona SKRBNIK IZVAJALEC Avtorja:	Končno poročilo Urška Mauko Tuš, županja Darko Fras, vodja oddelka za razvoj in infrastrukturo UM FGPA Univerza v Mariboru Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Dr.Marko Renčelj, univ.dipl.inž. Dr.Marjan Lep, univ.dipl.inž.
--	---

Kazalo

Povzetek	2
Uvod	3
Izhodišča - okoliščine	3
Opis naloge	4
Opis lokacij	5
Lokacija 1: Stara vojašnica - Šahenturn	6
Lokacija 2: Stara avtobusna postaja	7
Lokacija 3: Parkirišče pod NLB	9
Lokacija 4: Železniška postaja	11
Lokacija 5: Za Marjanco	13
Metodologija - večkriterijska analiza	14
Zbirna tabela - Sinteza	14
Centralnost lokacije:	15
Površinska ustreznost	16
Prometno tehnični elementi:	20
Prometno-varnostna primerjava prihodov/odhodov potnikov	21
Zahtevnost in izvedljivost pridobivanja dovoljenj, soglasij ter odkupa/najema ali služnosti	22
Sprejemljivost za (nove) sosede in javnost	23
Finančna zahtevnost izvedbe	23
Časovna sprejemljivost oziroma zahtevnost izvedbe	24
Priloge	25

Povzetek

Izdelana je primerjalna analiza petih potencialnih lokacij za novo avtobusno postajo v Gornji Radgoni. Po izvedeni analizi po metodologiji več-kriterijske analize je predlagan naslednji izbor oziroma vrstni red primernosti:

	Skica	Delovno ime	Število točk	Opomba
1		Parkirišče pod NLB	0,900	
2		Stara avtobusna postaja	0,683	
3		Za Marjanco	0,600	
4		Železniška postaja	0,550	Izločen tudi po merilu zahtevnosti oziroma neizvedljivosti pridobivanja soglasij za poseg v prostor ob železniških tirih.
5		Stara vojašnica - Šahenturm	0,258	Izločen tudi po merilu nezadostne površine za manevriranje avtobusov.

Uvod

Avtobusna postaja v Gornji Radgoni (v nadaljevanju **AP**) je že vrsto let na začasni in neustrezno urejeni lokaciji. Načrtuje se izgradnja oziroma ureditev nove AP.

Pripravljen je bil seznam – ožji izbor - **potencialnih lokacij (5)**. Za dokončno odločitev pa je treba pripraviti strokovno argumentirane podlage ter potencialne lokacije razvrstiti po primernosti.

Izhodišča - okoliščine

Trenutno (maj 2025) v Republiki Sloveniji (še) ni objavljen novi pravilnik o opremljenosti AP, ne obstajajo pa tudi zavezujoče podlage ali smernice za oceno lokacij.

Smiselno se aplicirajo določila Pravilnika o opremljenosti železniških postaj, predvsem v segmentu prijaznosti za invalide (zahteva se skladnost z Zakonom o dostopnosti do proizvodov in storitev za invalide (ZDPSI)) ter Pravilnika o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj.

Prav tako pristojna ministrstva in Družba za upravljanje Javnega potniškega prometa (DUJPP) nista objavila (sicer načrtovanega) razpisa za sofinanciranje izgradnje in ureditve AP, ki bi podala eksplicitne zahteve po lokaciji, priključevanju, gabaritih, številu potrebnih peronov, opremi, prostorih za potnike in voznike itd. Ustreznost AP bi/bo tudi podlaga za zaračunavanje peronizacije, ki bi morala biti pomemben prihodek upravitelja AP.

V 2024 so bile podeljene koncesije za izvajanje medkrajevnega javnega avtobusnega prevoza potnikov, ki dokaj natančno določajo obseg prometa (število postajnih dogodkov v posameznih časovnih oknih in obdobjih) za naslednjih 8 let.

Čeprav so v bližini potencialnih lokacij železniški tiri in železniška postaja, se ne pričakuje, da bi v bližnji prihodnosti tirni promet igral pomembno vlogo pri prevozu potnikov; je pa pomemben (omejevalni) dejavnik pri analizi (možnosti in pogojih uporabe) razpoložljivega prostora.

Občina Gornja Radgona ima sprejet OPN (2014), ter Celostno prometno strategijo iz leta 2017, v izdelavi pa je tudi nova (med)občinska celostna prometna strategija (OCPS).

Opomba:

V maju 2025 je bil objavljen JAVNI RAZPIS za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (oznaka: JR EKP UTM 2025) v okviru katerega je možno pridobivati tudi sredstva za sofinanciranje podukrepa »ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)« iz programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«.

Opis naloge

Pripravijo se zadostne potrebe po elementih AP (predvsem število peronov, pokritih površine za potnike in voznike ter ostalih elementov).

Pripravi se več-kriterijska analiza (MCA) za oceno posameznih lokacij.

Med merili naj bodo (vsaj) naslednja:

- Centralnost lokacije
- Površinska ustreznost (zadostno število peronov, površin za potnike in opremo, parkirne površine za osebna vozila, kolesa)
- Ustreznost projektno-tehničnih elementov (uvozi, izvozi, zahtevnost parkiranja in obračanja avtobusov)
- Varnostna analiza prihodov in odhodov potnikov na AP
- Lastništvo površin z oceno možnosti in stroškov odkupa ali pridobivanja dolgoročne služnosti
- Ocena potreb in zahtevnost pridobivanja dovoljenj in soglasij (lastniki in upravljavci stavb/prostora, direkcija za infrastrukturo, spomeniško varstvo, ...)
- Ocena sprejemljivosti v lokalnem okolju (odpori "novih" sosedov)
- Finančna zahtevnost izvedbe
- Realna časovnica izvedbe

Za vsako merilo se pripravijo ugotovitve oziroma ocene:

- Ali je merilo izločitveno – posledica je opredelitev lokacije kot "neizvedljivo".
- Ocenjevalna lestvica - normirana vrednost (ocena) za vsako merilo, ki jo dobi lokacija.
- Utež merila – je pomen, ki ga posameznemu merilu dodeli odločevalec, praviloma na predlog stroke.

Če imajo vse lokacije enako oceno po nekem merilu, ta ne vpliva na razvrstitev lokacij.

Vrednosti uteži se pripravijo kot spremenljivka, ki se za dokončno razvrstitev lokacij potrdi/pripravi skupaj s službami na občini.

Izdela se razvrstitev - lestvica primernosti - lokacij s številčno oceno primernosti.

Opomba:

Merila izpolnjevanja pogojev lokacije za sofinanciranje po JR EKP UTM 2025.

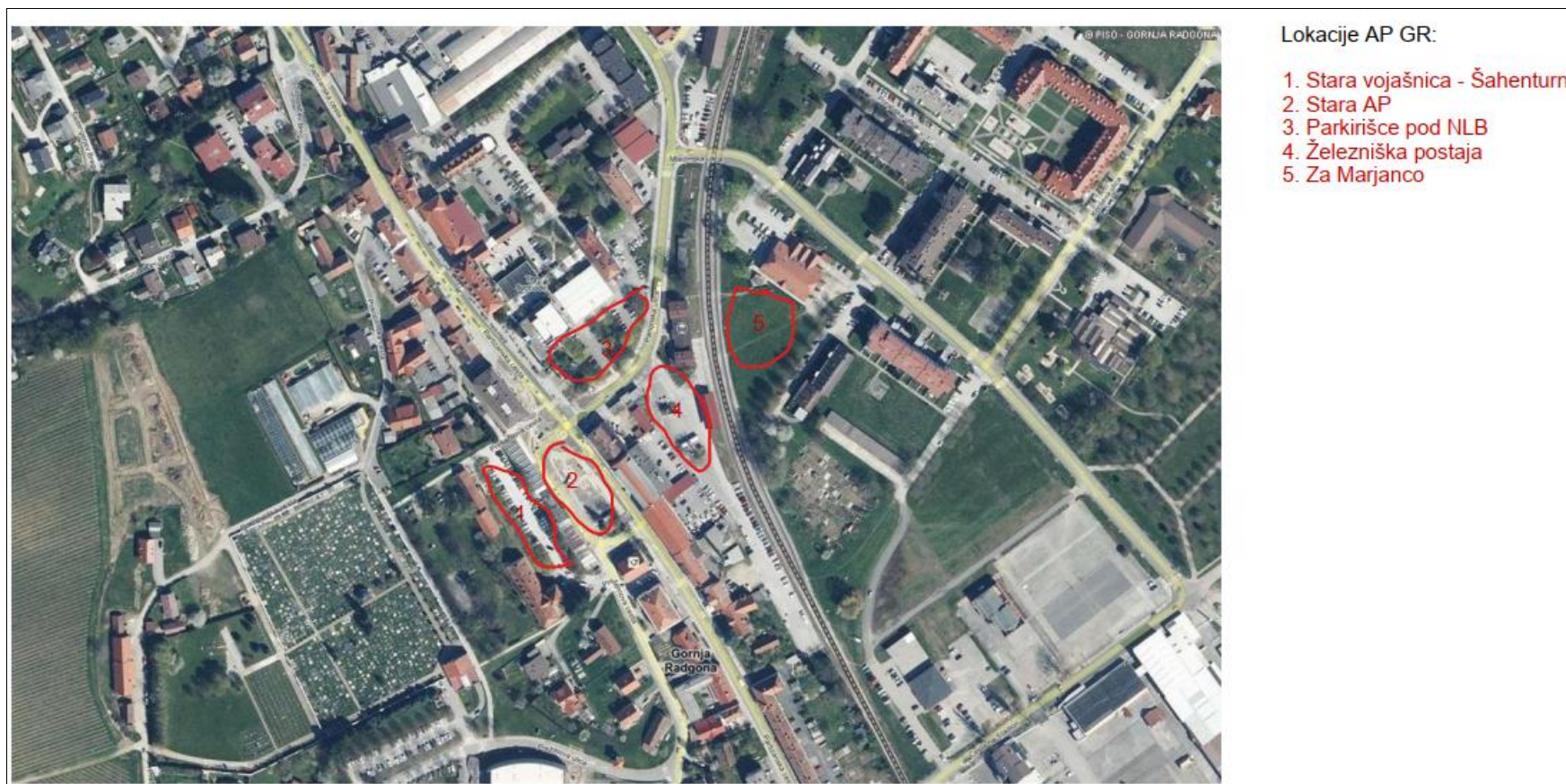
Med merili, ki so pomembna za oceno lokacij, so predvsem:

Merila za ukrep »ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)«:

- **Postaja omogoča neposredne prestopne med različnimi storitvami prevoza (železniški in medkrajevni, pri čemer je razdalja za prestop največ 200 m)**
- **Omejitev hitrosti mimo avtobusnega postajališča**
- **Urejenost javnega prostora v okolici postaje/postajališča: projekt vključuje načrt arhitekture, urbanizma ali krajinske arhitekture.**
- **Peroni avtobusne postaje niso neposredno ob javni cesti.**

Opis lokacij

V sklopu naloge so preverjene potencialne lokacije AP, kot so razvidne iz spodnje slike.



Slika 1: Prikaz potencialnih lokacij za umestitev AP v Gornji Radgoni

Lokacija 1: Stara vojašnica - Šahenturn

Lokacija je prikazana na spodnjih slikah.



Slika 2: Prikaz Lokacije 1



Slika 3: Prikaz Lokacije 1



Slika 4: Dostop do lokacije 1

Danes lokacija 1 predstavlja parkirišče pred objekti nekdanje vojašnice. Locirano je nad nekdanjo avtobusno postajo, višinsko nekaj metrov nad obstoječo regionalno cesto. Dostop je otežen (strma dovozna cesta, enopasovna), po dostopu poteka šolska pot, služi pa tudi kot dostop do dveh stanovanjskih objektov. Na najširšem delu je širina obstoječega parkirišča cca 16 m.

Lokacija 2: Stara avtobusna postaja

Lokacija je prikazana na spodnjih slikah.



Slika 5: Prikaz Lokacije 2



Slika 6: Prikaz Lokacije 2

Danes je na lokaciji 2 (nekdanja avtobusna postaja) območje v celoti preurejeno v parkirišče.

Na mestu avtobusne postaje so urejeni poslovni prostori - gostinske in storitvene dejavnosti, ki niso – z izjemo pločnika - v lasti občine.

Območje je bilo s precejšnjimi javnimi sredstvi preurejeno in ima jasen (nov) namen (parkirišče ter cesta za lokalni promet).

Lokacija ima sorazmerno dobro prometno navezavo (uvoz iz krožnega križišča) ter izvoz nazaj na regionalno cesto.

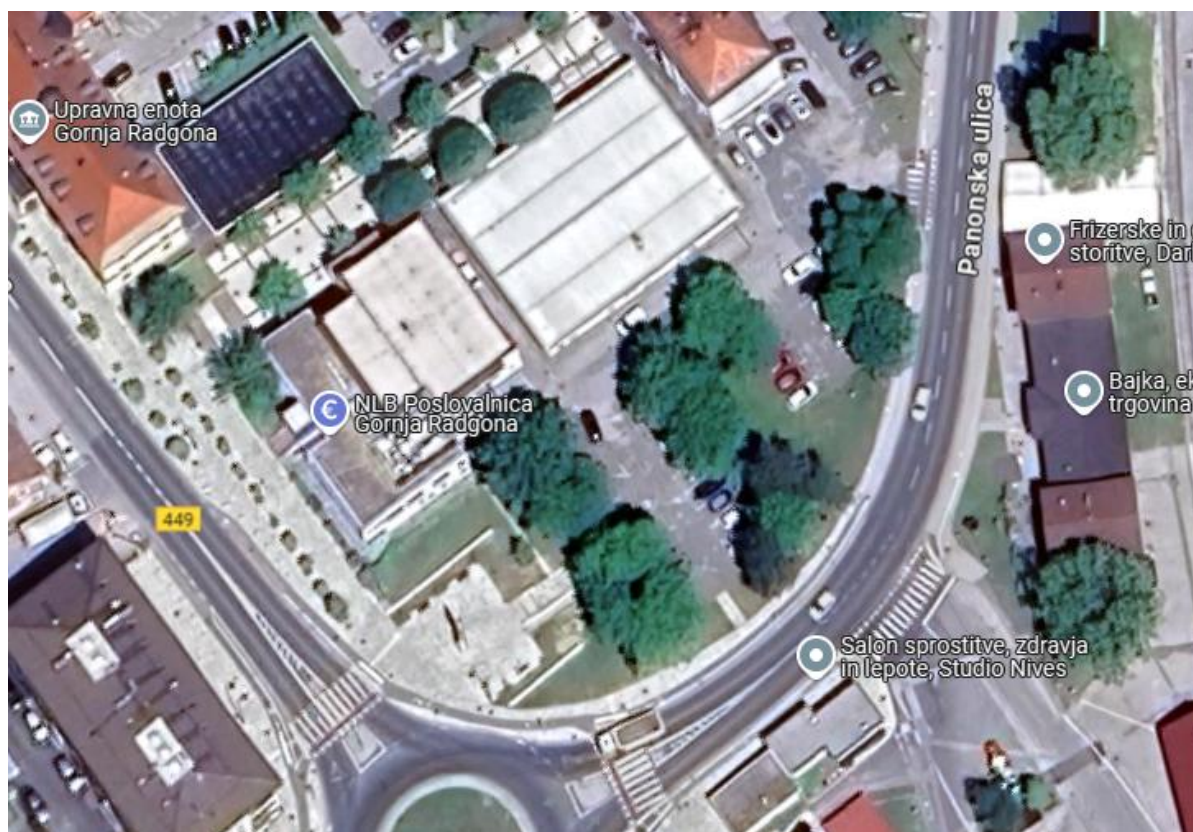
Izziv predstavlja tudi ureditev prometa, pri čemer je treba zagotavljati tudi lokalni promet preko avtobusne postaje oziroma izvesti nov priključek lokalne ceste.

Za ponovno preureditev v avtobusno postajo bi bili potrebni večji gradbeni posegi.

Pridobivanje lastništva za potrebne posege bi bilo zelo zahtevno.

Lokacija 3: Parkirišče pod NLB

Lokacija je prikazana na spodnjih slikah.



Slika 7: Prikaz Lokacije 3



Slika 8: Prikaz Lokacije 3



Slika 9: Prikaz Lokacije 3

Gre za osrednjo lokacijo znotraj Gornje Radgone.

Obstoječa raba je parkirišče. Parterne površine so v lasti občine.

Območje ima potencial neposredne navezave na regionalno cesto pred krožnim križiščem, ki omogoča tudi obračanje avtobusov.

Za zagotovitev primernih postajnih prostorov je možnih več (izvedljivih) variant.

Za lokacijo so izdelane idejne zasnove (več variant) ureditve avtobusne postaje.

Lokacija 4: Železniška postaja

Lokacija je prikazana na spodnjih slikah.



Slika 10: Prikaz Lokacije 4



Slika 11: Prikaz Lokacije 4

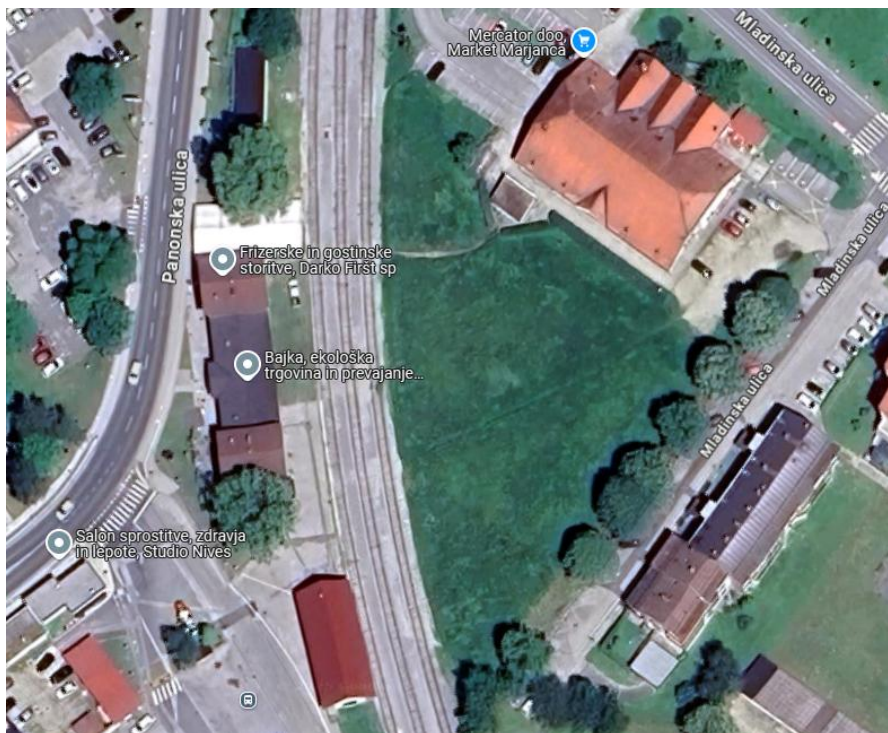
Gre za lokacijo, kjer je zdaj urejena začasna avtobusna postaja.

Prostorsko je možna umestitev avtobusne postaje, vendar ostaja velik izziv kombinacije oz. zagotavljanje hkratnega lokalnega prometa preko avtobusne postaje (tudi več poslovnih subjektov preko območja dostopa do svojih poslovnih prostorov).

Drugi omejitveni dejavnik je lastništvo parcel oz. možnost širitve na območje bližje železnici zaradi varovalnega pasu železniške infrastrukture, ter s tem povezanimi omejitvami pri spremembi podrobne namenske rabe zemljišč – glej izvleček iz zapisnika (Priloga).

Lokacija 5: Za Marjanco

Lokacija je prikazana na spodnjih slikah.



Slika 12: Prikaz Lokacije 5



Slika 13: Prikaz Lokacije 5

Gre za lokacijo v bližini trgovine Mercator, na drugi strani železnice.

Danes je raba tega prostora travnik.

Prostorsko lokacija omogoča umestitev AP.

Omejitev predstavlja bližina železniške proge, prav tako navezovanje le preko občinske ceste (Mladinska ul.). Potreben bi bil odkup zemljišča, za katerega lastnik pričakuje precej visoko odkupnino.

Metodologija - večkriterijska analiza

Zbirna tabela - Sinteza

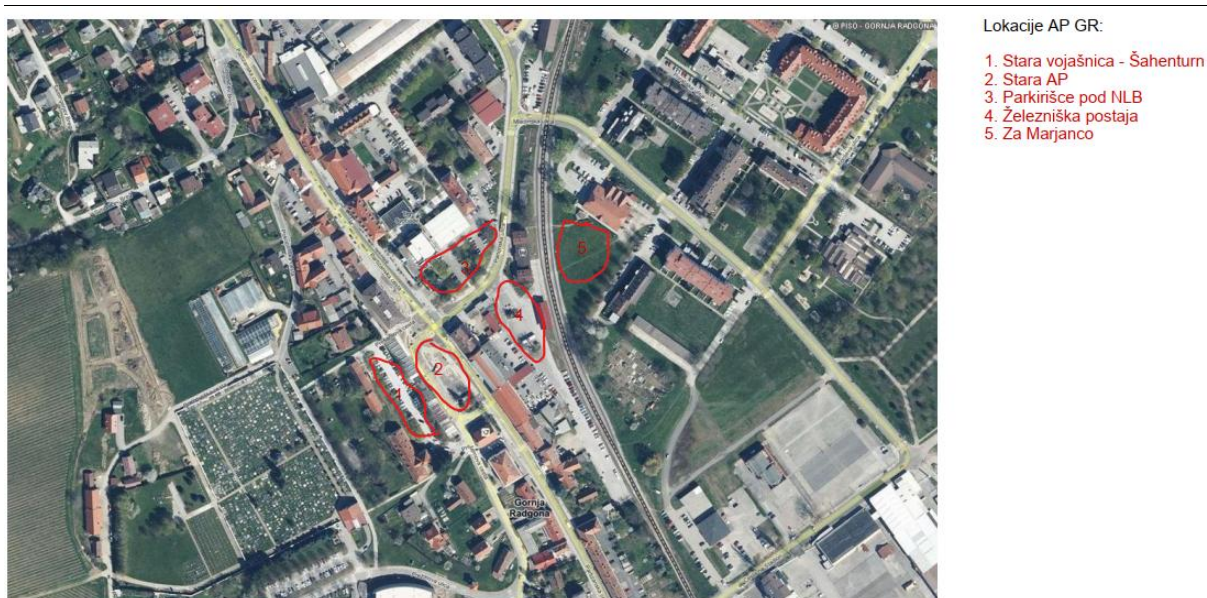
Kazalniki:	Utež	Lokacija 1 Stara vojašnica - Šahenturn		Lokacija 2 Stara avtobusna postaja		Lokacija 3 Parkirišče pod NLB		Lokacija 4 Železniška postaja		Lokacija 5 Za Marjanco	
		Normirana ocena	Prispevek	Normirana ocena	Prispevek	Normirana ocena	Prispevek	Normirana ocena	Prispevek	Normirana ocena	Prispevek
Centralnost	0,00										
Površinska ustreznost – peroni, zunanje površine in postajni prostori	0,30	0,25	0,075	0,50	0,15	0,75	0,225	1,00	0,30	1,00	0,30
Prometno-tehnična ustreznost	0,20	0	0	1	0,2	1	0,2	0,25	0,05	0,5	0,1
Prometna varnost in kakovost prihodov/odhodov	0,20	0	0	1	0,2	1	0,2	0,5	0,10	0,5	0,10
Dovoljenja in soglasja– izvedljivost/zahtevnost odkupa ali služnosti	0,10	0,33	0,033	0,33	0,033	1,00	0,10	0	0,00	1,0	0,10
Sprejemljivost za sosede in javnost	0,10	1	0,10	0,5	0,05	1	0,10	1	0,10	0	0,00
Finančna zahtevnost naložbe	0,05	0,5	0,025	0,5	0,025	0,5	0,025	0,0	0	0,0	0
Časovna sprejemljivost naložbe	0,05	0,5	0,025	0,5	0,025	1	0,05	0,0	0	0,0	0
Vsota / Ocena variante	1		0,258		0,683		0,900		0,55		0,6

Centralnost lokacije:

Metoda: Določi se “centralna referenčna točka G. Radgone” (je neko težišče med občino, krožišče/Prešernova, osnovno šolo ter opisuje tudi tradicijo – lokacijo, ki jo domačini pojmujejo kot središče, četudi so se nekatere funkcije preselile).

Vse lokacije, ki so v oddaljenosti (za pešca):

- do 200 metrov dobijo oceno 100% (odlično),
- do 400 metrov 50% (dobro)
- nad 400 metrov 0% (neustrezno)



Ugotavljamo, da vseh pet lokacij izpolnjuje merilo centralnosti in ta kriterij za navedenih pet lokacij ni bistven. Pridobil bi pomen, če bi ocenjevali lokacije, ki so bistveno bolj oddaljene od zgoraj določene osrednje referenčne točke Gornje Radgone.

Površinska ustreznost

Določitev potrebne skupne tlorisna površina peronov, parkirišč, prostorov za potnike in voznike¹.

Število peronov:

Izračun je pripravljen glede na:

- trenutno opazovano stanje na začasni AP Gornja Radgona
- koncesijske pogodbe za izvajanje gospodarske javne službe medkrajevnega avtobusnega prevoza potnikov (v nadaljevanju GJS), ki se ne bodo bistveno spreminjale v naslednjih sedmih letih
- ob predvidenem potrebnem času na peronih za vkrcavanje/izkrcavanje:
- potreben čas stanja na peronu za avtobuse, ki jim je AP Gornja Radgona izhodiščna postaja: 15 minut pred odhodom in pet minut po vozno rednem odhodu;
- potreben čas stanja na peronu za avtobuse, ki so na AP Gornja Radgona v tranzitu: 10 minut pred odhodom in pet minut po vozno rednem odhodu
- načrtovani posebni (predvsem šolski) linijski prevozi
- načrtovani občasni prevozi

Konične ure:

Za "normalno" izvedbo jutranje konice med 5:45 in 6:45 je potrebnih 5 peronov (natančnejše izračun 4,25 (glej: K.Flisar: Model za določanje kapacitet in opremljenosti avtobusnih postaj ter implementacija na primeru Gornje Radgone : magistrsko delo, 2024).

Za "normalno" izvedbo popoldanske konice med 15:15 in 16:15 so potrebni 4 peroni (natančnejše 3,75 (glej vir K.Flisar: Model za določanje kapacitet in opremljenosti avtobusnih postaj ter implementacija na primeru Gornje Radgone : magistrsko delo, 2024).

Na podlagi te analize postavimo naslednje ocenjevalne zahteve oziroma kriterije:

Minimalno število peronov:	4	ocena 0% (manj kot 4 pomeni, da lokacijo "izločimo")
Ciljno število peronov:	6	ocena 100%

¹ Postaja AP Gornja Radgona bi glede na njen pomen in pričakovano povpraševanje bila razvrščena v tako imenovano III. kategorijo (v Sloveniji sprejetega Pravilnika ali Smernic za urejanje avtobusnih postaj nimamo (stanje marec 2025), zato se pri navedenih površinah naslanjamo na nemške smernice ter na osnutek/predlog pravilnika, ki je trenutno (marec 2025) v obravnavi na MOPE oziroma DUJPP. Navedene storitve in ocenjene površine so povzete iz teh dveh virov (predlog pravilnika za SLO in nemških smernic).

Površine za potnike in voznike:

Glede na obseg potniškega prometa je v konični uri na postaji pričakovano oziroma za izračune ocene uporabljeno število potnikov 50 (teoretično med 20 in 100). Čez dan naj bo skupno število odpremljenih potnikov 300 (teoretično do 500).

Kar pomeni, da je potrebno zagotoviti **minimalno** vsaj:

- 100 m² zunanjih pokritih čakalnih površin
- Dve enoti sanitarij (v postajni dvorani ali zunanje)
- Eno prostor - čakalnico z možnostjo ogrevanja
- En prostor za tehnično osebje – službeni prostor (informator, prodaja vozovnic...)
- En prostor (garderobo) za voznike
- Minimalna potrebna površina pokritih prostorov: 200 m²
- Minimalna potreba površina zunanjih pokritih površin: 100 m²

Ciljne vrednosti: so minimalne (glej zgoraj) x 2

Lokacija, ki zagotavlja minimalne površine: 0% (kjer teh površin ni možno zagotavljati – lokacijo izločimo)

Lokacija, ki zagotavlja dvojne površine 100%

Parkirna površina za kratkotrajno parkiranje osebnih vozil:

Mišljeno so površine za **Kiss&Ride** ali tudi za **taksi službe**, s katerih potniki brez prečkanja prometnih cest ali potrebe po dviganju/spuščanju prtljage po stopnicah lahko dostopajo do peronov oziroma postajne dvorane (čakalnice).

Po (nemških) smernicah je za dnevni obseg potnikov do 500 potnikov potrebnih vsaj 5 takšnih mest:

Ocenjevalni kriteriji:

Minimalno: 5 mest za Kiss&Ride, 5 mest za enosledna vozila (kolesa)

Ciljno: 10 mest, 10 mest za kolesa

Lokacija, ki zagotavlja minimalne površine: 0% (manj izločimo)

Lokacij, ki zagotavlja maksimalne površine: 100 %

Parkirna površina za parkiranje enoslednih vozil:

Po (nemških) smernicah je za dnevni obseg potnikov do 500 potnikov potrebnih vsaj 5 takšnih mest:

Ocenjevalni kriteriji:

Minimalno: 5 mest za enosledna vozila (kolesa)

Ciljno: 10 mest za kolesa

Lokacija, ki zagotavlja minimalne površine: 0% (manj izločimo)

Lokacij, ki zagotavlja maksimalne površine: 100 %

Parkirna površina za dolgoročno parkiranje osebnih vozil in/ali avtobusov:

Površine Park&Ride so zelo zaželeno. Dopusčena je oddaljenost do 400 metrov, prečkanje prometne ceste ali stopnice so dopuščene. Glede na merodajno število skupnega števila potnikov, je ciljna velikost **30 PM za osebna vozila**. Možnost parkiranja avtobusov (občasni prevozi, čakanje...) na razdalji do 400 metrov se "nagraduje".

Lokacija, ki ne zagotavlja teh površin: 0%

Lokacija, ki zagotavlja 30 PM: 50%

Lokacija, ki zagotavlja dvojno površino: 100%

Ocene razpoložljivih površin lokacij:

Lokacija 1:

- površinsko »komaj« zadostuje za umestitev peronov ter zunanjih čakalnih površin,
- za umestitev prostorov za potnike (postajno poslopje s čakalnicami in sanitarijami) je potrebna novogradnja ali zahtevni postopki odkupov in revitalizacije obstoječih zgradb,
- parkirne prostore, vključno s Kiss&Ride lokacijami je možno delno zagotavljati na lokaciji 2.

Lokacija 2:

- površinsko zadostuje za umestitev peronov, tudi Kiss&Ride lokacijo
- umestitev prostorov za potnike (postajno poslopje s čakalnicami in sanitarijami) – potrebna novogradnja ali zahtevni postopki odkupov in revitalizacije obstoječih zgradb,
- parkirne prostore je možno delno zagotavljati na lokaciji 1.

Lokacija 3:

- površinsko zadostuje (»tesno«) za umestitev peronov,
- umestitev prostorov za potnike (postajno poslopje s čakalnicami in sanitarijami – izvedljivost visoka),
- parkirne prostore za kratkotrajno parkiranje, vključno s Kiss&Ride, je možno zagotavljati na lokaciji,
- dolgotrajno parkiranje (P&R) je možno na ustrezni razdalji zagotavljati na lokaciji 4, tudi 1.

Lokacija 4:

- površinsko za potrebe peronov in kratkotrajnega parkiranja zadostuje,
- potrebna gradnja postajnega poslopja, ocenjena uporaba poslopja železniške postaje je »problematična« (glej tudi zapis razgovora med upravljavci prostora ob tirih),
- lokacija omogoča tudi dolgotrajno parkiranje.

Lokacija 5:

Površinsko zadostuje tako za potrebe peronov, kot za potrebe novogradnje postajnega poslopja.

Zbirna ocena lokacij:

	Lok. 1	Lok. 2	Lok. 3	Lok. 4	Lok. 5
Površinska ustreznost – peroni, zunanje in notranje površine	0,25	0,50	0,75	1,00	1,00

Prometno tehnični elementi:

Prometno-tehnični elementi AP so ključni za uspešno organizacijo in vodenje prometa na AP. Pri tem se prvenstveno zagotavlja ustrezno velika površina za umestitev AP (torej, ali je na voljo sploh dovolj prostora za potrebne načrtovane vsebine), zahtevane površine za manevriranje avtobusov (priključevanje, obračanje, ..) ter urejenost uvozov/izvozov na AP.

Za minimalne količine oziroma površine se pripravijo / opredelijo ocene prometno-tehnične izvedljivosti za avtobuse dolžine (do) 12 metrov:

- razpoložljiv prostor (možnost izvedbe AP, preko AP poteka/ne poteka lokalni promet)
- manevrski prostor (izvedba priključkov, obračanje avtobusov, manevriranje avtobusov)
- uvozi/izvozi (priključevanje - potrebni posegi na obstoječih prometnicah)

Upošteva se naslednja lestvica ustreznosti projektno-tehničnih elementov:

- Neizvedljivo (0%): Lokacija je premajhna za izvedbo AP
- Slabo (25%): Lokacija je majhna, a vseeno dovolj velika za izvedbo AP, otežena izvedba priključkov (preko občinske ceste), preko AP mora potekati tudi lokalni promet (ni alternative)
- Solidno (50%): Lokacija je dovolj velika za izvedbo AP, priključevanje preko občinske ceste, preko AP mora potekati tudi lokalni promet (ni alternative)
- Dobro (75%): Lokacija je dovolj velika za izvedbo AP, priključevanje preko državne ceste
- Zelo dobro (100%): Lokacija je dovolj velika za izvedbo AP, direktna navezava na državno cesto

	Lok. 1	Lok. 2	Lok. 3	Lok. 4	Lok. 5
Prometno-tehnična ustreznost	0,00	1,00	1,00	0,25	0,50

Prometno-varnostna primerjava prihodov/odhodov potnikov

Je pripravljena s poudarkom na osebah s posebnimi potrebami:

- Neizvedljivo (0%): Dostopnost zgolj z osebnim avtomobilom oz. osebno asistenco (za hendikepirane osebe)
- Slabo (25%): Bistveno otežena dostopnost za hendikepirane osebe, dostop za pešce je sicer omogočen, zelo slaba ureditev dostopov za pešce znotraj AP
- Solidno (50%): Omogočena dostopnost za hendikepirane osebe, slabša urejenost dostopov znotraj AP
- Dobro (75%): Omogočena dostopnost za hendikepirane osebe, sorazmerno dobro urejeni prihodi/odhodi potnikov iz sosednjih prometnih površin
- Zelo dobro (100%): Dobra dostopnost, optimalna ureditev dostopov (prihodi/odhodi) potnikov iz sosednjih prometnih površin

	Lok. 1	Lok. 2	Lok. 3	Lok. 4	Lok. 5
Prometna varnost in kakovost prihodov/odh.	0,00	1,00	1,00	0,50	0,50

Zahtevnost in izvedljivost pridobivanja dovoljenj, soglasij ter odkupa/najema ali služnosti

Kriteriji so pripravljene ločeno za:

Javne prometne površine

Če so vse površine opredeljene kot javne prometne površine v lasti občine: 100%

Variante, kjer so potrebne služnosti ali odkupi: proporcionalno nižja ocena

Izločimo variante, kjer je poznano/ocenjeno, da soglasja za poseg ne bo moč dobiti/pridobiti – vse, ki so vezane na železničarski varovani prostor (lokacija 4)...

Pokriti prostori – stavbe

Upoštevamo stroške odkupa (z rušenjem, npr.) in/ali stroške dolgoročnih najemov ali odkupov delov stavb (na primer na "bivši avtobusni postaji").

Zahtevnost pridobivanja dovoljenj in soglasij

Določi se ocena tveganja za posege, kjer/če so potrebna soglasja (ali se bo soglasje sploh lahko pridobilo); npr. za priključek na državno cesto, za poseg v varovani prostor ob železnici, za posege v stavbe oziroma varovani prostor stavb itd.

Določi se tudi ocena pričakovanega časa pridobivanja soglasja.

Ocene tveganja za neuspeh ali večje zamude v postopkih pridobivanja soglasij (npr. visoko, srednje, nizko).

Skupna zbirna ocena

Podamo ocene: zelo visoki oziroma nepredvidljivi (0), visoki (0,33), srednji (0,66), nizki oziroma obvladljivi (1,0)

	Lok. 1	Lok. 2	Lok. 3	Lok. 4	Lok. 5
Lastništvo – stroški odkupa ali služnosti	0,33	0,33	1,00	0,00	1,00

Sprejemljivost za (nove) sosede in javnost

Lokacije, kjer je že danes prometna površina v uporabi kot javna prometna površina – torej proizvaja hrup in prometne obremenitve, se ocenijo kot »Sprejemljive«. Lokacije (travniki – lokacija 5), kjer se bi se nova funkcija približala stanovanjskim območjem se ocenijo kot »nesprejemljive« za (nove) sosede.

Določi oziroma oceni se reakcija - ali bodo (novi) sosedi sprožili civilne iniciative "proti" in kako bodo te iniciative upravičene oziroma vplivne.

Prav tako podelimo nižjo oceno lokaciji, kjer so v bližnji preteklosti bila za spremembe porabljen večja javna investicijska sredstva.

	Lok. 1	Lok. 2	Lok. 3	Lok. 4	Lok. 5
Sprejemljivost za sosede in javnost	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00

Finančna zahtevnost izvedbe

Oceni se (primerjalno) finančna zahtevnost izvedbe na posamezni lokaciji.

Stroški preureditev že obstoječe prometne površine (za perone in parkirišča), vključno s preureditvijo priključkov, so za vse lokacije primerljivi – z izjemo lokacije 5.

Razlike v finančni zahtevnosti nastopijo pri novogradnjah postajnih poslopij – lokacije 4 in 5, nekoliko nižje so ocenjeni stroški pri adaptacijah obstoječih stavb (lokacije 1 in 2).

Ocene za variante primerjalno (npr. visoko = 0 , srednje = 0,5, nizko = 1,0)

	Lok. 1	Lok. 2	Lok. 3	Lok. 4	Lok. 5
Finančna zahtevnost naložbe	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0

Časovna sprejemljivost oziroma zahtevnost izvedbe

Zaradi želje in potrebe po hitri dokončni določitvi lokacije, tudi (in predvsem) zaradi razpoložljivih namenskih sredstev za investicije v površine za JPP (glej JR), je časovna sprejemljivost izvedbe pomemben kriterij.

Višjo oceno dobijo lokacije, kjer so za poseg že pripravljeni (vsaj deli) investicijske in projektne dokumentacije (lokacija 3), ki se jih da izvesti v obdobjih predvidenimi s kohezijskimi (ali sorodnimi) časovnimi shemami.

Ocene za variante primerjalno (npr. izvedljivo = 1,0, pogojno izvedljivo = 0,5, neizvedljivo = 0,0)

	Lok. 1	Lok. 2	Lok. 3	Lok. 4	Lok. 5
Časovna sprejemljivost naložbe	0,5	0,5	1,0	0,0	0,0

Priloge

Zapisnik terenskega ogleda za izvedbo parcelacije na železniškem zemljišču: k.o. Gornja Radgona parcele št. 1217/16, 1217/17, 1217/2 Dne:13.03.2025

Ugotovitve:

Ugotavljamo, da parcela št. 1217/17 v naravi predstavlja asfaltirano površino in je primerno oddaljena od železniških tirov. Lahko se ji odvzame status JD-JŽI.

Občina Gornja Radgona izrazi željo in potrebo po izrabi parcele št. 1217/16 v podaljšku parcele št. 1217/17, vse do stičišča s parcelo št. 741/4 in sicer z upoštevanjem min. 6 metrskega odmika od obstoječih železniških tirov.

Občina Gornja Radgona je izrazila željo po odkupu dela parcele št. 1217/16, pred obstoječim skladiščem, ki leži na parceli št. 1217/6. Predstavnik upravljavca JŽI g. Janko Petek opozarja in zahteva nemoten dostop do JŽI zemljišč in naprav, kar pomeni, da zemljišča pred skladiščem ne moremo parcelirati in mu odvzeti statusa JŽI.

Parcela št. 1217/9 v naravi predstavlja tudi vrt v zakupu. Občina Gornja Radgona preveri možnost umestitve parkirnih prostorov na to lokacijo v oddaljenosti min. 6. metrov od najbližjega tira. Na območju, ki leži na parceli št. 260/3, južno od skladišča na parceli št. 260/2, ima občina Gornja Radgona asfaltno površino, kjer parkirajo avtomobili.

Ugotovi se, da parcela št. 1217/16 posega pribl. 3 m na asfaltno površino. Ugotavljamo, da parcelacija in odvzem statusa JŽI ni smiselna.

Na parceli št. 1217/2 se izvede parcelacija pločnika (cestišča) po dejanskem stanju na terenu. SVTK kabelska trasa ne poteka na obravnavnem območju. Po pravnomočnosti odločbe GU, se na novonastalih parcelah (iz parcel št. 1217/16 in št. 1217/2) in na parceli št. 1217/17 odvzame status JŽI.